

**СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ**

**ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА**

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

# «ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ»



**ПРАВДА И МИФЫ О БОЕВОМ ПРИМЕНЕНИИ  
ШТУРМОВИКА ИЛ-2**

**1941—1945**

# Annotation

Эта книга посвящена одному из самых известных советских самолетов времен Великой Отечественной войны – штурмовику Ил-2. У советских воинов и солдат вермахта самолет получил множество разных – красивых и не очень – прозвищ: «горбатый», «летающий танк», «цементбомбер», «железный Густав», наконец, «черная смерть». Будучи, по сути, основным ударным самолетом ВВС Красной армии, штурмовик использовался для атак по самым разнообразным целям – от пехоты, засевшей в окопах, до кораблей и укрепленных опорных пунктов.

В этой книге на основе рассекреченных архивных документов, воспоминаний очевидцев и других источников проанализирована практика боевого применения штурмовиков Ил-2, начиная от боев в Белоруссии в 1941 г., когда их только опробовали в бою, до Берлинской операции в апреле-мае 1945 г., когда авиаудары по противнику наносились уже сотнями бронированных машин. Авторы дают ответ на вопросы: действительно ли «черная смерть» была уникальной боевой машиной, обрушивавшей сокрушительные удары по врагу, насколько эффективными были налеты на аэродромы, танковые колонны и коммуникации и не были ли летчики, воевавшие на Ил-2, «смертниками» – аналогом японских камикадзе, приносивших себя в жертву ради победы?

# **Дмитрий Михайлович Дёгтев, Дмитрий Владимирович Зубов**

## **«Черная смерть». Правда и мифы о боевом применении штурмовика ИЛ-2. 1941-1945**

### **Предисловие**

Эта книга посвящена одному из самых известных советских самолетов времен Великой Отечественной войны – штурмовику Ил-2. Эта боевая машина начала поступать в войска накануне войны с нацистской Германией и затем широко применялась на всем ее протяжении.

Самолет получил большое количество самых разных красивых и не очень прозвищ. Когда штурмовик появился на фронте, все советские одномоторные самолеты имели позади пилотской кабины так называемый гаргрот, продольный обтекатель, плавно переходящий в киль. У Ила же эта штука отсутствовала, вследствие чего кабина смотрелась как горб на спине. В связи с этим наши летчики дали ему прозвище «горбатый». Кроме того, в послевоенные годы самолет называли «летающим танком».

В советской литературе часто утверждалось, что немецкие солдаты настолько боялись советского штурмовика, что прозвали его Schwarze Tod («черная смерть»). Однако у немцев это означало вовсе не неотвратимое и страшное возмездие, как это изображала советская пропаганда. «Черная смерть» по-немецки – это не что иное, как чума, что, впрочем, тоже звучит весьма и весьма устрашающе. Однако гораздо чаще немцы, в особенности пилоты люфтваффе, называли Ил-2 «цементбомбером» (Zementbomber) и «Железным Густавом».

Будучи, по сути, основным ударным самолетом ВВС Красной армии, штурмовик использовался для атак по самым разным целям, от пехоты, засевшей в окопах, и «всадников», скакавших по дорогам, до кораблей и укрепленных опорных пунктов.

В этой книге на основе рассекреченных архивных документов, воспоминаний очевидцев и других источников приведены примеры боевого применения штурмовиков Ил-2 начиная с боев в Белоруссии в 1941 г., когда они еще применялись в ограниченном количестве, и заканчивая Берлинской операцией в апреле – мае 1945 г., когда авиаудары по противнику наносились уже сотнями бронированных машин.

Авторы дают ответ на вопросы, действительно ли «черная смерть» была уникальной боевой машиной, наносившей сокрушительные удары по врагу, насколько эффективными были налеты на аэродромы, танковые колонны и коммуникации и не были ли летчики, воевавшие на Ил-2, «смертниками», аналогом японских камикадзе, приносящих себя в жертву ради победы.

# Глава 1 САМОЛЕТ «Н»

## Штурмовые самолеты

2 октября 1939 г. с аэродрома авиазавода № 39 им. Менжинского взлетел самолет, созданный КБ Сергея Ильюшина и обозначенный ЦКБ-55. Его носовая часть была закрыта броней. Двигатель АМ-34ФРН разогнал самолет, который мог поднять 400 кг бомб, до максимальной скорости 460 км/ч на высоте 5700 м. Так впервые поднялся в воздух будущий штурмовик Ил-2.

Не сказать, что это была какая-то выдающаяся и необычная машина. Издалека самолет чем-то напоминал увеличенные в размерах будущие истребители Як-1 и МиГ-3. Схема планера, явно перерисованная с Vf-109 и «Спитфайра» и затем распространившаяся на все перспективные модели одномоторных машин, была дополнена еще плохо освоенным, но достаточно мощным мотором, способным тянуть эту довольно тяжелую махину в воздухе. Первоначальные летные показатели были не блестящими, самолет показал трудную управляемость, довольно низкую маневренность и небольшую грузоподъемность.

Однако это все равно был огромный успех конструкторов. Ведь еще 16 августа 1924 г. в Советском Союзе было утверждено так называемое «Временное наставление по боевому применению воздушных сил СССР». В нем впервые были сформулированы требования к самолету-штурмовику: *«Штурмовые самолеты должны обладать большой вертикальной, горизонтальной скоростью и маневренностью. Кроме того, самолет должен иметь сильное вооружение для стрельбы вниз (кроме пулеметов для стрельбы сквозь винт), а мотор и кабина пилота должны быть снизу защищены броней».* Это положило начало длительному и мучительному процессу создания советского штурмовика, затянувшегося на долгие годы.

Во второй половине 20-х гг. определились два пути создания такого самолета: проектирование специальной машины и переделка в штурмовик истребителей, разведчиков и других типов самолетов. Изначально перед авиаконструкторами встала гора проблем. Основными из них были нехватка производственных мощностей, низкое качество двигателей, а собственного моторостроения, как и многого другого, в СССР никогда не было, речь шла только о лицензированном или простом пиратском копировании импортных моторов, отсутствие грамотного технического персонала и т. п.

Главной и долгое время неразрешимой была задача, как компенсировать значительное увеличение массы самолета из-за установленной брони, усиленного вооружения и бомб соответствующей мощностью моторов. Именно из-за этого так и не были приняты на вооружение самые разные конструкции и модификации уже выпускавшихся машин. Несколько раз пытались приспособить под штурмовик обычные истребители. Кое-кому казалось, что для этого на них достаточно всего лишь навесить бомбы и установить пушки.

Первой такой попыткой стал биплан И-5. Это был первый массово выпускавшийся советский истребитель, опытный экземпляр которого совершил пробный полет 29 апреля 1930 г. Уже на закате короткого серийного выпуска был испытан вариант биплана с четырьмя пулеметами, которые могли выпускать до 120 пуль в секунду. Однако надежность и дальнбойность ШКАСов оставляла желать лучшего, и для штурмовки наземных войск такой самолет подходил мало. Поэтому вскоре на И-5 установили бомбодержатель для 50-кг бомбы ФАБ [1] -50. Общий вес самолета достиг 1414 кг, но, несмотря на это, его удалось разогнать до максимальной скорости 285 км/ч и поднять на высоту 7520 м.

Лишь скороподъемность уменьшилась с 8,5 до 11,5 минуты. Однако вместе с тем испытателями была дана неудовлетворительная оценка бомбардировочному вооружению и его деталям. Вероятность попадания в круг диаметром 25 метров составляла не более 5%. Масса машины при этом, по мнению членов Госкомиссии, чрезмерно возросла, а маневренность и управляемость сильно ухудшились [2].

Неоднократно предпринимались попытки переделать в штурмовик и самый известный советский самолет 30-х гг. – истребитель-моноплан И-16, серийное производство которого развернулось в 1934 г. на авиазаводе № 21. Первоначально самолет был вооружен только двумя пулеметами ШКАС и на роль ударного самолета не годился. Однако по мере установки более мощных моторов в 1936–1937 гг. стараниями конструкторов вооружение машины было усилено. Был испытан вариант с двумя пушками и двумя пулеметами, который уже можно было реально использовать для штурмовки наземных войск. На испытаниях летчикам удавалось добиваться попаданий в условную цель 9–25% от общего числа выпущенных пуль и снарядов. При этом конструкция самолета вполне допускала ведение прицельного огня как из обеих пушек и пулеметов одновременно, так и порознь. Все бы ничего, но из-за увеличения массы возникли сложности с шасси. К тому же одних пушек было недостаточно, от штурмовика требовалось еще и сбрасывать на противника хотя бы пару бомб.

Однако работы продолжались. На свет даже появился совсем экзотический вариант И-16 с неубирающимся шасси, вооруженный сразу шестью пулеметами ШКАС. На него предполагали устанавливать также и бомбодержатели для 25-кг бомб. В 1938 г. среди прочих модификаций было решено выпускать пушечный и бомбардировочно-стрелковый вариант самолета, которые по-прежнему предусматривали использование И-16 в качестве штурмовика. Однако в итоге производство штурмового варианта было сорвано. Вместо двухсот положенных по плану самолетов И-16 тип 17 выпустили всего 27 машин [3].

Также не удалось добиться приемлемой прочности конструкции, необходимой для пикирования при больших углах. При перегрузках часто деформировалась и срывалась обшивка, а иногда и вовсе отлетали плоскости. В результате многочисленных конструкторских работ и переделок в 1939 г. появилась новая модификация – И-16 тип 24, по сути представлявшая собой истребитель-бомбардировщик. При полетном весе 1882 кг и максимальной скорости по техническому паспорту 470 км/ч самолет был вооружен двумя пулеметами ШКАС и двумя синхронизированными 20-мм пушками ШВАК. Также на него могли быть подвешены шесть 82-мм неуправляемых ракетных снарядов (НУРС) или две 250-кг бомбы. Однако в штурмовую авиацию И-16 так и не попал...

Аналогичная судьба постигла проект переделки в штурмовик неудавшийся двухместный истребитель-биплан Ди-6, на который решили «повесить» сразу шесть пулеметов и бомбы. При этом на машину установили еще и броневые листы, которые защищали спинку и чашку сиденья летчика.

Испытания Ди-6Ш показали, что в принципе самолет пригоден для штурмовки. При стрельбе из пулеметов с высоты 10–15 метров пятая часть пуль попадала в цель размером 20 × 100 метров, имитировавшую роту солдат на марше. Однако управление штурмовиком, особенно у земли на больших скоростях, было сложным и утомительным, он сильно задирает нос, что не позволяло производить прицельное бомбометание. Несмотря на это, машину отправили в серийное производство, которое и закончилось полным крахом. А затем уже и военные признали Ди-6Ш бесперспективным из-за недостаточной бомбовой нагрузки.

Интересно, что, несмотря на отсутствие специализированных штурмовиков, в ВВС РККА к ноябрю 1938 г. тем не менее сформировали уже 12 штурмовых авиационных полков (шап). В них насчитывался 561 самолет, в том числе 456 Р-5 разных модификаций, 60 Ди-6Ш, 31 Р-6 и 14 СБ. Летчиков же в них имелось больше чем самолетов – 776 человек. Однако, по сути, это все были штурмовые полки без самих

штурмовиков.

Пожалуй, наиболее удачной попыткой был биплан И-153. В 1938 г. КБ Поликарпова еще раз модернизировало свой уже устаревший самолет И-15, установив на нем убираемые вручную шасси. Так и появился И-153 «Чайка». Поскольку как истребитель он уже устарел, то самолет по уже сложившемуся обычаю решили переделать в штурмовик. Первой ударной модификацией стал И-153БС, на котором установили четыре крупнокалиберных пулемета УБС и направляющие для восьми реактивных снарядов РС-82. Однако на испытаниях, проведенных в НИИ ВВС, выявилась плохая надежность 12,7-мм пулеметов, дававших частые отказы. Тогда от них решили отказаться в пользу двух 20-мм пушек ШВАК, и в итоге появился И-153П, ставший чистым штурмовиком. Он был вооружен двумя пушками, мог поднимать 100 кг бомб или шесть «эрэсов». Оставшиеся в частях И-15бис к концу 30-х гг. также были переделаны в штурмовики.

Боевое применение «штурмовиков» И-15бис в ходе гражданской войны в Испании продемонстрировало их крайне малую эффективность. Пулеметы ШКАС, годившиеся только для обстрела пехоты в упор, на расстоянии 150–200 метров давали большое рассеивание, а для стрельбы по бронемашинам, танкам и артиллерии были вообще бесполезны. Реактивные снаряды также не оправдали себя из-за очень низкой кучности. А вероятность попасть в цель одной-двумя 50-кг бомбами была мизерной. Поэтому штурмовка республиканскими бипланами франкистских позиций производила в основном психологический эффект, но не более того.

Тем временем попытки создания специализированных штурмовиков БШ-1, Р-9 и И-207 тоже потерпели крах. Еще более неудачная история произошла с самолетом Су-2. Самолет, изначально замышлявшийся руководством страны как «скоростной штурмовик-разведчик по схеме низкоплана» в итоге превратился в «ближний бомбардировщик». Переделка машины в штурмовик так и не была доведена до конца из-за отсутствия подходящих мощных моторов, которые неизбежно потребовались бы при установке броневых плит. В свою очередь, и сам Су-2 не мог пикировать из-за слабой несущей способности крыла. Что же касается «ближнего бомбардировщика», которым фактически стал этот самолет, то этот тип был уже не востребован из-за слишком малой бомбовой нагрузки и ограниченной дальности полета. Таким образом, Су-2, оказавшись неким «полуштурмовиком», не мог эффективно выполнять ни задачи по штурмовке, ни задачи по бомбардировке войск противника.

С вооружением дело тоже долго не ладилось. Штурмовка наземных целей была невозможна без мощного и надежного бортового вооружения. Между тем 20-мм пушки ШВАК, мягко говоря, не отличались особой надежностью. Только в течение 1938 г. в их конструкцию внесли около 500 изменений. Пушки приходилось лихорадочно дорабатывать и доводить прямо во время серийного производства, причем в основном без рабочих чертежей. И все без толку. При эксплуатации тросы гашетки спуска выскакивали из-за плохой пайки, трос перезарядки соскакивал, а для нажатия гашетки требовались воистину нечеловеческие усилия. Кроме того, из-за ненадежного механизма отдачи ствола постепенно разрушалось крепление, пушка разбалтывалась, что снижало и без того невысокую кучность попаданий.

Новые авиационные пушки, созданные накануне войны, тоже имели множество дефектов. Так, 31 марта 1941 г. был испытан ЛаГГ-3 № 312122 с 23-мм пушкой системы Волкова – Ярцева (сокращенно ВЯ), установленной в развале двигателя М-105. Ее боезапас состоял из 60 выстрелов, стреляные гильзы и звенья собирались в специальный ящик под капотом, так как в случае выброса наружу эти тяжелые железки могли нанести серьезные повреждения фюзеляжу и фонарю кабины. Было произведено 97 выстрелов, причем произошло двенадцать задержек из-за ненадежного пневматического спуска.

Несколько большую эффективность имела 23-мм пушка системы Таубина – Бабурина, испытанная 10 апреля на ЛаГГ-3 № 3121212. Ее боекомплект включал 56 выстрелов, а стреляные гильзы собирались в

мешочек. При неработающем моторе она дала три задержки (неподача снаряда) на 66 выстрелов, а при работающем – одну на 27 выстрелов. Тем не менее на ЛаГГах первых серий стали устанавливать упомянутую выше пушку ВЯ-23, а также два 12,7-мм синхронных пулемета Березина (УБС) и два крыльевых пулемета ШКАС.

После поставок в войска упомянутая выше пушка ВЯ-23 оказалась настолько ненадежной, что буквально накануне войны ее заменили на старую добрую ШВАК, дефекты которой, по крайней мере, были хорошо освоены. Из-за ужасного качества также убрали и крупнокалиберный пулемет УБС. В итоге новый истребитель поставлялся в войска с вооружением начала 30-х годов, как у первых модификаций И-16! Аналогичное «современное» вооружение получили и новые МиГ-3 и Як-1.

В предвоенные годы в Советском Союзе предпринимались попытки установить на самолеты динамореактивные безоткатные орудия. В частности, 75-мм пушка АПК-4 и 102-мм пушка АП-100 в 1931–1936 гг. ставились на экспериментальных истребителях ПИ-1, И-12 (имевшем тянущий и толкающий винты) и АНТ-29. Они подвешивались к крыльям в специальных гондолах. Однако в ходе испытаний выяснилось, что данное вооружение является ненадежным и опасным в эксплуатации. Кроме того, запас громоздких и тяжелых снарядов был крайне ограничен. Это привело к отказу от постановки на самолеты безоткатных пушек АПК и замене их все теми же ШВАКами.

В целом же результаты работы советской промышленности по созданию штурмовиков выглядели далеко не блестяще. К 22 июня 1941 г. в приграничных военных округах имелось в общей сложности 420 самолетов с таким статусом, большую часть которых составляли И-15бис и И-153 «Чайка».

В этих условиях появление нового перспективного самолета, в целом удовлетворявшего требованиям военных, стало настоящей палочкой-выручалочкой для штурмовой авиации. И нельзя забывать, что первый полет Ил-2 совершил в октябре 1939 г., то есть когда уже разгоралась Вторая мировая война. Времени на эксперименты и поиски больше не было, нужно было скорее доводить машину до ума и запустить в серийное производство.

Первоначально выпуск нового штурмовика был поручен воронежскому авиазаводу № 18 «Знамя труда». Затем, после удачных испытаний, по приказу Наркомата авиапромышленности эти штурмовики должен был начать выпускать и строящийся ленинградский авиазавод № 381, организованный на площадях ликвидированного предприятия. Не последнюю роль тут сыграло близкое расположение Кировского завода, который по замыслу начальства должен был поставлять бронекорпуса для штурмовиков.

## Первый «смертельный» полк

20 марта 1941 г. завершились очередные летные испытания Ила, после чего было принято решение о его запуске в серийное производство. Первая партия Ил-2 вышла из сборочного цеха воронежского завода в мае, а в следующем месяце там было выпущено уже 159 самолетов. Одновременно при заводе была сформирована 1-я запасная авиабригада (заб), в чью задачу входило обучение летчиков и передача новых самолетов в заново формирующиеся и проходившие переформирование полки. Уже 3 июля на фронт отправили первый полк – 430-й шап подполковника Н.И. Малышева, имевший в своем составе 22 самолета. Правда, столь быстрая отправка объяснялась тем, что полк был укомплектован летчиками-испытателями НИИ ВВС с боевым опытом.

В июле авиазавод № 18 вдвое перекрыл выпуск июня, сдав военпредам 310 Ил-2. Однако такое резкое увеличение выпуска неизбежно сказалось на качестве. Половина собранных машин были непригодными к эксплуатации, имели многочисленные дефекты в моторах, шасси и вооружении и требовали ремонта и доработки.

Что же касается ленинградского завода № 381, то к маю 1941 г. ему удалось выпустить всего два штурмовика, о качестве которых ничего хорошего тоже сказать было нельзя. На сем достижения ленинградцев в деле производства Ил-2 закончились. А вскоре после начала войны завод № 381 был эвакуирован на Урал. Затем прекратилась постройка бронекорпусов и на Кировском заводе.

В начале октября 1941 г. на авиазавод № 18 пришел уже давно ожидаемый приказ об эвакуации. Затем было сообщено и место назначения – город Куйбышев (ныне Самара), расположенный на восточном берегу Волги, в 780 километрах северо-восточнее Воронежа. Поскольку завод оставался единственным производителем Ил-2, то переезд неизбежно должен был привести к значительному перерыву в их выпуске. Поначалу даже вынашивался план – одновременно с эвакуацией до последней возможности продолжать сборку в Воронеже.

Вскоре началась спешная погрузка в вагоны и на платформы станков, прессов, деталей, электромоторов и т. д. 11 октября ушел первый эшелон, а на следующий день люфтваффе совершили очередной налет на завод. Над ним пролетели два He-111H из KG55 «Грайф». Одним управлял командир 7-й эскадрильи обер-лейтенант Хартвиг Кёппен, а вторым – лейтенант Шейдинг из 9-й эскадрильи. В ходе бомбежки сильно пострадали крыльевой цех завода и другие здания, что окончательно дезорганизовало производство.

Всего же в Воронеже успели изготовить 1134 Ил-2. Последний вагон с эвакуируемым оборудованием отправился на берега Волги в ноябре. Туда же перебазировалась и 1-я заб. Именно ее 50 штурмовиков продемонстрировали военную мощь Советов представителям иностранных посольств и миссий на военном параде в Куйбышеве 7 ноября 1941 г.

Монтаж новых заводов развернулся на обширной равнине к юго-западу от Куйбышева. Но вопреки расхожему образу, созданному затем пропагандой, эти работы начались не на голом месте.

Еще до войны – 25 сентября 1940 г. – председатель Совета народных комиссаров В.М. Молотов подписал приказ о создании в Куйбышевской области Управления особого строительства и приданного ему Безымянного исправительно-трудового лагеря (Безымянлага). Все это предполагалось разместить в районе железнодорожных станций Безымянка и Кряж. О важности этого объекта говорит тот факт, что его начальником был назначен старший майор госбезопасности Лепилов, занимавший до этого пост заместителя начальника печально знаменитого ГУЛАГа (Главного управления лагерей НКВД).



Уже осенью 1940 г. в построенных там бараках находились 22 тысячи человек, которые и занялись возведением огромных производственных корпусов, в том числе авиазавода № 122, предназначавшегося для массового строительства четырехмоторных бомбардировщиков. Но начавшаяся война изменила эти планы.

Поблизости от завода № 18 разместились эвакуированные из Москвы авиазаводы № 1 им. Осоавиахима и № 24 им. Фрунзе, завод гидроавтоматики № 305, завод стрелкового вооружения № 525 и др. Все они занялись изготовлением деталей для Ил-2. Затем сюда же прибыл эшелон с оборудованием и рабочими завода № 207, предназначавшегося для производства бронекорпусов. Все это размещалось в уже практически отстроенных корпусах, после чего оставалось лишь наладить производство. Попутно в Куйбышевскую область свозились десятки тысяч заключенных.

День и ночь на тридцатиградусном морозе люди вручную ворочали тяжелое оборудование, доделывали крыши корпусов, проводили коммуникации. Умерших от голода и истощения грузили в грузовики и хоронили неподалеку в братских могилах. В результате был в относительно короткие сроки возведен целый авиастроительный город, в котором гигантские здания цехов, складов и электроподстанций обрастали кварталами однотипных бараков и приусадебными участками, на которых выращивалась картошка. Так было положено начало городу Новокуйбышевску [4].

Уже 10 декабря 1941 г. был готов первый «куйбышевский» Ил-2. Правда, собрали его в основном из деталей, привезенных из Воронежа. Но медлить было нельзя. Руководство завода получило приказ: с 5 января 1942 г. собирать по пять машин в день. А не соберешь – расстрел. После этого в достраивающихся цехах были развешаны воззвания «Ил-2 нужны Красной армии как воздух, как хлеб. *Сталин*». В итоге до наступления нового года героическими усилиями были отправлены на фронт еще 28 самолетов.

Зимой 1941/42 г. Илы поступали в войска в очень малых количествах, вследствие чего численность советской штурмовой авиации стала заметно падать. Но в дальнейшем ситуация начала постепенно исправляться. Комплектующие для штурмовиков приходили со всей страны самыми разными путями. В частности, стальное литье доставляли из Новосибирска и Омска на четырехмоторных самолетах ТБ-3!

Массовый приток заключенных быстро покрыл нехватку рабочей силы. Уже в январе 1942 г. в Безымянлаге трудилось около 100 тысяч человек. Внедрение «стахановских» методов работы, основанных на штурмовщине и кампанейщине, вкупе с угрозами и показательными судами позволили в короткие сроки увеличить объемы производства [5]. И хотя качество продукции оставалось крайне низким, количественные показатели впечатляли. Уже в апреле 1942 г. авиазавод № 18 почти достиг своей доэвакуационной мощности. На расположенной рядом с ним летно-испытательной станции целыми днями облетывались новые машины, а на аэродромах 1-й заб формировались все новые и новые полки.

Немецкое командование благодаря разведке уже в 1942 г. узнало об огромном промышленном узле около Куйбышева. Летом и осенью самолеты-разведчики регулярно летали над Куйбышевской областью и производили аэрофотосъемку. В самом городе даже объявлялась воздушная тревога. Большинство полетов выполнялось разведывательной авиагруппой при главнокомандующем люфтваффе (Aufkl.Gr.Ob.d.L.) под командованием оберст-лейтенанта Теодора Ровеля, занимавшейся стратегической авиаразведкой.

Так, 17 августа 1942 г. над Куйбышевом пролетал Ju-88D из 2-й эскадрильи. Бортрадист фельдфебель Макс Лагода, участвовавший в этом сверхдальнем вылете, продолжительностью свыше восьми часов, вспоминал: *«Первое из этих заданий, длившееся 480 минут, проходило над Куйбышевом, Саратовом, Сталинградом и устьем Волги в районе Астрахани. Я побывал над резиденцией русского правительства в Куйбышеве на реке Волге. Здесь были сосредоточены крупные промышленные предприятия и особенно авиационные и авиадвигательные заводы»* [6]. Только за июль – август над территорией Куйбышевского

корпусного района ПВО было зафиксировано 39 самолето-пролетов. Истребители базировавшейся здесь 141-й иад ПВО много раз поднимались на перехват, но всякий раз безуспешно.

Кроме того, в Куйбышеве действовало немало немецких шпионов. Так или иначе, немцы знали обо всех стратегических объектах, расположенных здесь. На аэрофотоснимках и картах обозначены авиамоторный завод № 24, авиазаводы № 1 и 18, аэродром 1-й заб и т. д. Разведанных было вполне достаточно, чтобы понять, что большинство Ил-2 строятся на берегах Волги. Хотя Куйбышев и отделяло от линии фронта свыше семисот километров, город и его окрестности находились в зоне досягаемости двухмоторных бомбардировщиков. Однако приказ о налете на крупнейший в СССР авиазавод так и не поступил. В результате рабочие могли спокойно трудиться, увеличивая из месяца в месяц выпуск штурмовиков.

Первые Ил-2 начали поступать на вооружение в конце мая 1941 г. К началу войны на авиазаводе № 18 «Знамя труда» в Воронеже собрали 249 одноместных штурмовиков, из которых около ста успели передать в ВВС Красной армии. Первым новыми Ил-2 был переоснащен 4-й легкобомбардировочный полк (лбап), который по этому случаю переименовали в 4-й шап и который тогда базировался на аэродроме около украинского города Богодухов.

Командовал полком украинец майор Семен Григорьевич Гетьман. Он родился 28 января 1903 г. в Полтаве. Окончив начальную школу, юный Гетьман некоторое время работал каменщиком. Затем в 1920 г. записался в Красную армию и успел принять участие в Гражданской войне. Спустя два года 19-летний Гетьман вступил в ВКП(б) и был направлен на пехотные курсы младшего комсостава в Полтаве. Прослужив в пехоте в общей сложности девять лет, он в 1929 г. сменил «специализацию», окончив Оренбургскую военно-авиационную школу летчиков.

В авиации Гетьман быстро продвигался по служебной лестнице, одновременно повышая свой образовательный уровень. В 1934 г. он прошел подготовку на курсах усовершенствования офицерского состава (КУОС), а в следующем году – в Качинской военно-авиационной школе летчиков. К осени 1939 г. он, уже в звании майора, командовал 4-м лбап, который был оснащен двухместными бипланами Р-З. Вместе со своим полком Гетьман участвовал в советско-финляндской войне, продолжавшейся с 30 ноября 1939 по 13 марта 1940 г. Причем тогда полк совершил более двух тысяч боевых вылетов, а единственной потерей его стал самолет, разбившийся после того, как во время взлета зацепил за верхушку дерева.

И вот в первых числах июня 1941 г. на аэродром Богодухов прибыли 17 одноместных Ил-2. Двухместного, учебного варианта нового штурмовика еще не было, и потому все переобучение сводилось к двум-трем ознакомительным полетам на... двухместном легком бомбардировщике Су-2, имевшем приблизительно те же скорости отрыва от земли и приземления. После этого пилоты садились в кабины Илов и были предоставлены уже сами себе. Правда, надо отметить, что большинство из них имели достаточный опыт, чтобы справиться с управлением новым самолетом. Интересно, что новый Ил-2 был секретным самолетом, обозначавшимся индексом «Н». Поэтому каждый вечер все штурмовики полностью закрывались брезентовыми чехлами, которые, в свою очередь, опечатывались. Охраняли стоянку солдаты войск НКВД [7].

Однако если с пилотированием дело обстояло более или менее нормально, то до начала войны никто из летчиков так и не получил никакой практики в бомбометании с Ил-2, не говоря уж о стрельбе из бортовых 20-мм пушек ШВАК и пуске неуправляемых ракет РС-82, о которых они не имели ни малейшего представления. Инструкции о тактике боевого применения нового штурмовика не было, поскольку приказ наркома обороны СССР о проведении испытаний на боевое применение Ил-2 в дневных и в ночных условиях был подписан лишь 31 мая 1941 г., а соответствующий ему приказ по НИИ ВВС – вообще только 20 июня.

За несколько дней до нападения нацистской Германии на Советский Союз в 4-й шап прибыли еще 48 новых Ил-2, но один из них разбился при посадке в Богодухове. Первоначально полк вместе с 61-м, 215-м и 430-м шап, которые тоже начали перевооружаться Илами, предполагалось держать в резерве вплоть до полного освоения личным составом новых штурмовиков. Однако тяжелая ситуация, сложившаяся в полосе Западного фронта в первые дни боев, заставила командование ВВС Красной армии изменить свои планы.

Согласно советским официальным данным, авиация Западного фронта только в течение 22 июня лишилась 738, или половины, своих самолетов, при этом 528 из них были уничтожены на аэродромах. Узнав об этих потерях, командующий ВВС фронта 34-летний генерал-майор И.И. Копец застрелился. Тем временем части 2-й танковой группы генерал-oberста Гудериана быстро продвигались вперед по шоссе Брест – Минск и уже 25 июня заняли города Слоним и Барановичи. Бомбардировщики СБ из 13-й бад несколько раз пытались атаковать их, но, понеся тяжелые потери, так и не смогли остановить немецкие танки.

Утром 25 июня командир 4-го шап майор Гетьман получил приказ в тот же день вылететь на фронт, в Белоруссию. Однако исполнить его так и не удалось. Возникло одновременно множество проблем, о которых ранее никто не задумывался. Так, в штабе полка не оказалось карт, необходимых для перелета. Пришлось срочно посылать за ними в Харьков, находившийся в 100 километрах к юго-востоку, связной У-2, и это притом, что метеослужба из-за грозового фронта наложила запрет на вылет. К вечеру карты доставили в Богодухов, где началась склейка листов для маршрута перелета. Выяснилось, что получается внушительная пачка, которая никак не влезает в летный планшет. В итоге склеенные карты разрезали на части, чтобы пользоваться ими по очереди.

Сначала Ил-2 должны были преодолеть чуть более 320 километров на север до аэродрома Карачев, где предстояла дозаправка. Потом был второй отрезок перелета, тоже длиной около 320 километров, – на северо-запад на аэродром около городка Старо-Быхов [81], в 60 километрах южнее Могилева, а куда лететь дальше – никто понятия не имел. При этом расчет показывал, что на каждом из первых двух отрезков топлива на самолетах буквально в обрез. Любая задержка в пути могла привести к потерям. При этом особую головную боль доставляли семь Илов опытной серии, у которых продолжительность полета была на несколько минут меньше, чем у остальных машин.

Свои заботы были и у технического персонала. Они начали устанавливать в бомбоотсеки Ил-2 кассеты для мелких бомб, только что доставленные по железной дороге. Однако те никак не хотели вставать на свои места. Оружейники промучились полдня и всю ночь, пока наконец не поняли, что кассеты отнюдь не взаимозаменяемые и что их нельзя пихать в первый же попавшийся отсек. Они были нескольких типов, о чем и свидетельствовала заводская маркировка, и каждый из них предназначался для определенного отсека.

Наконец 26 июня 4-й шап начал перелет на фронт. Эскадрильи взлетели с интервалом в пятнадцать минут. И тут же сказались недостаточный опыт полетов на Ил-2. Большинство пилотов еще не успели освоить новый самолет и потому искали необходимые приборы в кабине по надписям. В результате строй эскадрилий нарушился, и штурмовики летели хаотичным роем. Тут уж было не до сверки с картой, лишь бы не врезаться в другой Ил. Но обошлось, и благодаря своим опытным командирам все эскадрильи благополучно достигли Карачева. Правда, как и следовало ожидать, машинам из опытной серии так и не хватило топлива, и их пилотам пришлось совершать вынужденные посадки, так и не долетев до места назначения. Еще несколько Ил-2 приземлились в Карачеве с уже сухими баками, и их пришлось оттаскивать с взлетно-посадочной полосы на буксире.

Ранним утром 27 июня полк перелетел Старо-Быхов. При этом летчики сами заправляли самолеты, поскольку транспортные Ли-2 с техниками еще не прибыли. В тот же день восточнее Минска танкисты

Гудериана встретились с 3-й танковой группой генерал-oberста Эриха Хёпнера), наступавшей со стороны занятого двумя днями ранее Вильнюса. В итоге в окружение в районе Минска попали еще четыре советские армии. Стало ясно, что лететь дальше уже было некуда и надо было действовать из Старо-Быхова. Еще в Богодухове 4-му шап для переброски техников выделили два Ли-2. Однако в них смогли вместиться только 50 человек, а весь остальной наземный персонал – около 500 человек вместе со всем имуществом – должен погрузиться в 16 железнодорожных вагонов и следовать на фронт по земле.

В итоге в Старо-Быхове приходилось по одному технику и оружейнику на пять самолетов. Они срочно распаковывали большие красные ящики, только что доставленные транспортным самолетом из Москвы. В них находились неуправляемые реактивные снаряды РС-82, совершенно незнакомые полковым оружейникам. Поэтому вместе с грузом прилетел заводской штатский инженер, который на месте наскоро обучал персонал. Неудивительно, что не обошлось без происшествий. На одном из Ил-2 вскоре после подвески «эрэсов» произошел самопроизвольный пуск одного из снарядов. К счастью, он улетел в лес, не причинив никакого вреда. Как оказалось, оружейники по незнанию просто не отключили бортовую электросистему самолета, в результате чего сработал электрозапал РС-82.

Во второй половине дня 27 июня на аэродром на У-2 прилетел полковник Н.Ф. Науменко. До начала войны он занимал должность заместителя командующего ВВС Западного особого военного округа, а теперь, после самоубийства генерал-майора Копца, собирал остатки частей округа и организовывал их действия. Науменко приказал направить тройку Ил-2 в район Бобруйска. Они должны были провести разведку западнее реки Березины и при обнаружении атаковать немецкие колонны. Ведущим был назначен командир 1-й эскадрильи капитан Петр Спицын, а ведомыми – оба его заместителя: капитан Константин Холобаев и старший политрук Серафим Дрюков.

Перед взлетом произошел интересный эпизод, который лишней раз иллюстрирует готовность пилотов и техники к боевым действиям. Вот что вспоминал летчик-штурмовик Василий Емельяненко, служивший в 4-м шап и получивший затем за 98 боевых вылетов на Ил-2 звание Героя Советского Союза: *«Холобаев быстро зашагал к своему штурмовику. Мастер по вооружению младший сержант Комаха доложил летчику о боевой зарядке. Холобаев увидел под крыльями Ила восемь длинных «чушек» с ветрянками на заостренном конце и ракетным оперением сзади. Торопливо застегнул лямки парашюта, сел в кабину и начал вспоминать, как устанавливается электросбрасыватель для пуска «эрэсов» и сбрасывания бомб. Оглянувшись, заметил инженера полка по вооружению капитана Константина Дремлюка, махнул ему рукой. Тот подбежал, взобрался на центроплан.*

*– Как тут установить электросбрасыватель на бомбометание? – горячился Холобаев.*

*– А как собираетесь бомбить: одиночно, серией или залпом? – в свою очередь спросил медлительный Дремлюк, проявляя олимпийское спокойствие.*

*– А черт его знает! Как обстановка покажет...*

*– Ну, тогда лучше поставим на одиночно. – И Дремлюк повернул рукоятку на нужное деление.*

*– А сбрасыватель «эрэсов»?*

*Дремлюк снова покрутил рукоятку с делениями вправо, влево... Потом нахлобучил на самые брови пилотку, поскреб пятерней затылок:*

*– Вот что, товарищ капитан, вы минуточку подождите, а я позову заводского инженера, он заодно и про «эрэсы» расскажет. – И Дремлюка словно ветром сдуло с крыла.*

*Но ждать было некогда: самолеты Спицына и Дрюкова уже тронулись со стоянок. Холобаев запустил двигатель, дал газ, тоже порулил на старт. Позади самолета за клубилась пыль, полегла*

*травы. Летчик оглянулся – вслед за самолетом, согнувшись в три погибели и придерживая руками головные уборы, бежали двое – Дремлюк и заводской инженер в серой клетчатой кепке. Уже на линии старта они вскарабкались на центроплан, уцепились с обеих сторон за борта кабины, склонились к летчику и начали объяснять ему что-то в оба уха. Холобаев успел спросить у заводского инженера:*

*– А как прицеливаться при пуске «эрэсов»?*

*– Да наводи вот это перекрестье на цель – и жарь!*

*– Ясно! Живо скатывайтесь, будем взлетать...*

*Не закрывая колпаков кабин, летчики поочередно подняли вверх руки – знак «К взлету готов». Сигналили руками по старинке, как на прежних самолетах, хотя на штурмовиках были установлены ракеты. Сейчас о них никто и не вспомнил. Пробовали их настраивать еще в Богодухове, но в наушниках стоял такой треск, будто сало на сковородке жарилось. Из-за этого шума работу мотора не прослушаешь, поэтому тогда на радиосвязь махнули рукой» [8].*

Три штурмовика поднялись в воздух. Это был первый в истории боевой вылет Ил-2. Летя на высоте 20–30 метров, пилоты пересекли Березину севернее Бобруйска, а затем повернули на юг и вышли к шоссе Слуцк – Бобруйск. По тому сплошным потоком на восток двигались колонны немецких войск: танки, бронемашины, грузовики с солдатами и пушками на прицепе. Развернувшись в направлении Бобруйска, Илы в 19.40 с тыла атаковали противника. Сначала они сбросили бомбы, затем выпустили реактивные снаряды РС-82, а потом открыли огонь из пулеметов. Пушки же захлебнулись после первых выстрелов, и, сколько летчики ни дергали рычаги их перезарядки и ни жали на гашетки, они так и молчали. Израсходовав все патроны, самолеты один за другим ушли на свой аэродром.

Хотя налет стал полной неожиданностью для немцев, их зенитчики быстро пришли в себя и открыли прицельный огонь по штурмовикам. Досталось всем, но особенно пострадал Ил-2 капитана Холобаева. Он был весь в пробоинах, причем самая большая, в которую свободно мог провалиться человек, была в центроплане, около самой кабины пилота. Фюзеляж до самого хвоста был залит маслом, вытекавшим из поврежденного двигателя. Тем не менее Холобаев смог дотянуть до Старо-Быхова и благополучно приземлиться.

Командир 4-го шап майор Гетьман, увидев, что представлял собой новый Ил после вылета, сразу же приказал инженеру полка капитану Митину: «Немедленно затащить в ангар и никому не показывать». Любопытствующие, уже начавшие собираться вокруг, сразу растворились. Около израненной машины остался один капитан Холобаев, который, осматривая ее повреждения, постепенно приходил в себя после тяжелого вылета.

То, что произошло затем, Емельяненко так описывал:

*«А Дремлюк тем временем подошел к самолету с другой стороны, открыл снарядный ящик и увидел, что весь боекомплект цел. Возле другой пушки столкнулся с Холобаевым.*

*– Товарищ капитан, разве пушки не стреляли?*

*Холобаев остановился как вкопанный, уставился на огромного Дремлюка колючими глазами. Слово «разве», произнесенное с сомнительной интонацией, будто током ударило. Летчик взорвался.*

*– Спецы!.. – Он грубо выругался. – Я бы тебя самого из этих пушек расстрелял, если бы они только работали! Без суда и следствия. Как вредителя! Выпускаете самолеты в бой – пушки молчат, а «эрэсы» красиво фыркают, но не взрываются... Немцы лупят нас почем зря, а мы им только бока подставляем...*

*Дремлюк недоумевающе посмотрел на Холобаева, скулы на его квадратном загорелом лице*

побелели.

*– Вредителей, товарищ капитан, к стенке ставят, и не из пушек, а из пистолетов...*

*– Вот и становись сюда! – Холобаев показал на свой изуродованный самолет, а его рука дернулась к кобуре.*

*Дремлюк, словно глыба, тяжело двинулся к самолету, привалился спиной к фюзеляжу, как раз у выведенной красной звезды. Раскинул руки в стороны:*

*– Стреляйте, товарищ капитан...» [9]*

К счастью, Холобаев смог взять себя в руки и дело до самосуда не дошло. Почему отказывали 20-мм пушки ШВАК, стало ясно практически сразу – снаряд перекашивало в патроннике. Но почему это происходило, было непонятно, и еще некоторое время эти пушки были простым балластом на Ил-2. Постепенно оружейники 4-го шап разобрались, что к чему, и начали подпиливать напильниками ползуны в механизме заряжания и обильно смазывать их. Однако дефект крылся в самой конструкции пушки, и это были лишь полумеры. Проблему с отказами 20-мм пушек ШВАК затем окончательно решили лишь путем... их замены на новые 23-мм пушки ВЯ.

Выполнить же приказ командира полка майора Гетьмана об эвакуации изрешеченного Ила в ангар, как говорится, с глаз долой, не успели. Еще не совсем остывшие после недавнего инцидента Холобаев и Дремлюк неожиданно услышали панические крики оружейника, 24-летнего младшего сержанта Романа Комахи: «Тикай! Тикай!» Обернувшись, оба капитана увидели, что прямо на них катится двухмоторный СБ. Он был поврежден в ходе боевого вылета и, дотянув на одном двигателе до своей территории, совершил аварийную посадку на ближайшем аэродроме, которым оказался Старо-Быхов. Его пилот не справился с управлением, и бомбардировщик с ходу врезался в поврежденный штурмовик, окончательно разрушив его.

На рассвете 28 июня три Ил-2 из 1-й эскадрильи капитана Спицына вылетели на штурмовку понтонных мостов, которые немцы наводили через реку Березину в районе Бобруйска. В ходе этого вылета пилоты «горбатых» впервые столкнулись с другим своим основным противником – истребителями люфтваффе. Тогда это были Вf-109F из JG51. Надо сказать, что для немецких летчиков встреча с новым советским самолетом стала неприятным сюрпризом. Они с удивлением видели, как выпущенные ими пули и снаряды рикошетируют от хорошо бронированной кабины штурмовика. Было ясно, что потребуются время, чтобы изучить и выявить уязвимые места. А пока же пилотам люфтваффе удалось повредить лишь один Ил-2, который благополучно вернулся в Старо-Быхов.

Согласно отчетам пилотов 4-го шап, в течение этого дня они уничтожили и повредили на подходах к Березине около двадцати единиц германской бронетехники. Однако в тот день все же понесли свои первые потери. В ходе очередной атаки переправ через Березину зенитками был сбит один Ил-2, и его пилот – 22-летний Николай Гричевич – погиб. Еще четверо летчиков из 2-й эскадрильи: ее командир 33-летний капитан Александр Крысин, командир звена 30-летний старший лейтенант Илья Захаркин и летчик 23-летний младший лейтенант Александр Мещеряков и техник-оружейник младший сержант Комаха были убиты на земле во время немецкого авианалета на аэродром Старо-Быхов.

В течение 29 июня полк продолжал штурмовать переправы в районе Бобруйска, а также около поселков Доманово и Шатково. Эти вылеты стоили 4-му шап шести Ил-2, при этом все они стали жертвами прикрывавших переправы батарей из 10-го зенитно-артиллерийского полка люфтваффе под командованием оберста Германа Штольте.

В понедельник 30 июня 1941 г. немецкая 2-я танковая группа начала переправляться на восточный берег Березины в районе Бобруйска. В тот же день командующий Западным фронтом генерал армии Д.Г.

Павлов был снят с должности и вместе со своими заместителями вызван в Москву, где предстал перед военным трибуналом и через несколько дней был расстрелян. Вместо него 30 июня командующим Западным фронтом назначили бывшего наркома обороны СССР маршала С.К. Тимошенко. Он приказал нанести по переправам массированный удар всеми имевшимися бомбардировщиками, стремясь помешать танкистам Гудериана форсировать Березину.

Для экипажей СБ, ДБ-3, Су-2 и безнадежно устаревших ТВ-3, не имевших истребительного прикрытия, это задание было равнозначно самоубийству. Сначала бомбардировщики, летевшие на высоте около 2000 метров, натолкнулись на мощный заградительный огонь зениток. Их боевые порядки нарушились, после чего они были атакованы Вф-109F из JG51 во главе с командиром эскадры оберст-лейтенантом Вернером Мёльдерсом. В течение часа в районе Бобруйска были сбиты 113 бомбардировщиков – практически каждый немецкий летчик одержал хотя бы одну победу. В тот день JG51 стала первой истребительной эскадрой люфтваффе, достигшей рубежа 1000 воздушных побед. При этом она потеряла только одного пилота – унтер-офицера Гельмута Юргенса из 11-й эскадрильи.

В новом ударе по мостам через Березину участвовал и 4-й шап майора Гетьмана. Он лишился еще шести Ил-2, но на этот раз только четыре штурмовика были сбиты зенитной артиллерией. Два Ила, которые пилотировали 23-летний Александр Лапшов и 33-летний Семен Слепцов, стали жертвами оберст-лейтенанта Мёльдерса. Последний в тот день сбил еще три СБ, и общее число его побед, одержанных в ходе Второй мировой войны, достигло 82.

Несмотря на отчаянные попытки советской авиации помешать переправе, немецкие танки вышли на восточный берег Березины, и над Старо-Быховом нависла угроза скорого захвата. Уже 30 июня майор Гетьман получил приказ перебазировать полк на 140 километров восточнее – на полевой аэродром, расположенный в районе белорусского городка Хотимск. Перелет был назначен на 1 июля, однако время шло, а команды к его началу все не было. В штабе полка ждали прибытия двух Ли-2, которые должны были забрать техников, обеспечивавших взлет штурмовиков.

Днем несколько Ил-2 снова вылетели атаковать переправы в районе Бобруйска. Они столкнулись с «Мессершмиттами» и потеряли один штурмовик. Его пилот – 29-летний Александр Валькович – погиб. Возможно, он был сбит фельдфебелем Вильгельмом Минком из 5-й эскадрильи JG51, который в тот день сообщил об одном сбитом самолете V-11 Vultee, а именно так поначалу в люфтваффе называли незнакомый Ил-2.

Транспортники наконец появились, когда день уже клонился к концу, а с востока двигался грозовой фронт. Едва Ли-2 приземлились, как со стороны Бобруйска показалась девятка Ju-88A. Ее целью явно был аэродром Старо-Быхов. Майор Гетьман выпустил в воздух одну за другой две красные ракеты. Это был сигнал к немедленному вылету полка. Со всех стоянок вокруг летного поля начали одновременно выруливать множество Илов, которые начинали разбег и шли на взлет на пересекающихся курсах. Казалось, то один, то другой самолет вот-вот столкнется, но все обошлось, и так называемый «звездный» взлет прошел без потерь.

Когда «Юнкерсы» начали сбрасывать бомбы, большинство штурмовиков уже были в воздухе. К счастью, оба Ли-2 уцелели во время налета. Техники, выбравшись из укрытий, поспешно погрузились со своим скарбом в транспортники, которые сразу же пошли на взлет. Последним же аэродром Старо-Быхов покинул штурмовик старшего лейтенанта Ф.И. Денисюка, на котором не сразу запустился двигатель. В фюзеляжном отсеке Ила позади кабины летел техник Лиманский, помогавший летчику «оживить» мотор. При этом, когда самолет разбежался, то по летному полю уже начали стрелять подходившие немецкие танки.

Тем временем ранее вылетевшие Ил-2 попали в сильнейшую грозу. В итоге сразу двадцать пилотов

не смогли найти новый аэродром и, когда закончилось горючее, сели на вынужденную кто где. В течение 2 июля поисковые команды техников 4-го шап разыскивали штурмовики, объезжая окрестности и опрашивая местных жителей. Восемнадцать «горбатых» лежали на полях, погнув при посадке «на живот» лопасти винтов. Они были в относительно хорошем состоянии и могли быть достаточно быстро введены в строй.

И лишь две машины уже не подлежали ремонту. Командир 4-й эскадрильи капитан В.Д. Лесников сел на лес, приняв во время ливня кроны плотно росших деревьев за зеленое поле. Штурмовик разрушился, но сам летчик отделался лишь ушибами. Не повезло только старшему лейтенанту Александру Булавинову. Его Ил-2 нашли лежащим в районе Сещи с разломившимся пополам фюзеляжем. Находившийся в кабине пилот был мертв. Во время посадки он разбил голову о прицел ПБП-16. Последний, размещаясь прямо перед лицом летчика, стал причиной гибели и тяжелых травм немалого числа пилотов Ил-2. Недаром его обозначение расшифровывали в частях как «прибор, бьющий пилота один раз больно». Прошло немало времени, пока наконец, к великой радости летчиков, этот прицел перестали ставить на Илы, а сетку прицела стали наносить прямо на лобовом бронестекле фонаря [10] .

После перебазирования 4-й шап вошел в состав 11-й сад, которая была основательно потрепана уже в первые дни. Так, лишь в течение первого дня войны она лишилась 127 из 199 имевшихся в ней на тот момент самолетов. При этом 2 июля полк получил от командующего Западным фронтом маршала Тимошенко благодарность за уничтожение девяти переправ через Березину.

В течение 2–3 июля полк вылетал на штурмовку вражеских колонн, продвигавшихся по шоссе Бобруйск – Рогачев – Кричев – Рославль. Обрато не вернулось еще четыре Ил-2, в числе погибших пилотов был замполит 1-й эскадрильи 34-летний старший политрук Серафим Дрюков. Три штурмовика сбили зенитки, а один – командир 5-й эскадрильи JG51 обер-лейтенант Ханс Колбов. «Мессершмитты» этой эскадры действовали из Бобруйска, а со 2 июля – и из Старо-Быхова, оставленного 4-м шап.



## Герои сорок первого

3 июля Генеральный штаб Красной армии выпустил директиву о нанесении ударов по немецким аэродромам. Соответственно майор Гетьман получил приказ силами своего полка атаковать аэродром в Бобруйске. По имеющимся данным, его использовали сразу несколько эскадр люфтваффе, в том числе бомбардировочных. Нашедшиеся очевидцы утверждали, что немцы чувствуют себя в полной безопасности и самолеты стоят на летном поле без маскировки, почти вплотную друг к другу.

К этому моменту в 4-м шап имелось уже только девятнадцать пригодных для полетов Ил-2. На рассвете 4 июля все они двумя группами поднялись в воздух. Первую группу вел лично Гетьман, а вторую группу – его заместитель по строевой части майор К. Почему фамилия последнего не указана полностью, станет ясно несколько ниже. На подходе и над самим Бобруйским аэродромом штурмовиков встретил сильнейший зенитный огонь. Особенно досталось ведущему звену. Были сбиты оба ведомых майора Гетьмана: замполит 4-й эскадрильи 26-летний старший политрук Владимир Василенко и командир 3-й эскадрильи 27-летний капитан Николай Саталкин. Их горящие самолеты упали в лес.

Ил самого командира полка получил сильные повреждения. Мотор давал перебои, летчика заливало маслом, хлеставшим из перебитых патрубков, а за самолетом тянулся отчетливый дымный шлейф. Однако, несмотря на все, «горбатый» держался в воздухе. Когда Гетьман дотянул до аэродрома и приземлился, то оказалось, что попаданием зенитного снаряда заклинило фонарь. Чтобы открыть его, пришлось прибегнуть к помощи молотков и ломиков. Техники помогли выбраться своему командиру из кабины. Он был весь с ног до головы залит маслом и тяжело дышал.

Согласно советским данным, в ходе первой штурмовки аэродрома в Бобруйске удалось вывести из строя взлетно-посадочную полосу и уничтожить сразу 22 немецких самолета. Затем 5–9 июля пилоты 4-го шап во главе с майором Гетьманом еще трижды атаковали тот же аэродром. Авиаразведка определила, что в ходе четырех налетов «горбатые» в общей сложности уничтожили и сильно повредили 66 самолетов люфтваффе, в том числе 23 бомбардировщика и 43 истребителя.

Именно эти цифры позволили расценить действия командира 4-го шап майора Гетьмана, руководившего ударами, как исключительно успешные, и он был представлен к званию Героя Советского Союза. Однако эффективность ударов полка по Бобруйскому аэродрому, отмеченная в официальных документах, была весьма и весьма завышенной. Даже из полигонных испытаний Ил-2 и результатов работы специальных комиссий штабов ВВС фронтов, воздушных армий и НИИ ВВС, анализировавших боевое применение штурмовиков, следовало, что 4-й шап в ходе четырех бомбоштурмовых ударов мог уничтожить и повредить не более тридцати самолетов люфтваффе. Причем это теоретически, а в боевых условиях эта цифра должна была быть еще меньше.

Тут надо отметить, что на рассвете 5 июля первое боевое задание выполнил и 430-й шап под командованием подполковника Николая Иосифовича Малышева. Он был сформирован в мае 1941 г. на аэродроме авиазавода № 18 в Воронеже и укомплектован летчиками-испытателями НИИ ВВС, имевшими опыт боев в Испании, Китае, Монголии и на Карельском перешейке. Последнее диктовалось основной задачей полка: скорейшее выявление возможностей Ил-2 и разработка оптимальной тактики его боевого использования. 3 июля полк, имевший 22 штурмовика, прибыл на аэродром Зубово, расположенный около Орши, и вошел в состав 23-й сад полковника В.Е. Нестерцева.

Девять Илов, которые вел командир эскадрильи майор А.К. Долгов, атаковали в районе белорусского городка Бешенковичи передовые части немецкой 17-й танковой дивизии. Их встретил сильнейший зенитный огонь. Прямым попаданием крупнокалиберного снаряда был сбит Ил летчика Шевелева.

Практически все остальные штурмовики получили повреждения. Несколько машин, в том числе командира полка Малышева, как затем выяснилось, имели по двести и более попаданий, но все же смогли вернуться на свой аэродром.

Пилоты 430-го шап действовали очень грамотно. Во время первого захода они с бреющего полета сбросили на скопление бронетехники сорок 100-кг бомб, а во время второго захода с высоты 400 метров выпустили «эрэсы» и вели огонь из бортового вооружения. 17-й танковой дивизии был нанесен большой ущерб, и продвижение вермахта на этом важном участке Западного фронта было приостановлено на сутки, за которые советские войска смогли укрепить свою оборону.

Но при всем этом крупный успех 430-го шап остался незамеченным в высших сферах. Вероятно, это объяснялось прежде всего тем, что, несмотря на то что полк был укомплектован опытнейшими пилотами, он нес большие потери и тем самым не оправдывал возлагавшиеся на него надежды. Так, только за первые пять дней пребывания на фронте 430-й шап лишился семи Ил-2, и еще шесть самолетов имели различные повреждения. В итоге на 10 июля в полку осталось лишь девять пригодных для боевых вылетов штурмовиков.

В дальнейшем полк вел разведку и штурмовку целей в районе Борисова, Шклова и Копыси. Особо его летчики отличились в период 21 июля – 7 августа в ходе второго этапа Смоленского сражения, обеспечивая выход из окружения частей 20-й армии. Тогда они совершали в день по четыре-пять боевых вылетов. Тем не менее участь 430-го шап была уже решена. 15 августа директивой № 165163 заместителя наркома обороны полк, как понесший большие потери, был расформирован. Оставшиеся Ил-2 передали в 4-й шап, а все уцелевшие летчики-испытатели были отозваны из действующей армии и продолжили выполнять свою работу в НИИ ВВС.

Тем временем 6 июля подчиненные майора Гетьмана участвовали в атаках немецких колонн в секторе Рогачев – Орша. При этом полк потерял в районе Орши еще два Ил-2 вместе с пилотами. Они стали жертвами лейтенанта Хейнца Бэра из 12-й эскадрильи JG51.

4-й шап продолжал выполнять боевые вылеты, неся в каждом из них тяжелые потери. В результате к концу июля 1941 г. в нем от первоначальных 65 Ил-2 остались только десять самолетов, а число летчиков сократилось до девятнадцати человек. Среди погибших был и упоминавшийся выше командир 4-й эскадрильи капитан Лесников, который 20 июля не вернулся из вылета.

Среди прочих 26 июля к сокращению численности полка «приложил руку» еще один будущий известный ас люфтваффе – командир 4-й эскадрильи JG52 обер-лейтенант Йоханнес Штайнхоф, сбивший в тот день в районе Смоленска один «цементбомбер» из 4-го шап, который пилотировал 22-летний Александр Рязанов.

Фактически к этому времени полк уже практически перестал существовать как полноценная боевая единица. Несмотря на прибывавшее пополнение, численность его самолетов и пилотов продолжала неуклонно снижаться. К концу августа 4-й шап выполнил 427 боевых вылетов, но при этом в нем осталось всего два пригодных для полетов Ил-2. В итоге эту пару штурмовиков передали в 215-й шап, а остатки полка отправили в Воронеж в 1-ю запасную авиабригаду на переформирование.

4 октября 1941 г. вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении майору Гетьману звания Героя Советского Союза. При этом у него были все шансы стать первым по счету летчиком-штурмовиком, удостоенным в ходе Великой Отечественной войны этого звания. Он командовал 4-м шап, который первым из авиаполков, оснащенных Ил-2, начал выполнять боевые вылеты. Эффективность действий его подчиненных, как следовало из официальных сводок, была высокой. И в тот же день – 4 октября – и сам полк был награжден орденом Ленина.

Однако Гетьману так и не суждено было стать первым Героем среди штурмовиков. Его «опередил» коллега по должности – командир 237-го шап майор Андрей Александрович Ложечников.

Биография последнего была во многом схожей с биографией Гетьмана. Он родился 13 декабря 1907 г. в городе Брянске в семье рабочего. Окончив семилетку, он с 1923 г. жил и работал в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург).

В 1926 г. Ложечников был призван в Красную армию и уже в следующем году окончил Ленинградскую военную теоретическую школу пилотов. Затем он прошел обучение в военной авиашколе, а в 1935 г. окончил КУОС при Военно-воздушной академии. Как и Гетьман, он участвовал в советско-финляндской войне. В 1940 г. Ложечников вступил в компартию, что было необходимым условием для успешного продолжения его военной карьеры.

В июле 1941 г. 237-й шап майора Ложечникова был оснащен Ил-2. В середине августа он прибыл на только что образованный Брянский фронт и вошел в состав 60-й сад 31-летнего генерал-майора В.И. Клевцова. Перевооружение штурмового полка велось стахановскими методами, и пилотам, не успевшим по-настоящему освоить новый самолет, приходилось это делать «на лету» – в ходе боев. Неудивительно, что численность 237-го шап, как и остальных штурмовых авиаполков, успевших пробить фронт хотя бы пару недель, быстро сократилась. По состоянию на 30 августа в нем осталось только девять Ил-2, пригодных для боевых вылетов.

30 и 31 августа полк вместе с 66, 217, 218 и 245-м шап участвовал в воздушной операции, проводившейся командованием ВВС Красной армии с целью разгрома частей 2-й танковой группы Гудериана, находившихся в районе Почеп – Стародуб – Новгород-Северский – Шостка. На рассвете 30 августа три звена Ил-2 нанесли удары по немецким колоннам около города Почеп. Штурмовики выполняли атаки поодиночке, друг за другом. Согласно данным штаба ВВС Брянского фронта, пилоты полка уничтожили и повредили на шоссе Крупец – Липовка до 20 автомашин с грузами и пехотой, на дороге Луговец – Мглин уничтожили до 45 автомашин, на дороге Разрытое – Мглин подожгли до 20 автомашин, а на дороге Рославль – Липовка повредили три танка.

В ходе этих атак 237-й шап лишился четырех Ил-2 – почти половины остававшихся в нем исправных самолетов. Все они стали жертвами 20-мм зенитных батарей, прикрывавших мотоколонны. Катастрофическим стал вылет для звена старшего лейтенанта Азаренко. Немецкие зенитчики сбили и самого ведущего, и обоих его ведомых – младших лейтенантов Извекова и Майкова. Обратного на аэродром не вернулся и штурмовик старшины Денисенко.

За два последних дня августа пять штурмовых полков, в которых насчитывались в общей сложности 44 Ил-2, совершили 130 самолето-вылетов. Потеряв при этом 18 «горбачей», они, по официальным данным, уничтожили и повредили 90 танков, 20 бронемашин, 670 автомашин и взорвали склад боеприпасов. Однако эти цифры были далекими от реальных результатов.

Здесь надо учитывать уже сложившуюся в Советском Союзе практику приписок везде и во всем, начиная от липовых рекордов стахановцев и кончая результатами переписи населения. Кроме того, в жестоких реалиях войны для любого командира доклад не то что о неудачном, а просто о малорезультативном боевом вылете означал обвинение в трусости с последствиями.

Соответствующим образом обработанные в штабах донесения попадали также и в сводки Совинформбюро, регулярно передававшиеся по радио, так сказать, для поднятия морального духа населения в тылу. Вот что говорилось в вечернем сообщении 31 августа о действиях 237-го шап: *«Советские летчики самоотверженно и бесстрашно дерутся с немецкими фашистами. Девятка штурмовиков майора Ложечникова заметила немецкий транспортный самолет. Вражеский летчик*

*пытался уйти от советских самолетов, но майор Ложечников догнал фашиста и расстрелял его над аэродромом при посадке. Во время погони за врагом майор заметил около аэродрома тщательно замаскированные машины. Советские штурмовики тотчас атаковали противника и уничтожили 18 фашистских самолетов. Звено старшего лейтенанта Кузнецова обстреляло стоянку 200 немецких автомашин. Сожжено и повреждено несколько десятков машин. Звено младшего лейтенанта Симонова атаковало две немецкие автоколонны и уничтожило более 30 машин с солдатами» [11] .*

Однако действия Ил-2, несмотря на бодрые отчеты о результативности их атак, никак не сказались на темпах продвижения танковых и моторизованных частей Гудериана. Переправившись на восточный берег реки Десны, они 1 сентября вышли в сектор Новгород-Северский – Собыч – Шостка – Воронеж.

На следующий день в соответствии с полученным ранее указанием Ставки в наступление перешла 50-я армия Брянского фронта. Ей была поставлена задача разгромить в районе Рославля немецкую 4-ю полевую армию, которая, прикрывая тылы группы Гудериана, временно перешла в оборону. В рамках воздушной поддержки этого наступления оставшиеся Ил-2 должны были нанести удары по аэродромам Сещинская, Дубровка и Олсуфьево, расположенным северо-западнее Брянска.

2 сентября майор Ложечников в паре с летчиком Дмитриевым совершил разведывательный полет к Сеще. Погода была не самой благоприятной, темные тучи висели над самой землей. Тем не менее, пройдя на бреющем над летным полем, летчики успели насчитать несколько десятков немецких бомбардировщиков и транспортных самолетов.

О дальнейшем бывший командующий ВВС Брянского фронта Федор Польшинин затем в своих мемуарах писал так: *«Сообщение об этом поступило к нам в штаб. Время терять нельзя. Отдается распоряжение: послать туда двенадцать Ил-2. Ведущий – майор Ложечников. Штурмовики, едва не касаясь верхушек деревьев, внезапно появились над стоянками вражеских самолетов и, сделав несколько заходов, бомбами и пушечным огнем вывели из строя до трех десятков машин.*

*В тот день майор Ложечников во главе группы три раза ходил на облюбованный им объект. А назавтра дятьковские партизаны сообщили: на аэродроме Сеща выведено из строя до 60 самолетов противника» [12] .*

И опять, как следует из слов Польшинина, не имелось никаких объективных подтверждений результатов атак. Кстати, получается, что за три вылета штурмовики, ведомые Ложечниковым, вывели из строя две авиагруппы люфтваффе в полном составе. Такие большие потери за один день и только на одном аэродроме, безусловно, не могли бы не остаться не замеченными противником. Однако в немецких источниках нет никаких упоминаний об этом. Так же не ясно, какие двенадцать Ил-2 возглавлял Ложечников. Ведь к этому дню в 237-м шап оставались в пригодном для полетов состоянии не более пяти машин. Вероятно, группа для удара по аэродрому была собрана как минимум из двух полков.

Ссылка на «дятьковских партизан» как на источник сведений вызывает еще больше вопросов. Город Дятьково находится в 70 километрах юго-восточнее железнодорожной станции Сещинская, около которой и располагался атакованный аэродром. Непонятно, как партизаны, действовавшие около него, смогли менее чем за одни сутки добраться до Сещинской, проникнуть на крупную и хорошо охранявшуюся авиабазу люфтваффе, посчитать число выведенных из строя самолетов, затем вернуться обратно на свою базу около Дятьково и передать эту информацию, причем чуть ли не напрямую в штаб ВВС Брянского фронта, который, по определению, должен был мало чего общего иметь с ними.

Как бы там ни было, но командующий ВВС Брянского фронта генерал-майор Польшинин дал указание командиру 60-й сад полковнику Клевцову представить майора Ложечникова к званию Героя Советского Союза. В отправленном наверх представлении говорилось, что командир 237-го шап за две недели боев в

августе – сентябре 1941 г. *«с вверенным ему полком произвел двести сорок восемь боевых вылетов на штурмовку скоплений войск, оборонительных сооружений и коммуникаций противника, нанеся ему значительный урон в живой силе и технике».*

В Москве проявили небывалую оперативность, поскольку уже 11 сентября вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Ложечникову звания Героя Советского Союза. Напомним, что в случае с командиром 4-го шап майором Гетьманом от момента представления до выхода Указа о награждении прошло более трех месяцев.

Тем временем сама воздушная операция ВВС Красной армии против немецкой 2-й танковой группы, как и наступление войск Брянского фронта, завершилась неудачей. Танкисты Гудериана продолжали двигаться вперед и 16 сентября около поселка Лохвица встретились с частями 1-й танковой группы. Это стало началом крупнейшей для Красной армии катастрофы, когда в районе Киева в плен попали 665 тысяч солдат и офицеров и было потеряно огромное количество боевой техники.

Забегая несколько вперед, скажем, что Ложечников и Гетьман так и остались единственными штурмовиками, получившими звание Героев в 1941 г. Обращает внимание, что они оба были командирами полков и фактически награждены не за личные достижения, а за коллективные действия своих подчиненных. Немаловажным обстоятельством также является то, что решающим фактором для их представления стали атаки аэродромов люфтваффе.

Однако в целом так и остается непонятным, почему именно они оказались первыми или, по крайней мере, почему за ними не последовали другие. Результативность действий их полков была отнюдь не намного выше эффективности 65-го шап майора А.Н. Витрука или 215-го шап майора Л.Д. Рейно, о которых речь пойдет ниже. Кроме того, в случае с Гетьманом следует учесть то, что за трусость и невыполнение боевого задания, причем именно того, за которое он и был награжден, под суд военного трибунала был отдан его заместитель. Такой факт нередко, особенно на начальном этапе войны, если и не ставил окончательный крест на всей карьере самого командира, то сильно портил ее.

Какова же была дальнейшая судьба первых Героев? До 14 октября 1941 г. 237-й шап продолжал действовать в составе 60-й сад Брянского фронта, а затем его передали в ВВС Западного фронта – в 77-ю сад полковника И.Д. Антошкина. Полк выполнял боевые вылеты против наступавших на Москву частей вермахта, в течение шести дней – с 15 по 20 октября – потерял тринадцать Ил-2 вместе с пилотами.

Ложечников продолжал командовать полком, а затем 24 мая 1942 г. в звании подполковника был назначен командиром вновь сформированной 227-й шад. В нее первоначально вошли четыре полка – 61, 241, 525 и 567-й шап. Прибыв на фронт, дивизия вошла в состав 2-й воздушной армии. В конце декабря 1943 г. – начале января 1944 г. пилоты 227-й шад особо отличились при освобождении украинского города Бердичев, за что дивизии было присвоено почетное наименование «Бердичевская».

С 3 июня по 25 сентября 1944 г. полковник Ложечников командовал 189-й шад, которая действовала в составе 17-й воздушной армии на 3-м Украинском фронте. После окончания войны он недолго оставался на военной службе и в августе 1945 г. в возрасте 37 лет был уволен в запас.

4-й шап майора Гетьмана после реформирования включили в состав ВВС Южного фронта, и 17 сентября 1941 г. он перелетел на аэродром Гуляй-поле, на Украине. В полку были две эскадрильи, насчитывавшие двадцать четыре Ил-2. Он участвовал в боях в Донбассе и затем приказом наркома обороны СССР № 70 от 7 марта 1942 г. был преобразован в 7-й гв. шап.

Гетьман командовал полком до 17 мая 1942 г., а затем в звании подполковника, так же как и Ложечников, был назначен командиром вновь сформированной дивизии – 230-й шад. С 22 мая она входила в состав 4-й воздушной армии Южного фронта. Гетьман командовал ею до конца войны. 22 марта

1943 г. он получил звание полковника, а 1 июля 1944 г. – генерал-майора. Его дивизия была награждена орденами Красного Знамени и Суворова и получила почетное наименование «Кубанская».

Осенью 1940 г. в Смоленске под руководством полкового комиссара П.А. Силантьева начал формироваться 215-й ббап. Весной следующего года он был преобразован в штурмовой авиаполк и его командиром был назначен майор Леонид Давыдович Рейно, эстонец по национальности. Однако при этом полк так и остался в 12-й бад полковника В.И. Аладинского, в состав которой его первоначально включили.

Новый 215-й шап получил безнадежно устаревшие бипланы И-15бис. По плану перевооружения все двенадцать штурмовых авиаполков, имевшихся по состоянию на 1 января 1941 г. в приграничных военных округах СССР, предполагалось до конца года оснастить новыми Ил-2. Но планы планами, а 22 июня 1941 г. полк майора Рейно встретил имея пятнадцать И-15бис и десяток пилотов, успевших к тому моменту освоить эти раритеты.

Вылеты в составе ВВС Западного фронта полк начал 24 июня. Его бипланы атаковали немецкие танковые и механизированные части сначала северо-западнее Минска: в районе Молодечно – Городок, а потом уже восточнее белорусской столицы: в секторе Борисов – Смилевичи. За первые десять дней боев 215-й шап совершил 284 самолето-вылетов, но при этом, как и следовало ожидать, лишился всей материальной части. Уцелевший персонал был отозван с фронта и отправлен в Воронеж для переучивания на Ил-2.

Но по-настоящему пройти обучение полку так и не удалось. Фронт испытывал острейшую нужду в новых штурмовиках, которые, хотя и несли большие потери, все же действовали более или менее эффективно. 20 августа 215-й шап, в котором насчитывалось тридцать Илов, поспешно перелетел обратно на Западный фронт, на аэродром Писаревка. Его включили в состав 47-й сад полковника О.В. Толстикова, в которой уже имелся один штурмовой авиаполк – 61-й шап майора С.Н. Мамушкина.

На следующий день 3-я танковая группа генерал-oberста Гота нанесла удар по позициям советской 19-й армии в районе городка Духовщина, в 50 километрах северо-восточнее Смоленска. 61-й и 215-й шап получили приказ остановить колонны 7-й танковой дивизии генерал-майора Ханса фон Функа, которые продвигались от Духовщины к западному берегу реки Царевич. В течение 21–22 августа Ил-2 совершили 82 самолето-вылета. Они выполняли атаки девятками под прикрытием истребителей ЛаГГ-3 и МиГ-3 из 129-го иап майора Ю.М. Беркаля, а в качестве лидеров их групп использовались Пе-2 из 140-го бап. Интервалы между вылетами составляли от сорока минут до одного часа.

Согласно представленным донесениям, результаты ударов «горбатых» были очень хорошими. Так, в приказе командующего Западным фронтом маршала Советского Союза Тимошенко № 03/оп от 23 августа говорилось: *«Враг потерял до 130 танков, больше 100 автомашин, много орудий, боеприпасов и 1000 убитыми и ранеными»*. Командующий же ВВС Западного фронта полковник Науменко в телеграмме, посланной накануне командиру 47-й сад, писал: *«Уверен, что дальнейшими удачными действиями фашистская танковая дивизия будет уничтожена полностью. Объявляю благодарность всему личному составу полков дивизии»* [13] .

Однако при этом львиная доля заслуг принадлежала 61-му шап. Полк майора Рейно прибыл на фронт недоучившись. Поэтому для скорейшего его доведения до боеготового уровня одна эскадрилья, включавшая десять самолетов Ил-2, была временно придана полку майора Мамушкина. Параллельно из того же 61-го шап, также на время, прибыли несколько командиров звеньев и командир эскадрильи капитан П. Филатов.

Летчики 215-го шап и их командир стремительно набирались боевого опыта. И уже вскоре командир 47-й сад полковник Толстиков подписал боевую характеристику для представления майора Рейно к званию

Героя Советского Союза, в которой, в частности, указывалось: *«30.VIII-41 тов. Рейно выполнял боевой приказ командования дивизии по уничтожению автоколонны противника на дороге Ловалино – Елисеево – Костино и Селицы. 6 Ил-2 под прикрытием 6 истребителей. Во время выполнения боевого задания, не доходя до цели, обнаружил скопление мотомехвойск противника у вновь сооруженной переправы через реку Жижица в районе Спицино, Кочегарово, оз. Жижица. Тов. Рейно проявил инициативу, принял самостоятельное решение уничтожить замеченные войска противника и нанес сокрушительный удар, в результате которого «эрэсами», бомбами, пушечным и пулеметным огнем было уничтожено: танков – 15, автомашин – 70, орудий – 6, живой силы – до 580 чел. Выйдя из сильного зенитного огня противника, тов. Рейно собрал всю группу и вторым заходом уничтожил 2 переправы через р. Жижица...» [14]*

Остается лишь в очередной раз изумиться «точности» советских штабистов, которые неким чудесным образом определяли, сколько было уничтожено живой силы именно в ходе конкретной атаки с воздуха. Если поделить указанные выше немецкие потери на число участвовавших в вылете Илов, то получится просто феноменальный результат. Каждый подчиненный майора Рейно и он сам должны были как минимум уничтожить сразу по паре танков, по одиннадцать автомашин, по одному орудью и по 96 солдат и офицеров. Подобной эффективности не добивались даже во время полигонных испытаний Ил-2, а тут речь шла об атаке под сильным зенитным огнем.

Забегая вперед, можно сказать, что Рейно так и не получил звания Героя Советского Союза. Ни в этот раз, ни затем. Можно только гадать, что стало тому причиной.

30 сентября 1941 г. вермахт начал операцию «Тайфун», целью которой был захват Москвы. Уже 3 октября немцы взяли Орел, а через три дня – Брянск и Карачев. Войска Брянского фронта, неся большие потери, отходили на восток. 7 октября в районе Вязьмы в окружение попали 16-я, 19-я и 20-я армии из оперативной группы Западного фронта генерал-лейтенанта Н.В. Болдина, а также 32-я и 24-я армии Резервного фронта. Со всей очевидностью встала угроза прорыва механизированных частей вермахта на Москву по Минскому шоссе, через Можайск, и по Варшавскому шоссе, через Малоярославец.

В эти дни оставшиеся Ил-2 из 215-го шап, наравне с другими штурмовиками ВВС Западного и Брянского фронтов, атаковали наступавшие немецкие войска. 3 октября три Ила, которых прикрывала шестерка МиГ-3 из 129-го иап, нанесли удар по мотоколонне вермахта в районе деревни Карповка. Согласно донесениям, они сбросили 12 бомб ФАБ-50 и выпустили 24 РС-132 и 1000 снарядов к 20-мм пушкам ШВАК. В результате звено штурмовиков уничтожило и повредило до двенадцати автомашин с грузами и две-три батареи полевой артиллерии. Однако при этом огнем зенитной артиллерии был сбит ведущий Ил-2, и его пилот – старший лейтенант А. Новиков – погиб.

Наступающие танковые и моторизованные части вермахта имели мощное прикрытие в лице малокалиберной зенитной артиллерии. Она была оснащена автоматическими пушками и отличалась высокой эффективностью. Это, скрипя зубами, признавали все противники Германии. Для низколетящего самолета попасть в сектор ее огня практически всегда означало если не быть сбитым, то по крайней мере получить повреждения. В моторизованной дивизии в каждом полку имелось по две зенитные батареи, по четыре 37-мм пушки Flak 18 в каждой, еще одна батарея таких же пушек, но уже из двенадцати орудий, находилась в прямом подчинении штабу дивизии. Кроме того, дивизии обычно придавался еще и зенитный дивизион, включавший 27 Flak 18 и 18 20-мм четырехствольных автоматов Flakvierling 38. Помимо зениток на время движения колонн в их голове и хвосте сосредоточивалось по несколько десятков ручных пулеметов, которые могли вести сосредоточенный огонь по приближавшимся самолетам.

Неудивительно, что советские штурмовые авиаполки, чьи пилоты просто не успевали набраться опыта атак целей с мощной противовоздушной обороной, в каждом боевом вылете несли потери и получали

многочисленные повреждения. Не был исключением и 215-й шап майора Рейно. Лишившись почти всех самолетов и полностью утратив боеспособность, 10 октября он был отведен в тыл для пополнения. Правда, имеются сведения, что еще неделю спустя – 17 октября – одно звено полка вместе со звеном 61-го шап атаковало немецкую колонну, уничтожив и выведя из строя восемь единиц бронетехники, семь автомашин и две автоцистерны с топливом.



## Глава 2 «ЗАЖЖЕНО ТРИДЦАТЬ ДОМОВ»

### Скопления и всадники

По состоянию на 1 октября 1941 г. в ВВС РККА насчитывалось всего 180 штурмовиков, в том числе 144 Ил-2. Немногочисленные части, вооруженные ими, были более или менее равномерно распределены по всему фронту и, естественно, не могли оказывать значительное влияние на ход боевых действий. Между тем потребности в атаке наземных целей с малой высоты были огромны, и для этих целей в основном приходилось использовать обычные истребители И-16, ЛаГГ-3, МиГ-3 и др. По сути, Илы выполняли лишь вспомогательную роль, штурмуя различные цели совместно с летчиками-истребителями. При этом «горбатые» все еще считались секретными машинами, даже в сводках о потерях их порой указывали не буквально Ил-2, а под зашифрованными номерами.

Характерный пример – боевая работа ВВС Юго-Западного фронта, который поздней осенью-зимой 1941 г. действовал юго-восточнее Орла, восточнее Курска, Белгорода и Харькова. В ноябре линия фронта на этом участке практически стабилизировалась. Немногочисленная авиация каждый день получала задания по атаке тех или иных наземных целей в ближнем тылу немецких войск.

Так, 1 ноября было выполнено 86 самолето-вылетов, в том числе тридцать пять на атаку войск противника. Штурмовики, истребители и ближние бомбардировщики Су-2 *«атаковали мотомехвойска противника на дорогах Харьков – ст. Салтов (до 100 автомашин), Белгород – Короча (до 100 автомашин), Грязное – Веселая Лопань (до 50 автомашин), Гремячее (до 50 автомашин), Лизогубовка»*. Всего было сброшено 5 тонн бомб и, по донесениям летчиков, уничтожено *«до 100 автомашин с пехотой и грузами»*. Еще 34 самолето-вылета было произведено на прикрытие ударных самолетов и 17 – на разведку. Потери ВВС фронта составили одну машину (Су-2) [15].

Надо отметить, что результаты штурмовых ударов фиксировались по донесениям летчиков и весьма приблизительно, о чем говорит сама фраза «до 100 автомашин». Да и сама цифра с учетом столь мизерного количества вылетов (35) выглядит, мягко говоря, преувеличенной. В дальнейшем отчеты также содержали порой довольно нелепые и откровенно фантастические данные.

В отчете о боевой работе ВВС ЮЗФ за 17 ноября говорилось: *«ВВС ЮЗФ уничтожали колонны мотомехвойск на дорогах: до 19 автомашин с пехотой из Корсакова на Мал. Озерка, 200 единиц танков, бронемашин и автомашин с пехотой из Пипицы на Никольское, до 120 танков из Орел на Мценск, до 15 автомашин с пехотой из Борисовка на Доробико, до 150 автомашин из Рогат на Чугуев. Скопления пехоты и автомашин в районах Сапроново, Корсаковка, Никольское, Архангельское, Лески. Уничтожали самолеты противника на аэродроме Мценск...»*

Всего ВВС фронта произвели 142 самолето-вылета, в том числе 61 на атаку наземных целей. При этом было сброшено 22 ФАБ-100, 70 ФАБ-50, 6 АО-25 [16], 12 АО-15, 32 АО-10, 12 ЗАБ [17]-10, 34 ЗАБ-50; израсходовано 200 снарядов ШВАК, 700 БС и 60 РС. Летчики отчитались о 20 уничтоженных танках, 50 автомашинах, батальона пехоты и двух зенитных пулеметах. Собственные потери составили пять бомбардировщиков СБ и один разведчик Р-5. Среди Ил-2 потерь не было [18].

На следующий день из-за плохой погоды (туман в районе аэродромов) было выполнено лишь 45 самолето-вылетов, из которых 30 на атаку наземных целей. Штурмовики и истребители атаковали колонны автомашин с пехотой и танки на дорогах Никольское – Архангельское, Теплое – Жадное, колонну «повозок с грузами» на дороге Кузовка – Ивановское, колонну танков в районе юго-западнее Варваровки, а также

«скопление» автомашин и танков в районах Богородицкое, Красный Холм, Волово, Архангельское, Овечьи Воды. Было израсходовано 24 ФАБ-50, 12 АО-25, 710 снарядов ШВАК и 30 реактивных снарядов. На сей раз авиаторы отчитались о 12 уничтоженных танках, 45 автомашинах, двух ротах пехоты и 140 повозках с грузами. При этом один Ил-2 не вернулся с боевого задания [19].

20 ноября штурмовики и истребители снова наносили удары по скоплениям войск, танков, автомашин и обозов и автоколоннам. Среди пораженных целей снова значились немалые трофеи: три танка, шесть автомашин, 50 повозок с пехотой и грузами и рота пехоты. Кроме того, в отчете было указано, что «сожжено 11 домов» в Малиновке и Червонном Шахтере. При этом не уточнялось, были ли это «дома с гитлеровцами», «дома с пехотой» или же просто жилые дома с местными жителями. В отчете значился «10980», который был подбит огнем зенитной артиллерии и совершил вынужденную посадку в 15 километрах северо-западнее Епифани. Далее внизу документа было пояснено, что речь идет о штурмовике Ил-2 [20].

На следующий день в связи с улучшением погоды и получением авиационными полками пополнений интенсивность боевой работы резко возросла. ВВС ЮЗФ произвели 232 самолето-вылета, в том числе 150 на атаку наземных целей. Одной из главных задач штурмовиков снова стали жилые дома, по всей видимости с тем, чтобы в преддверии наступающей зимы лишить немцев крова над головой. Летчики отчитались о том, что ими «зажжено 30 домов», уничтожено еще 10 домов. С заданий на этот раз не вернулись сразу два Ил-2.

Непонятным остается, чем отличалось определение «зажжено» от ранее упоминавшегося «подожжено» и что вообще означают эти фразы. Чем, скажем, подожженный дом отличался от разрушенного. Тем, что в нем в результате обстрела или близких попаданий начался пожар, но потом был потушен? Или же дом загорелся, но сгорел он целиком или нет, летчики уже не могли наблюдать?

23 ноября штурмовики и истребители снова атаковали автоколонны с танками на дорогах Жадное – Троицкое, Веховое – Хомутово, а также пресловутые «скопления» автомобилей. Среди потерь значится «10982», то есть еще один секретный Ил-2.

Обтекаемое слово «скопление» затем прочно вошло в обиход в рапортах и отчетах штурмовой авиации. Однако оно не позволяло определить, что же именно атаковали. Выстроившиеся в ряд грузовики на парковке или в пробке перед железнодорожным переездом? Или же группу бензовозов на привале? И что конкретно считали скоплением, собравшиеся в кучу 5, 10 или 50 автомобилей? Характерно также, что в 1941 г. слово «штурмовка» практически не использовалось, в основном писали «атака войск противника», «вылет на атаку».

27 ноября на танковую «атаку войск противника» на Юго-Западном фронте было выполнено 58 самолето-вылетов. Штурмовики и истребители наносили удары по районам Верховье, Россошное, Каменка, Тим, Становое, Славянск и Артемовск, а также обстреливали и бомбили автоколонны на дорогах Веседино – Протисово, Граково – Гавриловка и Харьков – Чугуев. На противника было сброшено 8 ФАБ-100, 73 ФАБ-50, 60 АО-25, 12 АО-20, 22 АО-15, 34 АО-10, 112 АО-2,5, 38 ЗАБ-50 и 395 ЗАБ-1. Зажигательные боеприпасы применялись в основном по населенным пунктам, занятым немцами, видимо, с целью «зажечь» дома. Летчики отчитались о 60 уничтоженных автомашинах, 25 повозках и одной цистерне [21]. Потери ВВС фронта в этот день составили четыре машины, не вернувшиеся с боевого задания.

Учитывая небольшое число вылетов, результаты могли показаться просто потрясающими. На каждый самолет приходилось по одной уничтоженной автомашине, и это притом, что таковые были не единственной целью штурмовых ударов. Получалось, что вермахт ежедневно только в полосе Юго-Западного фронта и только вследствие авиаударов терял 50–60 грузовиков, то есть в среднем до 1500 штук в месяц. Что конечно же выглядело весьма фантастически. Однако и это, оказывается, был далеко не

предел.

28 ноября ВВС ЮЗФ произвели в общей сложности 283 самолето-вылета, в том числе 159 на атаку наземных целей, потеряв при этом два самолета. При этом летчики отчитались о 250 уничтоженных автомобилях и 590(!) повозках. Кроме того, было «подожжено» и разрушено 50 домов. На следующий день среди пораженных целей числилось 277 автомашин, 175 повозок, 14 бронемашин, 1900 пехотинцев, 4 автобуса, а также «45 всадников».

Складывается впечатление, что к концу ноября немцы, понеся ранее огромные потери в автомобильном транспорте, теперь пересели в основном на конные повозки, которые так же постоянно уничтожались штурмовыми ударами. После чего по дорогам скакали уже отдельные «всадники». Непонятно, откуда вдруг взялось такое количество «конных повозок», словно по дорогам двигались целые цыганские таборы, и по каким признакам их с воздуха зачисляли в уничтоженные. Может, летчики, делая второй заход после штурмовки, скрупулезно подсчитывали телеги, у которых отлетели колеса или погибла лошадь?

Скорее всего, отчет составлялся путем простого суммирования донесений пилотов, которые навскидку определяли: «расстрелял 10 повозок», «расстрелял 15 повозок и автобус» и т. д. Тем более непонятно, каким образом считали уничтоженную пехоту. Как, скажем, учитывали, что уничтожено (не ранено, обстреляно, а именно уничтожено) именно 500, 800 или 1200 солдат?

Аналогичное массовое уничтожение конного и автомобильного транспорта продолжалось и в декабре 1941 г. Так, 8-го числа из-за плохой погоды ВВС ЮЗФ выполнили всего 35 самолето-вылетов, в том числе 24 по наземным целям. В ходе них на противника было сброшено 6 ФАБ-100, 7 ФАБ-50, 1 ЗАБ-50, 6 АО-25, 4 АО-15, 38 АО-10, 84 ЗАБ-1 и 13 РС. На счета пилотов были записаны 39 автомашин, одна артбатарея и другие достижения. Один «10009» (Ил-2) потерпел катастрофу.

На следующий день в ходе вылетов на штурмовку наземных целей было потеряно еще два «горбатых».

11 декабря ВВС ЮЗФ выполнили 127 самолето-вылетов, из которых 107 «на атаку». При этом, по советским данным, было уничтожено 8 танков, 120 машин, 40 повозок, 30 всадников, 900 пехотинцев, 5 орудий, 1 автоцистерна, а также разрушено 17 зданий и подавлено 17 зенитно-пулеметных точек. С задания не вернулось три самолета: некие «10002», «10021» и «20008» [22].

Слово «подавлено», так же как и другие размытые определения типа «рассеяно» и «разогнано», также не имело точной расшифровки. Что представляла собой подавленная (не уничтоженная, не атакованная) пулеметная точка? Пулемет, получивший в результате обстрела, бомбардировки, пуска ракет повреждения и выведенный из строя, или пулемет, на время атаки просто прекративший огонь? И как определяли, что «точка» была именно подавлена, а не перестала стрелять из-за того, что на ней закончились боеприпасы или шла перезарядка? Понятно, что такие термины позволяли, не имея конкретных подтверждений, составлять впечатляющие отчеты и быстро пополнять, наряду с перебитыми всадниками и повозками, боевые счета летчиков.

14 декабря было выполнено 118 вылетов на атаку наземных объектов, в ходе которых штурмовики и истребители записали на свой счет 2 танка, 206 автомобилей, 2 автобуса, 50 повозок и др. При этом один Ил-2 разбился на своем аэродроме во время взлета.

В отчете о боевых действиях ВВС ЮЗФ за 23 декабря говорилось, что летчики «прикрывали действия наших войск на поле боя, ж.д. участок Верховье – Елец и ж.д. узел г. Воронеж. Всего произведено 136 самолето-вылетов, из них на атаку 110, на разведку 10, на прикрытие 16. Израсходовано: 18 ФАБ-100, 142 ФАБ-50, 2 ЗАБ-50, 104 АО-25, 190 АО-10, 164 РС, 2330 ЯР, 21 640 патрон. Уничтожено: 100 автомашин,

75 повозок, до 2-х батальонов пехоты. В воздушных боях сбито 2 Ме-110 противника. Один Ил-2 не вернулся с задания» [23] .

На следующий день авиация фронта наносила удары по скоплениям немецких войск, скоплениям пресловутых «мотомехвойск», а также по уже привычным колоннам автомобилей и повозок на дорогах. На сей раз «на атаку» было выполнено 129 самолето-вылетов из 242 [24] .

В этот же период штурмовики Ил-2 в небольшом количестве применялись и в составе ВВС Брянского фронта. После прорыва противником обороны в ходе операции «Тайфун» в районе Глухова части 3, 13 и 50-й армий оказались в окружении. Войска начали прорыв из образовавшегося котла, сосредотачиваясь в Белевском и Льговском районах с целью последующего выхода на оборонительный рубеж станция Ворошило – Глазуновка – Фатеж – Малышево – Гостомля – Медвенское для прикрытия Тамбовского и Воронежского направлений. Затем 24-й танковый корпус вермахта начал наступление на Тулу, а 47-й танковый корпус после взятия Курска наступал на Щигры.

ВВС фронта в этот период получили задачу атаковать немецкие войска в районе Тулы, не допускать движения резервов противника по шоссе из района Орел – Мценск в направлении Чернь – Плавск, а также прикрывать ударную группировку 3-й армии вдоль шоссе Ефремов – Чукино – Щекино и вести разведку в полосе фронта в довольно обширном районе.

По состоянию на 22 октября в составе 11, 60 и 61-й авиадивизий насчитывался всего 61 самолет, в том числе 17 Пе-2, 12 Як-1, 11 МиГ-3, 11 И-16 и 6 СБ. В составе 11 ад имелось всего четыре штурмовика Ил-2. Еще 14 машин насчитывалось в 66-й разведывательной авиаэскадрилье (6 Р-5 и 8 У-2) [25] . Понятно, что такими скромными силами выполнить поставленные масштабные задачи было невозможно. *«Максимально используя всю исправную материальную часть и малейшее улучшение погоды, ВВС фронта наносили врагу чувствительные удары, препятствуя его продвижению и наступлению на Тулу, – сообщалось в отчете о боевой деятельности ВВС Брянского фронта за период с 22.10 по 21.11.41 г. – С начала наступления фашистов на Тулу на ВВС фронта была возложена задача не допустить их продвижения в течение 2–3 дней к южной окраине Тулы. Части ВВС фронта в течение 12 дней успешно выполняли поставленную задачу, нанося мощные удары по мотопехоте противника на участке Тула, Плавск, Орел. Летно-технический персонал состава ВВС фронта, несмотря на трудные, порой тяжелые условия – дожди, а в дальнейшем холода, не снизили качества боевой работы. Все вылеты были успешными (за исключением небольшого количества возвращавшихся по метеословиям)»* [26] .

В середине ноября немецкие 112-я и 167-я пехотные дивизии начали наступление на станции Узловая и Волово. Штурмовики и истребители получили приказ, используя все имевшиеся в наличии машины, наносить непрерывные удары по наступающим войскам и их тыловым коммуникациям. Кроме того, периодически наносились штурмовые удары по немецким аэродромам.

Далее в отчете говорилось: *«За отчетный период ВВС фронта произвели 1249 самолето-вылетов, из них ночью 60 самолето-вылетов.*

*Бомбометание войск – 156*

*Бомбометание ж. д. – 3*

*Бомбометание пунктов – 68*

*Бомбометание аэродромов – 22*

*Бомбометание ОП артиллерии – 13*

*Штурмовые действия – 509*

*Разведка – 180*

*Прикрытие – 66*

*Сопровождение – 57*

*За этот период ВВС фронта уничтожено самолетов противника на его аэродромах 13*

*Уничтожено танков –102*

*Танкеток – 1*

*Автомашин разных типов грузоподъемности – 860*

*Бронемашин – 5*

*Автоцистерн с горючим – 14*

*Артиллерийских орудий – 9*

*Точек ЗА и ЗП –10*

*Повозок с грузом и живой силой – 486*

*Специальных автомашин – 1*

*Мотоциклистов – 15*

*Живой силы – 3180*

*На ст. Оптуха удачным бомбометанием уничтожен эшелон с боеприпасами в составе 31 вагона» [27].*

Обращают на себя внимание опять же невероятно большое количество уничтоженных (именно уничтоженных, а не поврежденных) автомашин и повозок и точные подсчеты «перебитой» живой силы.

Что касается непосредственно штурмовиков, то их вклад в боевую работу, несмотря на явную малочисленность, был весьма значительным. Напомним, по состоянию на 22 октября в составе 11-й авиадивизии насчитывалось всего четыре Ил-2. Затем 6 ноября прибыло еще 10 машин. Через четыре дня поступило пять Илов и 19 ноября еще 15. В течение месяца штурмовики выполнили 334 самолето-вылета, в том числе 51 на «бомбометание наземных войск», восемь на бомбардировку населенных пунктов, семь на атаку аэродромов люфтваффе, семь на атаку позиций артиллерии, 50 на разведку и 211 непосредственно на штурмовку. При этом из 34 имевшихся в распоряжении 11-й ад Ил-2 было потеряно девять. Два были сбиты зенитной артиллерией, пять не вернулось с задания, еще два разбились в результате аварий и катастроф. Кроме того, за этот период ВВС Брянского фронта потеряли еще 20 самолетов, в том числе шесть МиГ-3, четыре Пе-2, два СБ, два Як-1, три И-16 и один У-2 [28].

В ограниченном количестве штурмовики Ил-2 действовали и в составе ВВС Западного фронта. В середине ноября боевой состав был реорганизован и состоял из пяти авиадивизий: 43, 47, 77, 146 и 23-й ночной. В общей сложности в их составе насчитывался 181 самолет, в том числе 81 истребитель (Як-1, ЛаГГ-3 и МиГ-3), 80 бомбардировщиков Пе-2 и 20 штурмовиков Ил-2.

Боевой состав ВВС Западного фронта на 15 ноября 1941 г. [29]

Части	Истреби- тели	Бомбарди- ровщики	Штурмо- вики	Разведчики	В с е г о
43-я ад	41	17	—	—	58
47-я ад	13	—	8	—	21
77-я ад	22	11	4	—	37
146-я ад	5	28	8	—	41
23-я ад	—	24	—	—	24
<b>В с е г о</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>20</b>	<b>—</b>	<b>181</b>

Из указанной таблицы видно, насколько плачевным было состояние советских авиационных подразделений в период решающих боев под Москвой. По сути, некоторые «авиадивизии» по своей численности приближались к эскадрилье. Что касается Ил-2, то они были разбросаны по трем частям и, естественно, не могли существенно влиять на ход боевых действий. Штурмовики, как правило, действовали парами, иногда четверками, по сути нанося разрозненные точечные удары по противнику. Территориально 47-я ад базировалась в районе Тушино к северо-западу от Москвы, 77-я ад к югу от столицы на аэродромах Власьево, Подольск и Степыгино. «Части» 43-й и 146-й авиадивизий находились соответственно в Раменском и Егорьевске, а ночные бомбардировщики 23-й ад в Тейково, Борисовском и Добрынинском к востоку от Москвы. Следовательно, 12 Ил-2 действовали непосредственно на фронте перед столицей, остальные восемь против наступающей с юга 2-й танковой армии Гудериана.

Основными целями авиаударов были автоколонны, мотомехколонны, обозы (повозки), пехота и аэродромы люфтваффе. Учитывая ограниченное количество ударных самолетов, командование ВВС практиковало совместные действия бомбардировщиков и штурмовиков по одной и той же цели с интервалом в 3–5 минут. При этом первыми сбрасывали бомбы Пе-2, затем уже на небольшой высоте появлялись Илы. Типичной операцией такого рода стал удар по немецкой танковой колонне в районе Солнечногорска 25 ноября. По донесениям летчиков, в результате комбинированного удара было выведено из строя и уничтожено до 25 танков, 60 автомашин, 5 орудий, 10 повозок с боеприпасами, 12 мотоциклов и до роты пехоты.

*«Кроме действий по наземным войскам противника, на авиацию фронта возлагалась задача, совместными действиями с авиацией Главного командования и ПВО города Москвы нейтрализовать действия авиации противника, добиваясь при этом полного господства в воздухе, – сообщалось в отчете о боевых действиях ВВС ЗФ. – Для осуществления этой задачи был разработан план уничтожения авиации противника на ее аэродромах и в воздухе... Только за ноябрь авиацией фронта в процессе выполнения этой задачи на аэродромах противника было уничтожено до 50 самолетов различных систем» [30].*

К началу декабря активность люфтваффе на Московском направлении действительно заметно снизилась. Однако связано это было по большей части с отводом ряда подразделений в тыл на отдых и переформирование, а также с неблагоприятными погодными условиями. Ежедневно постами наблюдения отмечалось не более 50 самолето-пролетов вражеской авиации. Всего до начала декабря было потеряно три Ил-2.

# Штурмовая гвардия

6 декабря 1941 г. отдельными приказами наркома обороны сразу шести авиационным полкам «за образцовое выполнение боевых задач и проявленные при этом мужество и героизм», главным образом в боях под Москвой и Ленинградом, было присвоено звание «гвардейский». Тогда же было установлено, что нумерация гвардейских полков в ВВС Красной армии будет сквозной. Это означало, что не должно было быть истребительных, бомбардировочных, штурмовых и прочих полков с одинаковыми номерами и что каждый номер присваивается один раз.

215-й шап, командиром которого к этому времени вместо майора Рейно был уже назначен бывший командир эскадрильи 61-го шап капитан Филатов, стал первым гвардейским штурмовым авиаполком ВВС Красной армии. Согласно официальным советским данным, за два месяца боев, с 21 августа по октябрь 1941 г., летчики полка в общей сложности уничтожили и вывели из строя 183 немецких танка, 474 грузовика и 120 артиллерийских орудий, а также 68 самолетов.

Затем 21 февраля 1942 г. 6-й гв. шап был передан в состав ВВС Калининского фронта. Он участвовал в боях в районе Ржева и Вязьмы, нанося удары по немецким войскам и аэродромам. Полк снова понес тяжелейшие потери. Уже к 3 апреля в нем осталось лишь три пригодных для боевых вылетов Ил-2, и полк снова был отозван в тыл для пополнения.

14 июня 1942 г. 6-й гв. шап вошел во вновь сформированную 264-ю шад генерал-майора Н.Ф. Папивина. Однако уже в середине сентября того же, 1942 г. он получил статус отдельного штурмового полка в составе 3-й воздушной армии и стал обозначаться как 6-й гв. ошап. В этом качестве он действовал вплоть до мая 1944 г., когда его включили в 335-ю шад полковника С.С. Александрова.

Надо сказать, что присвоение звания «гвардейский» влекло за собой существенные изменения в жизни авиаполка. Его штат увеличивался до трех эскадрилий, и он в обязательном порядке подлежал полному укомплектованию как личным составом, так и материальной частью. Размер денежного содержания для рядового состава увеличивался вдвое, а для офицеров – в полтора раза. Приказом наркома обороны от 28 мая 1942 г. были введены специальные гвардейские воинские звания, а приказ № 407 от 4 мая 1943 г. устанавливал, что перевод личного состава гвардейских частей в другие подразделения мог производиться лишь с разрешения командующего ВВС. Тем самым руководство старалось всячески выделить гвардейские полки и подчеркнуть их элитный характер по сравнению с обычными «линейными» авиаполками.

Вообще появление гвардии в советской авиации стало явлением уникальным. Больше нигде в мире не было авиационных подразделений, отличавшихся от аналогичных по назначению подразделений штатной численностью, денежными окладами персонала, особыми званиями и нагрудными знаками и т. д. Всякие разговоры о неких подобных «элитных» эскадрильях и авиагруппах в люфтваффе были выдумкой советской пропаганды, призванной лишь поднять значимость успехов собственной авиации.

При этом ни в 1941 г., ни в последующие годы войны в Советском Союзе так и не было выработано никаких четких правил, за что же собственно авиационный полк мог удостоиться титула «гвардейский». Как показывает анализ присвоения этих званий, оценка боевых заслуг полков имела крайне субъективный характер. Кроме того, порой это самое присвоение носило «заказной» характер, когда требовалось «подогнать» все полки авиадивизии под гвардейский статус, чтобы последняя тоже могла получить такое же звание.

Например, за время войны в составе 237-го и 807-го шап сразу по тринадцать летчиков удостоились звания Героев Советского Союза. Это более чем наглядно говорило об успехах этих полков, но ни одному

из них так и не дали звания «гвардейский». В то же время 3 сентября 1943 г. такой статус получили 230, 704 и 801-й шап, входившие в 232-ю шад и в которых при этом вообще не было ни одного Героя. Полки соответственно переименовали в 130, 131 и 132-й гв. шап, а дивизию – в 7-ю гв. шад. Но это, видимо, мало сказалось на боевых результатах пилотов. Так, в 130-м полку «Золотую Звезду» затем вручили лишь одному командиру эскадрильи гвардии капитану Виктору Самоделкину, а в 131-м полку – заместителю командира эскадрильи гвардии лейтенанту Ивану Клевцову и командиру эскадрильи гвардии старшему лейтенанту Михаилу Никитину, и при этом все они были награждены лишь 15 мая 1946 г. Ну а в 132-м полку так и не появилось ни одного Героя.

Всего же за четыре года войны с нацистской Германией статус гвардейских получили 46 штурмовых полков ВВС Красной армии: 1 – в 1941 г., 4 – в 1942 г., 24 – в 1943 г. и 17 – в 1944 г., а также два штурмовых полка флотской авиации. Звания гвардейских также удостоились двенадцать штурмовых авиадивизий: семь – в 1943 г. и пять – в 1944 г., а также три штурмовых авиакорпуса, получившие их в 1944 г. При этом они уже не имели сквозной нумерации в ВВС Красной армии, а получали номера «внутри» своего рода авиации. Так, появлялись, например, 3-я гв. шад, 3-я гв. бад и 3-я гв. иад, 1-й гв. иак, 1-й гв. бак, 1-й гв. шак и 1-й гв. сак и т. д. Интересно, что затем в январе – мае 1945 г. такого звания уже не дали ни одному штурмовому авиаполку, авиадивизии или авиакорпусу. И лишь уже в ходе короткой войны с Японией в августе 1945 г. звание «гвардейский» получили еще два штурмовых авиаполка ВВС Тихоокеанского фронта<sup>1</sup>.



## Полк, дивизия, корпус, армия

К началу войны самой крупной организационной единицей в штурмовой авиации был полк, имевший по штату 60 машин. Шапы были более или менее равномерно распределены по приграничным военным округам, преобразованным с началом боевых действий во фронты. Приказы по нанесению ударов по тем или иным целям отдавались им непосредственно командующими ВВС фронта на основе заявок, полученных от сухопутных частей, либо по собственному усмотрению.

10 августа 1941 г. командующий ВВС издал приказ, согласно которому штурмовые авиационные полки были реорганизованы. Отныне каждый шап должен был состоять из двух штурмовых и одной истребительной эскадрильи, а также управления полка. Штатная численность была сокращена до 33 машин, из которых три числились при штабе полка. Однако эти изменения касались только ранее сформированных полков.

Минуло десять дней, и 20 августа уже нарком обороны СССР, а им был лично товарищ Сталин, подписал приказ № 0305. Он был коротким и потому уместно привести его текст полностью:

*«Ввиду того, что новые самолеты, вроде Ил-2, Пе-2, Як-1 и т. д., являются грозным оружием против врага и необходимо их иметь на всех фронтах, тогда как промышленность пока не успевает удовлетворять потребности фронтов, приказываю:*

*Впредь все авиаполки новой материальной части формировать в составе 2 эскадрилий по 9 самолетов в каждой и 2 самолетов для командира полка и его заместителя – всего 20 самолетов в полку» [31].*

Таким образом, получилось, что штатная численность шап к концу второго месяца войны уменьшилась сразу в три раза. Такой малочисленный полк было легче перебрасывать с одного участка фронта на другой, поскольку для него не требовалось обустройства большого аэродрома. При тотальной нехватке средств связи командиру полка на небольшом полевом аэродроме было легче управлять своими эскадрильями и проще маскировать их.

Ход боевых действий в воздухе в 1941 г. показал, что разукрупнение штурмовых полков и формирование смешанных авиадивизий, состоящих из истребительных и штурмовых полков, себя не оправдало. Для нанесения массированного удара сил восьми – десяти Ил-2, а именно столько исправных машин обычно насчитывалось в шап, явно не хватало. Поэтому многочисленные налеты напоминали скорее булавочные уколы. Совместные же удары двух и более полков не получались из-за слабой подготовки их командиров и множества организационных проблем. Кроме того, такие удары из-за отсутствия промежуточного командного звена, как тут не вспомнить штурмовые эскадры люфтваффе, приходилось планировать сразу на уровне штаба ВВС фронта.

Весной 1942 г., когда большое контрнаступление, развернутое Сталиным, уже выдыхалось, началась реорганизация структуры ВВС Красной армии. Приказами от 16 и 17 марта предписывалось сформировать десять так называемых «ударных авиационных групп» (уаг), которые должны были находиться в резерве и в случае необходимости могли быть брошены на нужный участок фронта.

Предполагалось, что приблизительно треть этих групп составят именно Ил-2. Так, во 2-ю уаг генерал-майора Д.Ф. Кондратюка, действовавшую на Северо-Западном фронте, вошли пять истребительных, по одному легкомобомбардировочному и дальнебомбардировочному и три штурмовых полка – 299-й, 567-й и 568-й шап. А из тринадцати полков 1-й уаг генерал-лейтенанта Ф.Г. Мичугина, участвовавшей в боях на Волховском фронте, штурмовых было пять – 175, 313, 448, 565 и 569-й шап.

К маю сформировали три полноценные уаг. Однако решение об их создании к тому времени уже признали устаревшим благодаря приходу нового начальства.

Еще в феврале 1942 г. на должность первого заместителя командующего ВВС Красной армии был назначен 41-летний генерал-лейтенант Александр Новиков. Будучи человеком очень деятельным и пользовавшимся доверием Сталина, он в то же время был активным сторонником централизованного управления авиацией. О преимуществе последнего говорил его личный опыт.

Вскоре после своего назначения Новиков выехал на Волховский фронт, где по заданию Ставки пытался организовать силами 23 отдельных авиаполков массированные удары по войскам группы армий «Норд». Там он убедился, что слить воедино усилия многочисленных частей, некоторые из них были объединены в уаг, просто нереально. Не хватало промежуточных командных звеньев, которые бы претворяли в жизнь общие задачи, поставленные командованием, и доводили их до конкретных полков. К тому же каждый командир тянул одеяло на себя, пытаясь свалить более сложные задания на других. Зачастую результаты ударов во много раз преувеличивались, а проверить и переработать все данные на уровне штаба ВВС фронта было технически невозможно.

В итоге Новиков приказал сформировать из восьми полков «временную авиагруппу» во главе с генерал-майором С.И. Руденко. Она предназначалась для действий на правом фланге 54-й армии. Главное «ноу-хау» заключалось в том, что объединение из истребительных, штурмовых и бомбардировочных полков под единым командованием в течение длительного времени действовало на определенном участке фронта в интересах конкретного участка фронта. По сути, это был прообраз будущих воздушных армий.

И хотя советское наступление в итоге закончилось полнейшим крахом, действия генерал-лейтенанта Новикова получили высокую оценку руководства страны. И 11 апреля 1942 г. он был назначен уже командующим ВВС Красной армии вместо генерал-полковника Жигарева.

Получив одобрение сверху, новый начальник авиации с энтузиазмом взялся за ее реформирование, суть которого заключалась в централизации управления и укрупнении воздушных соединений. В первую очередь был создан штаб ВВС во главе с 41-летним генерал-майором Сергеем Александровичем Худяковым. Настоящим детищем Новикова стал особый отдел по изучению и обобщению опыта воздушной войны, который должен был заниматься разработкой современных теорий и наставлений.

Вскоре Сталин согласился с предложенной Новиковым новой организационной структурой фронтовой авиации. В частности, ВВС фронтов было решено преобразовать в воздушные армии. Процесс пошел, и 5 мая приказом наркома обороны № 0081 на основе ВВС Западного фронта была сформирована 1-я воздушная армия. Кроме прочих частей в нее вошли две смешанные авиадивизии, каждая из которых состояла из двух штурмовых и двух истребительных полков. До конца месяца были созданы 2-я, 3-я и 4-я армии, в июне – 5-я, 6-я и 8-я армии, затем в июле – 14-я и 15-я армии, а до конца года общее число воздушных армий достигло уже семнадцати, из которых тринадцать находились в действующей армии.

Реорганизация не обошла стороной и штурмовые полки. Их штат в мае 1942 г. был увеличен до трех эскадрилий по десять Ил-2. И с учетом еще двух самолетов, числившихся при штабе, штатная численность полка отныне составляла 32 штурмовика. Одновременно начали формироваться и более крупные соединения – штурмовые авиационные дивизии (шад). Соответствующий приказ устанавливал, что каждая такая дивизия должна иметь три штурмовых полка, а также отдельную штрафную штурмовую эскадрилью.

Последний факт подтверждает то, что все позднейшие слухи и разговоры о летчиках-штрафниках, летавших на Ил-2, имели под собой вполне реальное основание. Да и остальные пилоты нередко на практике оказывались в положении штрафников. Тяжелейшие потери оказывали на них сильнейшее

психологическое воздействие, особенно на тех, кто только что попал на фронт после ускоренного выпуска из училища. Поэтому приходилось принимать жесткие меры по сохранению порядка и дисциплины. Так, командующий 16-й воздушной армией генерал-майор Сергей Руденко в ходе ожесточенных боев в районе Сталинграда подписал приказ, согласно которому истребители, сопровождавшие «горбатых», одновременно должны были исполнять роль своеобразных воздушных заградительных отрядов. В случае, если пилоты штурмовиков отворачивали раньше времени с боевого курса и уклонялись от атаки назначенных целей, истребители были обязаны открывать по ним огонь и сбивать как врагов.

По немецким данным, в 1943–1944 гг. пленные летчики штурмовиков говорили, что считают себя «пушечным мясом» советской авиации. Кроме того, пленные рассказывали, что пилоты, осужденные военным трибуналом за трусость, отбывали наказание в роли задних стрелков [32].

Однако вернемся к штурмовым авиадивизиям. В течение мая их сформировали сразу одиннадцать штук, которые получили обозначения – 204, 206, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 231, 233 и 238-я шад. В следующем месяце к ним добавились еще семь, в августе – две, в сентябре – три и в ноябре – две. В итоге к концу 1942 года в советских ВВС насчитывалось уже 25 штурмовых авиадивизий. К концу же войны их число увеличилось почти вдвое и достигло 48 единиц, при этом тринадцати из них было присвоено звание «гвардейская».

Если присмотреться, то тогда вся эта реформа была приведением организационной структуры штурмовой авиации Красной армии к немецким стандартам, подтвердившим на практике свою эффективность. И действительно, советский шап практически стал аналогом штурмовой авиагруппы и соответственно шад, насчитывавшая по штату более ста самолетов, – аналогом штурмовой эскадры люфтваффе.

Отныне приказы из штаба воздушной армии поступали сначала в штаб штурмовой дивизии. Они определяли ее боевые задачи: атака аэродромов, штурмовка наземных целей, поддержка наступающих войск и т. д. Попутно передавались конкретные данные о целях, а при необходимости их аэрофотоснимки и разведданные о противовоздушной обороне. Теперь непосредственное планирование воздушных ударов велось в штабе шад. Именно он устанавливал выделяемые для этого силы, время вылета, маршруты полета к цели, взаимодействие с истребителями прикрытия и т. п. Штабу же полка, ставшему теперь низшей инстанцией, оставалось лишь назначить конкретные экипажи, определить последовательность их взлета и захода на цель, полетный строй и обеспечить фотоконтроль результатов атаки.

Обратная связь выглядела аналогично. После выполнения задания штабы шап отчитывались в вышестоящую инстанцию о достигнутых результатах, делая это на основании сделанных аэрофотоснимков, но чаще всего только на «честных» докладах самих летчиков докладывали о понесенных потерях и особо отличившихся пилотах. Штаб шад обобщал эти сведения и транслировал далее в штаб воздушной армии. Там полученные сведения вносились в дневную сводку о действиях воздушной армии, после чего планировались удары на следующий день [33].

В теории планирование боевых вылетов выглядело безупречным: организованный взлет, встреча с эскортом, маршрут полета, огибающий расположения сил ПВО, скрытный подход к цели и решительная атака, а затем такой же организованный отход. Однако на практике, как это нередко бывает в нашей стране, все работало не совсем так, как должно было, а частенько и совсем не так.

Иногда из штабов воздушных армий приходили сильно расплывчатые указания, например просто «сорвать переправу», «остановить продвижение танков», «штурмовать скопление фашистов на вокзале». И, наоборот, порой они низводили деятельность штабов шад до механического исполнения приказов, составляя детальные планы штурмовых ударов, вплоть до указания числа задействованных Илов и высоты

сброса бомб. А в некоторых случаях штабы воздушных армий отдавали приказы напрямую командирам шап, вообще забывая о существовании штаба дивизии.

Интересно, что советское командование хорошо знало обо всех недостатках в планировании боевых вылетов. Регулярно появлялись различные указания и распоряжения, констатировавшие это. Например, в начале июня 1942 г. командующий ВВС Юго-Западного фронта генерал-лейтенант Ф.Я. Фалалеев подписал секретные указания по боевому использованию авиации. Они были составлены на основе опыта действий подчиненных ему частей в период с 11 по 31 мая.

*Вот что в них, помимо прочего, говорилось: «Бомбардировщики и штурмовики не применяют маневра при атаках противника, идут по прямой, растягивают строй и нарушают огневое взаимодействие. По-прежнему пребывание наших самолетов над целью, особенно над полем боя, бывает непродолжительным. Атака цели производится, как правило, с одного захода, боеприпасы сбрасываются залпом. Командиры полков, высылая самолеты на прикрытие, бомбометание и для штурмовых действий, не указывают командирам групп, сколько времени находиться над целью, сколько производить заходов и когда по времени уходить на свой аэродром».*

Тем временем командующий ВВС не собирался останавливаться лишь на создании воздушных армий, действовавших в интересах конкретных фронтов. Помимо них Новиков хотел иметь в своем распоряжении еще и специальные соединения, каждое из которых состояло бы из сотен истребителей, бомбардировщиков или штурмовиков. В случае надобности эти воздушные армады бросались бы на нужные направления и просто задавливали бы противника своей численностью. Генерал, вероятно, представлял, как сотни и сотни Ил-2 полетят над полями и лесами, наводя ужас на немцев, уничтожая все, что движется. Потом небо затмят стаи истребителей, десятками бросающихся на каждый появившийся «Мессершмитт» и разнося его в клочья огнем сотен пулеметов...

И этот грандиозный план начал уже претворяться в жизнь. Так, 1 июля 1942 г. приказом наркома обороны были образованы 1-я и 2-я истребительные авиационные армии (ИАА), чьими командующими были назначены генерал-майоры Е.М. Белецкий и В.Г. Рязанов, а также 1-я бомбардировочная авиационная армия (БАА), которую возглавил генерал-майор В.А. Судец. После этого предполагалось ввести еще несколько бомбардировочных и штурмовых армий. Последние, по мысли Новикова, должны были состоять из четырех-пяти шад и насчитывать до 500 штурмовиков! Они могли использоваться для массовой поддержки наступления, либо, наоборот, для массированных атак прорвавшихся танков врага.

Однако начавшееся немецкое летнее наступление и развернувшиеся кровопролитные сражения поглотили все созданные резервы самолетов. И в итоге в боях приняла участие лишь одна 1-я ИАА, имевшая 231 истребитель. 5 июля ее бросили в бой с люфтваффе на Воронежском направлении. За семь последующих дней армия понесла огромные потери. Были сбиты 93 машины, еще 23 получили сильные повреждения и совершили вынужденные посадки на своей территории. Кроме того, 49 истребителей отправились в ремонт. Таким образом, к исходу 12 июля в строю осталось всего 66 самолетов, и 1-я ИАА фактически перестала существовать. В конце июля ее остатки использовали для формирования 16-й воздушной армии [34].

1-я БАА лишь частично задействовалась в боях, после чего подчиненные ей полки передали в 1-ю воздушную армию и в авиацию дальнего действия (АДД). Что же касается штурмовых армий, то успели приступить к формированию лишь одних их управлений, когда сама идея сошла на нет из-за огромных потерь на фронте.

Однако Новиков не отказался от планов создания крупных специализированных авиационных соединений. Только теперь вместо воздушной армии за основу был взят авиакорпус, которым в случае

необходимости могла быть усилена та или иная воздушная армия. В числе прочих предлагалось сформировать штурмовые авиакорпуса (шак), которые бы состояли из двух штурмовых дивизий и по штату имели бы около 220 Ил-2.

Сталин снова принял предложения командующего своих ВВС. 10 сентября 1942 г. он, как нарком обороны, подписал приказ № 0019, согласно которому были сформированы два первых штурмовых авиакорпуса. В 1-й шак генерал-майора Василия Рязанова вошли 266-я шад полковника Ф.Г. Родякина и 292-я шад полковника Н.П. Каманина, а во 2-й шак полковника Василия Степичева – 231-я шад полковника В.И. Аладинского и 232-я шад генерал-майора Н.К. Трифонова.

Работа по формированию новых корпусов продолжалась, благо теперь авиапромышленность могла не только компенсировать большие потери, но и позволить создавать резервы. В декабре того же 1942 года был образован 3-й шак, который возглавил полковник М.И. Горлаченко, затем в июле 1943 г. – 5, 7, 8 и 9-й шак, а в декабре того же года – 6-й шак и, наконец, в конце сентября – начале октября 1944 г. – 4-й, 9-й и 10-й шак. Таким образом, к концу войны в распоряжении советского командования оказался целый штурмовой воздушный флот из десяти авиакорпусов, два из которых уже получили статус гвардейских.

И все же объединение сначала двух, а затем и трех штурмовых дивизий в авиакорпус было, по существу, бесполезным. Массированные удары по одной цели силами сразу нескольких шад, которые могли бы оправдать создание штурмовых корпусов, никогда не проводились. Советские ВВС просто не имели технических средств, которые позволяли бы управлять сотнями самолетов, одновременно находившимися в воздухе на ограниченном пространстве. Для этого требовались надежная радиосвязь, наземные радары, система опознавания «свой – чужой», специальные центры управления как минимум в масштабах воздушной армии и масса еще чего, но всего этого и в помине не было.

До самого конца войны Ил-2 продолжали действовать в основном мелкими группами по 12–16 машин. Массированные штурмовые удары, о которых мы расскажем позже, вошли в практику лишь в 1944–1945 гг. и то лишь в некоторых операциях. И если формирование дивизий все же помогло повысить управляемость и как следствие эффективность действий входивших в них шад, то штурмовые корпуса стали просто лишней организационной структурой. Правда, их создание позволило значительно увеличить число штабных офицеров и создать новые генеральские должности.

## Как и чем бить противника?

Нехватка, а также неэффективные действия штурмовых авиаполков в критических ситуациях заставляли советское командование массово привлекать для штурмовки одномоторные истребители. Первая «мода» на истребители-бомбардировщики появилась осенью 1941 г. Тогда на самоубийственные атаки танковых колонн бросались ЛаГГ-3, И-16 и даже высотные перехватчики МиГ-3 с подвешенными под фюзеляжами бомбами ФАБ-50 и ФАБ-100. Однако остановить продвижение немцев они не смогли.

Кроме того, при использовании истребителей в качестве штурмовиков возникали технические проблемы. В частности, на ЛаГГах при пикировании перегревался мотор, начиналась сильная вибрация, самопроизвольно раскручивался винт и т. п. После нескольких вылетов на штурмовку от перегрузок прогибался центроплан. Возникал преждевременный износ двигателей, срок эксплуатации которых у МиГ-3 и ЛаГГ-3 сократился в среднем до 30–40 летных часов. Учитывая все это, а также большие потери, к зиме 1942 г. от этой затеи пришлось отказаться, и роль штурмовиков далее выполняли исключительно только Ил-2.

Качество сборки «горбатых», как и остальной советской техники, оставляло желать лучшего. Массовый выпуск брака и всяческую его маскировку, начавшиеся еще в 30-х гг., прекратить так и не удалось. На 1 октября 1941 г. около 50 % штурмовиков, находившихся в боевых частях, требовали текущего или капитального ремонта. Отказы шасси, вооружения, перегрев и быстрый выход из строя моторов, возгорания в воздухе из-за вытекания бензина были массовым явлением. В порядке вещей был срыв обшивки во время полета, обрыв тросов управления, отказ бензопомпы и т. п. Часто поступивший с завода Ил-2 сразу же отправлялся в ремонт, а большинство машин перед вводом в эксплуатацию дорабатывались техническим персоналом и самими летчиками.

Конструкторы мотора АМ-38 вообще приготовили летчикам «сюрприз». Дело было в том, что пилоты, дабы кратковременно повысить мощность двигателя, часто увеличивали наддув, не изменяя при этом оборотов. Никто и подумать не мог, что в этом случае может произойти детонация горючего. Так, в сентябре 1942 г. по этой причине в ходе боевого вылета взорвались в воздухе сразу два Ил-2 из 806-го шап. Были у мотора и другие недостатки. Например, преждевременный выход из строя поршневых колец, из-за чего во время полета за штурмовиком тянулся хорошо заметный шлейф белого дыма, по которому его было легко обнаружить.

Попутно возобновилась практика использования в качестве штурмовиков и одномоторных истребителей. Бомбодержатели установили под фюзеляжами И-153, И-16, ЛаГГ-3, Як-1 и даже новых, только что поступивших на фронт Як-7. 17 июня Сталин издал приказ № 0496, в котором, в частности, говорилось:

*«1. Самолеты ЛаГГ-3, И-153, И-16 и поступающие в авиационные части с бомбодержателями Як-1 и Як-7 обязательно использовать для решения бомбардировочных задач днем на поле боя на глубину до 20–30 км от переднего края.*

*Бомбовую зарядку на истребителях варьировать в зависимости от целей, используя для этого авиационные бомбы ФАБ-100, ЗАБ-100, ФАБ-50, ЗАБ-50 и осколочные АО-25.*

*Во всех истребительных полках, находящихся на фронте и в тылу, приступить немедленно к обучению бомбометанию днем всех летчиков, не умеющих бомбить.*

*О применении истребителей для бомбометания днем на поле боя и в войсковом тылу на глубину 20–30 км от переднего края доносить командующему Военно-воздушными силами Красной армии*

*ежедневно к 22.00 отдельным донесением по телеграфу или шифром по радио, начиная с 20.6.42 г.» [35]*

При этом вождь позаботился и о поощрении. Полагая, что надеяться только на один душевный порыв людей не стоит, он установил для летчиков-штурмовиков особое денежное вознаграждение в 1000 рублей за каждые четыре вылета с полной нагрузкой.

Бортовое вооружение советских штурмовиков на протяжении всей войны было далеким от совершенства. Для авиационных пушек ВЯ и ШВАК были характерны постоянные отказы, самоспуски и заклинивания были обыденным делом. Более или менее удачно показала себя 37-мм пушка ШКФ-37, созданная на основе немецкой зенитки 3,7 cm Flak-18, проданной в СССР фирмой «Рейнметалл» в далеком 1930 г. Но и она оказывалась эффективной только при стрельбе с определенной дистанции и из определенного положения. Добиться этого можно было только при пикировании под углом хотя бы 40°, но пикировать так Ил-2 просто не мог. Поэтому пилотам приходилось палить из ШКФ-37 по немецким танкам с пологого пикирования и дистанции тысяча и более метров, что сводило вероятность попадания к минимуму.

Неуправляемые ракетные снаряды, применявшиеся в течение всей войны экипажами «Железных Густавов», как иногда немцы называли Ил-2, зачастую были вообще бесполезны. Большой зрительный и шумовой эффект от их пуска и полета, многочисленные разрывы создавали видимость удачного попадания. Однако и здесь, как и в случае с реактивным минометом БМ-13 «Катюша», залп гораздо большее впечатление производил на стреляющих, чем на тех, для кого он был предназначен. В действительности рассеивание было столь значительным, а заряд «эрэса» столь незначительным, что попадание в цель и ее уничтожение было делом случая. Не зря в люфтваффе неуправляемые авиационные ракеты так и не получили широкого распространения.

На Ил-2 подвешивались в основном 50-кг или 100-кг бомбы, а зачастую и еще меньшего калибра. Уничтожить же таким боеприпасом танк можно было только при прямом или совсем близком попадании. А для этого опять же требовалось круто пикировать на цель, а не идти над ней в горизонтальном полете или пологом пикировании. Кроме того, никаких бомбовых прицелов на Иле не было, и бомбы сбрасывались на глазок. Крайне низкая эффективность ударов по немецким аэродромам, а самолеты на земле, в отличие от танков, являлись неподвижной мишенью, наглядно подтверждает это. К тому же в июле 1943 г. максимальная бомбовая нагрузка двухместных Ил-2 специальным приказом была сокращена до 300 кг.

Отдельно надо сказать о задних стрелках Ил-2. В 1941–1942 гг. штурмовики выпускались в одноместном варианте, и в советской авиации велась длительная дискуссия, нужен ли на нем задний стрелок или нет. В итоге огромные потери все же заставили начать производство Ил-2 в двухместном варианте. Новая модификация получила обозначение Ил-2М-3.

Данный вопрос отнюдь не имеет однозначного ответа. Увеличение кабины, установка дополнительного бронещитка и пулемета УБС, имевшего крупные габариты, привели к значительному росту полетного веса и снижению маневренности и без того неповоротливого самолета. Помимо того, после этого сдвинулся центр тяжести, вследствие чего ухудшились взлетно-посадочные характеристики. Теперь при взлете пилоту «горбатого» для отрыва от земли требовалось включить форсаж, чтобы одновременно увеличить мощность двигателя на 100 л. с. Впоследствии ситуацию удалось частично исправить, внедрив в производство мотор АМ-38Ф (форсированный) мощностью 1700 л. с.

Вопрос остается спорным еще и потому, что большие потери несли как одноместные штурмовики, так и двухместные, и особой разницы здесь не чувствовалось. Да и сама «должность» заднего стрелка не была завидной. Бывший штурман 805-го шап старший лейтенант Анна Тимофеева (Егорова) после войны емко выразила отношение к ним пилотов: *«Я, пожалуй, ни за что бы не согласилась быть воздушным*

*стрелком на Ил-2. Страшно все-таки. Сидит стрелок спиной к летчику в открытой кабине. Перед ним полутурель с крупнокалиберным пулеметом. Когда фашистский истребитель заходит в хвост штурмовика и в упор начинает расстреливать его – ну как такое выдержать? У стрелка ведь нет ни бугорка земли, за который он мог бы укрыться, ни траншеи. У него, конечно, в руках пулемет, но управление-то самолетом у летчика, и прицеливаться стрелку, когда летчик, маневрируя, бросает самолет из стороны в сторону, очень трудно. А еще бывает и так – замолчит пулемет от неисправности или когда кончатся патроны... Нет, ни за что бы не хотела я быть стрелком на штурмовике» [36].*



# **Глава 3 ПОВСЕДНЕВНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ОДНИХ И ТЕХ ЖЕ СПОСОБОВ ДЕЙСТВИЙ»**

## **«Все это, несомненно, усложняет проведение штурмового удара»**

С момента появления воздушной войны как таковой основной целью собственно воздушного боя и противовоздушной обороны стало уничтожение вражеского самолета. Этого можно было добиться тремя доступными способами: сбить в воздушном бою, сбить огнем зенитной артиллерии и выставить на пути его полета аэростат заграждения.

В 30-х гг. XX века в авиационных доктринах всех стран, располагавших авиацией, появился еще один метод – удар по вражескому аэродрому. И действительно, казалось бы, легче разбомбить стоящий на земле без движения самолет, чем потом ловить его в воздухе. Кроме того, с помощью бомбового удара можно было поразить и объекты инфраструктуры, без которых авиация просто не могла подниматься в воздух: взлетные полосы, склады топлива и боеприпасов, ремонтные мастерские и т. д. При удачном исходе можно было также вывести из строя и часть вражеских летчиков. Таким образом, успешный удар по авиабазе мог внести существенный вклад в борьбу за господство в воздухе.

Появление в те же самые грозные тридцатые штурмовиков, способных наносить точечные удары с малой высоты и с пикирования, еще более облегчило задачу выведения из строя аэродромов. Если же атака производилась сразу по многим объектам, то нападающая сторона могла вообще с первого дня захватить инициативу в воздухе. Однако это была только теория.

На практике же все выглядело не столь просто. Атака авиабазы противника могла принести успех лишь при тщательной подготовке и сумме определенных факторов. Во-первых, многое зависело от эффективной воздушной разведки, для проведения которой требовались соответствующие самолеты, обученные экипажи и надежная высококачественная техника для аэрофотосъемки. Только тщательный анализ полученных фотоснимков мог позволить точно определить количество, типы стоящих на земле самолетов, места их размещения и укрытия, расположение складов, мастерских, зениток и т. д.

Во-вторых, нужны были обученные командиры, способные грамотно спланировать и организовать удар по аэродрому с учетом имеющегося боевого опыта и конкретных условий. Для эффективной операции было необходимо выбрать оптимальное время, проработать маршруты полета, способы атаки, сопровождение истребителей и многое другое.

В-третьих, требовались подходящие самолеты и обученные летчики, способные поражать точечные цели. Аэродром представлял собой большое поле, на котором самолет был лишь маленькой точкой, в которую еще надо попасть. Многое здесь зависело от самой техники, качества бомбовых прицелов, методов сбрасывания бомб и других факторов.

В-четвертых, противник чаще всего был не дурак и аэродромы прикрывались многочисленными средствами ПВО: зенитками, пулеметами, прожекторами, патрульными истребителями, иногда радиолокационными станциями. Удар с малой высоты или пологого пикирования означал длительное нахождение в зоне зенитного огня и, следовательно, был чреват значительными потерями. И что важно, даже при удачном раскладе противник на земле терял в основном только сами машины, а нападавшие –

еще и летчиков. Так что понесенные в ходе удара по аэродрому потери зачастую могли просто не оправдаться достигнутыми результатами.

В-пятых, многое в планировании и проведении новых ударов по аэродромам, как ни странно, зависело от контроля результатов предыдущих. Дело в том, что вернувшиеся летчики в рапортах, что вполне естественно, были склонны значительно завышать эффективность своих атак. Если же командование брало их сведения на веру, то оно тем самым вводило само себя в заблуждение. Один малорезультативный налет, показавшийся «разгромом противника», брался за образец, и по его образу и подобию планировались второй, третий, четвертый и т. д. Точный же контроль результатов удара снова требовал все той же эффективной воздушной разведки и слаженной работы множества специалистов: летчиков, фотографов и дешифровщиков.

Атака аэродромов всегда считалась у летчиков-штурмовиков сложнейшей задачей. Михаил Иудович Степанов, закончивший войну в должности заместителя командира 800-го шап и удостоенный за свои действия звания Героя Советского Союза, затем так высказывался по этому поводу: *«Большинство аэродромов противника находятся на значительном удалении от линии фронта, поэтому штурмовикам приходится преодолевать всю тактическую полосу обороны противника, сильно насыщенную средствами ЗА и ВНОС. Аэродромы, как правило, сильно прикрыты огнем зенитной артиллерии и истребительной авиацией, особенно если они объединены в аэроузел или находятся около крупного населенного пункта или узла коммуникаций. Все это, несомненно, усложняет выполнение штурмового удара, ставит группу штурмовиков под угрозу встречи с истребителями противника и с подготовившейся зенитной артиллерией»* [37].

Вне всякого сомнения, с первых дней войны командование и летчики ВВС Красной армии находились под впечатлением массированных налетов люфтваффе на их аэродромы, состоявшихся ранним утром 22 июня 1941 г. Пикирующие с завыванием сирен из облаков «Штуки», идущие на бреющем Do-17 и He-111, свист сотен осколочных бомб, горы разбитой техники и изрытые воронками взлетные полосы – все эти страшные картины надолго запомнились авиаторам. Потому удар по аэродрому стал казаться им одним из эффективнейших средств большой воздушной войны.

Попытки повторить подобное стали предприниматься советской авиацией уже через пару недель после начала войны. 3 июля Генеральный штаб Красной армии выпустил директиву о нанесении ударов по немецким аэродромам. Первой целью стал аэродром в уже захваченном Бобруйске, где, по неким разведанным, якобы скопилось сразу несколько эскадр люфтваффе и самолеты стоят на летном поле рядами.

Надо заметить, что в термин «скопление» применительно к вражеской живой силе и технике, как вместе, так и по отдельности, затем прочно войдет в словарь советской авиации. Но при этом так и оставалось совершенно непонятным, что имелось в виду в каждом конкретном случае. Большая пешая или механизированная колонна на марше, много эшелонов на железнодорожной станции или же несколько конных повозок с парой грузовиков? Расплывчатость понятия «скопление» позволяла не особо углубляться в детали, что же именно за цель была атакована, и к тому же придавала действиям штурмовиков необходимую значимость. Да и вообще, если задуматься, что в боевом донесении, например, означала фраза «атаковали скопление танков и пехоты»? Это что – стоящие нос к носу танки и рассеявшиеся вокруг них плотным кружком пехотинцы, причем все в мирном ожидании прилета «черной смерти»?

Сам штурмовой удар по аэродрому в Бобруйске был описан выше.

После захвата Смоленска и прилегающих районов немцы немедленно приступили к обустройству там своих аэродромов. В начале сентября в строй вступили аэродромы Смоленск-Норд и Шаталово, в 55 километрах юго-восточнее Смоленска. Последний в дальнейшем стал одной из крупных авиабаз

люфтваффе на Восточном фронте, на которой в основном базировались двухмоторные бомбардировщики и самолеты дальней разведки, совершавшие полеты на большое расстояние.

15 сентября группа Ил-2 из 215-го шап совершила первый налет, как говорилось в донесении, на «аэродром севернее Смоленска». Пилоты штурмовиков заявили о полном успехе и о пятнадцати сожженных на земле бомбардировщиках. Фактически же, по немецким данным, ни один самолет не пострадал.

Аэродром Шаталово впервые попал в поле зрения советских авиаторов 17 сентября, когда разведчик Пе-2 с высоты 3000 метров сфотографировал его летное поле. При этом по пешке велся сильный зенитный огонь, что свидетельствовало о мощной противовоздушной обороне. На полученных снимках дешифровщики насчитали аж 300 самолетов всех типов. Видимо, качество фотографий было таковым, что один объект можно было принять за десять.

Обнаруженное «скопление» решили подвергнуть удару штурмовиков. Прикрывать их должны были 10 ЛаГГ-3 из 129-го иап. Бывший летчик этого полка Павел Ильич Песков затем после войны вспоминал: *«Вечером 17.09 при изучении задачи мы узнали, что подход к цели штурмовики производят с бреющего полета, атакуют цель с планирования, предварительно набрав высоту 400–500 м. Для точного выхода на цель и отвлечения зенитного огня выделены два лидера на самолетах Пе-2, хорошо знающие район аэродрома. Наша группа обеспечивает действия штурмовиков, сопровождая их до цели и обратно, подавляя зенитный огонь и уничтожая взлетающих и находящихся в воздухе истребителей противника».*

Все участвующие в ударе самолеты должны были вылететь с аэродрома Шайновка. Их боевой порядок был спланирован, как в учебниках по тактике. Штурмовики шли к цели в плотном боевом порядке, а слева и справа от них с превышением на 600–1000 метров – истребители сопровождения. Еще двум ЛаГГам предписывалось держаться рядом с самолетом-лидером Пе-2.

Удар по аэродрому Шаталово был намечен на 18 сентября, на 6.30 по московскому времени. Однако из-за задержки с заправкой вылет подготовить не успели. Между тем в небе вскоре показались немецкие самолеты, целью которых, как оказалось, был сам аэродром Шайновка. Двенадцать Vf-110 нанесли по нему внезапный бомбово-штурмовой удар, выведя из строя два Ил-2 и по одному Пе-2 и ЛаГГ-3. Это несколько ослабило ударную группу, однако отказываться от атаки не собирались.

В воздух поднялись 22 самолета, в том числе 12 Ил-2. Песков продолжал свой рассказ: *«Встретив поблизости от линии фронта низкую облачность, левая группа ЛаГГ-3 под командой капитана Горюнова вернулась обратно. Несмотря на значительное улучшение погоды, группа прошла оставшиеся до цели 60 км на бреющем полете.*

*При подходе к цели с юго-западного сектора штурмовики перестроились в колонну звеньев по шесть самолетов в группе. В это время лидер сбросил бомбы по летному полю и серией зеленых ракет дал сигнал, что истребителей противника в воздухе нет.*

*Перед атакой штурмовики набирали высоту 400–500 м и с планирования под углом 15–20 градусов начали обстрел ракетными снарядами и пулеметно-пушечным огнем, сбрасывая осколочные и фугасные бомбы с замедлением на выводе из планирования».*

Истребители также участвовали в штурмовке, обстреливая с пикирования зенитные батареи. Последние вели интенсивный огонь и сбили два Ил-2, а также один ЛаГГ-3, который совершил вынужденную посадку «на живот» в трех километрах от Шаталово. По возвращении летчики заявили об уничтожении «до двадцати» самолетов противника, что в очередной раз было подтверждено некими агентурными данными [38]. Однако, по данным противника, никаких уничтоженных самолетов в

Шаталово 18 сентября не числится.

30 сентября 1941 г. вермахт начал операцию «Тайфун», которая должна была завершиться окружением и взятием Москвы. Стремительно продвигавшиеся на восток танки и пехоту, как и прежде, поддерживала авиация. Кроме того, возобновились налеты бомбардировщиков люфтваффе на советскую столицу.

В начале октября He-111 из KGr.100 «Викинг» совершили успешный налет на аэродром Мценск, на котором тогда базировалась почти вся авиация ВВС Брянского фронта. В результате некоторые полки, в частности 42-й иап, практически лишились матчасти. В ответ советское командование вновь пыталось наносить удары по аэродромам люфтваффе. Так, 18 и 19 октября ВВС Западного фронта атаковали немецкую авиабазу в районе Калинина, где, по донесениям экипажей, было «пожжено» до 60 вражеских самолетов. В налетах участвовали все исправные машины, в том числе истребители. При этом 19 октября в ходе штурмовки были сбиты три ЛаГГа – младшего лейтенанта С.А. Рогозянского, лейтенанта И.Е. Логинова и сержанта А.А. Потапова из 27-го иап. Однако и в данном случае никаких потерь на аэродромах у немцев не числится.

Чаще всего массированные удары по аэродромам наносились, дабы сорвать уже начавшиеся или готовящиеся операции люфтваффе. Один из таких характерных примеров – это события начала ноября 1941 г.

В течение 4–6 ноября на Ленинград (ныне Санкт-Петербург), уже два месяца живший в условиях блокады и налетов бомбардировщиков, были сброшены немецкие листовки, призывавшие жителей «помыться и ложиться в гробы». В них также сообщалось, что в «годовщину революции» небо станет белым от осветительных бомб. Из всего этого городское руководство во главе со Ждановым и командование ВВС Ленинградского фронта сделали нехитрый логический вывод, что на 6–7 ноября немцы наметили массированный налет на город. Было решено предотвратить его внезапным и массированным ударом по авиабазам люфтваффе.

Советский самолет-разведчик, чудом вернувшийся невредимым, зафиксировал, что наибольшее число двухмоторных бомбардировщиков сосредоточено на аэродроме около станции Сиверская, в 67 километрах к югу от Ленинграда. По данным авиаразведки, там стояло около сорока Ju-88, 31 Vf-109 и 4 Ju-52. Для удара по немецкой авиабазе собрали все, что было, в том числе решили задействовать даже истребители ПВО.

В 11.25 6 ноября семь Пе-2 из 125-го ближнебомбардировочного авиаполка (ббап) во главе с майором В.А. Сандаловым в сопровождении 10 МиГ-3 с высоты 2500 метров сбросили бомбы на аэродром. Затем Сиверскую с малой высоты атаковали шесть Ил-2 из 174-го шап во главе с капитаном Сергеем Поляковым и 10 бипланов И-153 «Чайка». После этого в 14.30 аэродром бомбили еще семь Пе-2 под командованием капитана А. И. Резвых.

По советским данным, на земле было уничтожено 11 самолетов, при этом большая часть из них пилотами Илов. По сведениям же 1-го воздушного флота люфтваффе, в ходе трех воздушных ударов по аэродрому Сиверская было потеряно семь Ju-88А из KGr.77 и KGr.806, а также сгорела большая часть запасов горючего. Однако потери нападавших составили 10 машин, которые все стали жертвами «Мессершмиттов» из JG54 «Грюнхерц». Среди них оказался и Ил-2 младшего лейтенанта А.Я. Панфилова из 174-го шап. Летчик успел выпрыгнуть на парашюте, после чего уже на земле погиб в перестрелке с немецкими солдатами, пытавшимися взять его в плен.

В тот же день штурмовке подвергся и аэродром Красногвардейск. Ночью в налетах на германские аэродромы участвовало несколько ДБ-3Ф и даже летающие лодки МБР-2, сбрасывавшие по две 100-кг

бомбы! Однако сорвать «фашистскую акцию» все же не удалось. Вечером 7 ноября немцы произвели массированный налет на центр Ленинграда, причинивший большие разрушения. Особенно сильно пострадал Финляндский вокзал.

Одновременно бомбардировщики люфтваффе 4–6 ноября совершили серию налетов на города Поволжья – Горький, Ярославль, Чебоксары и др. В итоге серьезные повреждения получили Горьковский и Ярославский автозаводы, минометный завод «Двигатель революции» и радиотелефонный завод № 197 им. Ленина, также находившиеся в Горьком, и другие предприятия. Были убиты и ранены сотни жителей. Одновременно с этим немецкие самолеты продолжали бомбить Москву.

Напуганная размахом и обширной географией налетов, теперь уже Ставка В ГК во главе со Сталиным отдала приказ нанести массированные удары по немецким аэродромам, задействовав для этого все наличные силы. Видимо, советское руководство полагало, что налеты осуществляются сотнями немецких самолетов с десятков аэродромов. Согласно данным разведывательного отдела ВВС Калининского фронта, на аэродроме в районе Ржева базировалось «до 20 самолетов Ю-88, около 20 истребителей Ме-109 и до 15 разведчиков и корректировщиков типа He-126». На аэродроме Старицы авиаразведка обнаружила около сорока Ju-88 и Vf-109, а в районе Калинина – целое скопище Ju-88, Ju-87, Ju-52, Vf-109 и Hs-126. Получалось, что только против Калининского фронта действует не менее 155 самолетов 2-го воздушного флота люфтваффе.

Поэтому помимо ВВС Западного, Брянского и Калининского фронтов к участию в операции привлекли самолеты ВВС Московского военного округа, 81-й дивизии дальнебомбардировочной авиации и 21-й отдельной бомбардировочной авиадивизии (обад) резерва ВГК. Всего удалось собрать около трехсот самолетов различных типов.

Утром 5 ноября был нанесен удар сразу по тринадцати немецким аэродромам, а затем в течение последующих двух дней – по пятнадцати. Потом 8 ноября в силу плохой погоды и понесенных потерь операция была приостановлена, но 12-го числа она снова возобновилась. Последние вылеты в ее рамках были произведены 15 ноября, когда ударам подверглись девятнадцать аэродромов, в том числе в Смоленске, Сещинской и Шаталове. Всего за этот период советские летчики совершили около 600 самолето-вылетов и отчитались о ста уничтоженных на земле самолетах! Еще 61 самолет якобы удалось сбить в воздушных боях. Позднее было объявлено, что в результате ударов «немецкое командование отказалось от проведения намечавшихся налетов».

Фактически тогда бомбардировки городов в основном выполняли III./KG26, KGr.100 и I./KG28. При этом на начало ноября в первых двух группах имелось всего двадцать исправных He-111. Поскольку все они базировались на аэродроме около железнодорожной станции Сещинская, северо-западнее Брянска, то есть в глубоком тылу, советские истребители и штурмовики просто не могли «достать» их, ну а точность ударов бомбардировщиков была еще на порядок ниже. В итоге эти три группы никаких потерь от «успешных» налетов не понесли и продолжали выполнение заданий.

Днем 11 ноября в ходе очередной бомбежки Москвы были убиты и ранены 94 человека. Днем 12-го, в ночь на 13-е, а также днем 14 ноября «Хейнкели» вновь совершили налеты на столицу, причем они сбрасывали тяжелые фугасные бомбы весом 1000–1800 кг. Грохот их взрывов был слышен за многие километры и производил ужасающее впечатление на москвичей. Многие впали в оцепенение, боялись ложиться спать, часами отсиживались в подвалах. Затем после однодневной паузы 16 ноября бомбежки возобновились. Днем 17 ноября московская служба МПВО зафиксировала падение на город 51 фугасной и около восьмисот зажигательных бомб.

После этого немецкие налеты действительно пошли на убыль. Но советские удары по аэродромам не имели к этому никакого отношения. В начале ноября командование люфтваффе приняло решение о

переброске с Восточного фронта на Сицилию штабов и управлений 2-го воздушного флота и 2-го авиакорпуса. Одновременно с этим в первые две недели ноября в Германию и Францию были выведены восемь бомбардировочных авиагрупп, в том числе KGr.100, игравшая главную роль в налетах на Москву и Горький.

Однако советская разведка, видимо, об этом ничего не знала, и в итоге командование ВВС Красной армии снова ввело само себя в заблуждение, поверив в чудодейственную эффективность своих воздушных ударов по вражеским авиабазам.

Вообще же в советских штабах периодически возникали самые причудливые предположения относительно действий противника. Так, например, зимой 1941/42 г. летчики Калининского фронта нередко докладывали о якобы виденных ими Ju-86, уже давно снятых с вооружения люфтваффе, а также о Ju-89, которые вообще не запускались в серийное производство, и о неких «Хейнкелях-127», вообще не существовавших в природе. В итоге в штабах на полном серьезе сделали вывод, что фрицы специально летают на собранном по каким-то углам старье, а новые самолеты берегут для будущих летних боев!

В начале 1942 г. люфтваффе продемонстрировали, как действительно эффективные удары по аэродромам могут практически сорвать уже начавшуюся воздушную операцию противника.

Утром 18 января советская авиация начала масштабную высадку воздушного десанта в тылу немецкой группы армий «Митте». Ее целью была поддержка выдыхавшегося наступления войск Калининского фронта и трех армий Западного фронта. В течение четырех часов с шестнадцати самолетов ПС-84 в районе поселка Желанья, в 50 километрах южнее Вязьмы, были десантированы 462 бойца из 250-го стрелкового авиадесантного полка. В последующие дни в район Вязьмы на борту двух- и четырехмоторных транспортников, совершавших в темное время суток регулярные полеты за линию фронта, были доставлены батальоны 201-й воздушно-десантной бригады.

Естественно, что подобное не могло долго продолжаться безнаказанно. Немецкие самолеты-разведчики произвели аэрофотосъемку прифронтовых русских аэродромов и вскоре установили, что доставка десанта осуществляется главным образом с аэродрома Грабцево, расположенного северовосточнее Калуги. И командование 8-го авиакорпуса люфтваффе решило нанести по нему штурмовой удар, время для которого, как оказалось, было выбрано очень удачно.

Короткий световой день 27 января подходил к концу, зимнее солнце садилось за горизонт, и в Грабцево очередная партия десантников погрузилась на борт группы четырехмоторных ТБ-3. Тяжелогруженные машины уже выруливали на взлетно-посадочную полосу, когда около 17.00 по московскому времени над аэродромом на небольшой высоте появилось около двадцати немецких самолетов. Это были Vf-11 °С из I. /ZG26 «Хорст Вессель» под командованием гауптмана Вильгельма Шписса.

Их налет стал полной неожиданностью. Транспортники, расстреливаемые «Мессершмиттами», хаотично разворачивались в разные стороны. Из них на ходу выпрыгивали и разбежались врассыпную десантники. Самолеты получали попадания, врезались друг в друга и взрывались. И при этом ни один советский истребитель даже не попытался подняться в воздух, чтобы помешать немцам.

В итоге было уничтожено 11 самолетов, в том числе девять ТБ-3 из 23-й тбад, один И-16 и один Як-1. Еще 13 транспортников получили различные повреждения и стали непригодны для полетов. Запланированная на тот день высадка очередной партии десантников была сорвана. В целом же удар I./ZG26 по аэродрому Грабцево сыграл большую роль в конечном крахе всей десантной операции [39].

Во время последующих налетов, проводившихся уже более мелкими группами немецких самолетов, был уничтожен еще один и повреждены четыре ТБ-3. Следует отметить, что эти огромные самолеты уже

давно не выпускались, и их потерю восполнить было просто нечем. К 30 января из 70 транспортников, имевшихся к началу операции, уцелело только 38. В результате в этот день удалось выбросить в немецком тылу всего 385 человек и 5400 кг грузов, а на следующий день и того меньше.

Параллельно в течение 28 января – 5 февраля люфтваффе предприняли новую серию налетов на аэродромы Грабцево, Орешково, Жашково и другие, уничтожив и повредив еще 50 самолетов разных типов. Только 616-й авиаполк безвозвратно потерял восемь разведчиков Р-5. В итоге 2 февраля масштабная десантная операция была приостановлена.

Однако затем 18 февраля Ставка ВГК приняла решение продолжить ее, и снова в немецкий тыл полетели ТБ-3 и ПС-84. Ночная высадка подразделений 214-й воздушно-десантной бригады проходила крайне тяжело. Из-за ошибок пилотов и штурманов мелкие группы парашютистов оказались рассеянными практически по всей Смоленской области. А отдельные экипажи так заплутали, что производили десантирование за сотни километров от места назначения, в глубоком тылу, но только не во вражеском, а в собственном.

В конечном итоге Вяземская десантная операция закончилась полным крахом. Советская авиация не смогла ни эффективно снабжать высаженные части, ни доставлять им достаточные подкрепления, ни оказать им сильную поддержку с воздуха. В то же время пикирующие бомбардировщики и штурмовики люфтваффе регулярно наносили бомбовые удары по сражавшимся в полном окружении десантным частям. Остатки последних смогли прорваться сквозь немецкие позиции и выйти в расположение советских войск только в конце июня 1942 г.

Советские ответные удары по немецким авиабазам оказались гораздо менее эффективными. Люфтваффе сумели организовать и затем почти беспрепятственно использовать воздушный мост с частями 16-й армии, окруженными в районе городов Демянск и Холм. Авиации ВВС Западного фронта удалось провести лишь один удачный налет на аэродром около поселка Новое Село, расположенного в 9 километрах севернее Вязьмы. На нем в ночь на 6 марта прямыми попаданиями бомб было уничтожено пять самолетов, в том числе два Do-17P из 2-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.11. Удары же по немецким аэродромам в Смоленске, Боровском и Дугино, организованные в те же дни, закончились безрезультатно [40].

## «Неправдивость донесений»

Попытки уничтожить вражескую авиацию на аэродромах предпринимались постоянно на всех участках фронта, но наибольший размах такие удары принимали во время крупных сражений, например таких, как Сталинградская битва.

28 июня 1942 г. части 4-й танковой армии вермахта прорвали фронт на Воронежском направлении и вскоре развернули стремительное наступление на юго-восток в направлении Кавказа и Волги. Наземные сражения проходили при подавляющем господстве германской авиации.

В середине июля командование сформированной в прошлом месяце 8-й воздушной армии спланировало первый серьезный удар по немецкому аэродрому. Самолеты-разведчики установили, что в недавно захваченном немцами Миллерово «скопилось» до 150 транспортных самолетов Ju-52. В штабе армии долго ломали голову над тем, для чего противнику столько транспортников на передовом аэродроме. В итоге решили, что они доставляют наступающим войскам оружие и боеприпасы.

Для удара решено было использовать Ил-2 из 206-й шад полковника В.А. Срывкина и 228-й шад полковника В.В. Степичева. Поддержать их должны были бомбардировщики Пе-2 из 150-го сбп подполковника И.С. Полбина, а прикрыть – истребители Як-1 из 434-го отдельного истребительного полка майора И.И. Клещева. Последние два полка входили в так называемую «1-ю особую авиагруппу при командовании ВВС», которой командовал лично сын вождя – 21-летний полковник Василий Сталин. Эта группа была попыткой создать элитное соединение, способное на равных сражаться с люфтваффе. Полки комплектовались только пилотами и экипажами, имевшими боевой опыт и уже отличившимися в боях.

Вечером 8 июля первыми аэродром в намеченное время атаковали пешки. Затем над Миллеровом на бреющем полете появились Илы, которые обстреляли взлетную полосу и стоянки «эрэсами» и сбросили на них бомбы. Но вот обида, никакого скопища транспортников там не оказалось. По-иному и быть не могло, самолеты садились и взлетали, длительные простои при немецкой педантичности были большой редкостью, а тем более сразу 150 машин. Здесь сказалась вечная проблема организации советских штурмовых ударов по авиабазам – слишком большой промежуток между обнаружением цели и ударом по ней.

Ко всему прочему, когда самолеты уже повернули обратно, в небе появились Vf-109F из штабного звена II./JG3. Они атаковали группу Пе-2 и в течение десяти минут сбили сразу шесть бомбардировщиков. По три победы были на счету командира группы гауптмана Вернера Курта Брэнгле, только неделю назад награжденного Рыцарским крестом, и лейтенанта Ханса Фусса. При этом две сбитые пешки принадлежали командирам звеньев 150-го сбп, имевшим звания Героев Советского Союза, – старшему лейтенанту Федору Демченкову и старшему лейтенанту Андрею Хвостунову. К счастью, оба летчика остались невредимыми и затем благополучно дожили до конца войны [41].

Через несколько дней самолеты-разведчики 8-й воздушной армии обнаружили очередное «скопление» немецких транспортных самолетов, на этот раз на аэродроме около станции Морозовской, недавно захваченной вермахтом. На сей раз штабисты сделали вывод, что там была «важнейшая перевалочная база для транспортных самолетов противника, доставлявших к фронту из глубокого тыла фашистской Германии боеприпасы и горючее для автомашин и танков». Экипаж разведчика сообщил, что аэродром прикрывается пятью-шестью батареями зениток и пулеметами, а в небе над ним барражируют истребители.

22 июля шесть Ил-2 из 504-го шап майора Ф.З. Болдырихина под прикрытием истребителей Як-1 произвели первый из последовавшей затем длинной серии налетов на Морозовскую. Согласно советским



данным, первым над аэродромом появилось звено Яков, которое, свалившись со стороны солнца, сначала атаковало патрульные Vf-109, а потом сбilo три пытавшихся взлететь по тревоге мессера.

Вслед за этим на малой высоте появилось шесть штурмовиков. Невзирая на бешеный огонь зенитных орудий, Илы сбросили на предполагаемые стоянки самолетов фугасные и осколочные бомбы, а также дали залп реактивных снарядов. По итогам налета пилоты отчитались о якобы двадцати семи уничтоженных Ju-52. При этом собственные потери атакующих составили два Ил-2 и один Як-1.

Хотя первоначальной основной целью наступления вермахта под кодовым наименованием «Операция „Блау“» был захват нефтяных месторождений в районе Баку, к августу центр тяжести боевых действий благодаря противоречивым приказам Гитлера все больше смещался в направлении Сталинграда. Бомбардировщики и штурмовики 4-го воздушного флота генерал-оберста Вольфрама фон Рихтгофена непрерывно атаковали отступающие советские войска, минировали фарватер Волги и нещадно бомбили железные дороги в советском тылу.

Основным противником опытейшего 46-летнего Рихтгофена стал 32-летний генерал-майор Тимофей Хрюкин, с 9 июня командовавший 8-й воздушной армией. Последняя в середине августа получила значительные пополнения в виде тринадцати истребительных, девяти штурмовых и восьми бомбардировочных полков. Теперь на Сталинградском направлении советские ВВС, включая авиацию ПВО, имели 738 самолетов, в том числе 241 штурмовик, 313 истребителей, 113 дневных бомбардировщиков и 71 ночной бомбардировщик [42].

В начале августа силами Управления аэродромного строительства НКВД на восточном берегу Волги были спешно подготовлены девятнадцать полевых аэродромов, на которые и перебазировалось большинство авиаполков 8-й воздушной армии. С этого момента Волга стала зримым рубежом борьбы воздушных противников. Перетянул обратно за реку, значит, точно на своей территории.

Тем временем люфтваффе, напротив, переносили свои места базирования все ближе к Сталинграду. Так, 10 августа на аэродром Тусов, расположенный северо-западнее города Калач-на-Дону, перебазировались Vf-109F из I./JG53 «Пик Ас» и JG3 «Удет». Оборудование взлетных полос и стоянок в этом степном районе не представляло особых сложностей, нужно было просто найти ровное место и разметить его.

Неподалеку на такие же площадки в степи перебазировались и другие авиагруппы, в том числе штурмовики и ближние разведчики. Все это не осталось незамеченным для русской воздушной разведки. Только на аэродроме около железнодорожной станции Обливская, согласно данным аэрофотосъемки, базировалось «более 100 самолетов Ю-88 и Me-109».

В 4.30 12 августа штурмовики из 206-й, 226-й и 228-й шад попытались нанести удары одновременно по трем немецким аэродромам. Первая атакующая группа насчитывала восемь Ил-2, которых прикрывали семнадцать Як-1 и ЛаГГ-3, вторая – тринадцать штурмовиков и двадцать пять истребителей сопровождения. Однако, несмотря на раннее время, достичь внезапности не удалось.

Часть «Мессершмиттов» уже находилась в воздухе, и, увидев приближающиеся самолеты, пилоты люфтваффе немедленно атаковали их. Тем временем начали взлетать и другие истребители. В результате русским удалось атаковать только аэродром Обливская. На подступах же к Тусову «горбатые» нарушили боевой порядок, стали разворачиваться и уходить, лишь несколько бомб упало рядом с аэродромом.

Вскоре начался большой воздушный бой, растянувшийся на десятки километров над степью. В свете восходящего солнца то и дело пролетали горящие обломки самолетов, срывались в штопор сбитые машины, то тут, то там раскрывались белые купола парашютов. Затем пилотам «Мессершмиттов» засчитали 28 воздушных побед, из них большинство – летчикам I./JG53. По три самолета сбilo командир 1-

й эскадрильи обер-лейтенант Фридрих-Карл Мюллер и фельдфебель Вильгельм Криниус из той же эскадрильи.

Советские потери действительно были тяжелыми. Так, только 686-й шап и приданные ему истребители прикрытия потеряли пятнадцать самолетов, причем среди них был и Ил-2 командира полка майора П.И. Зотова. Получив сильные ожоги лица, летчик все же сумел выпрыгнуть на парашюте и через пять суток вернулся в полк. Потери же люфтваффе составили один Vf-109G-2 из JG3 «Удет».

Несмотря на явный провал ударов по аэродромам, вернувшиеся летчики-штурмовики отчитались о 89 якобы уничтоженных их пушечным огнем самолетах. Все это являлось «большим преувеличением», если не сказать пожестче.

Надо отметить, что 8-я воздушная армия вообще отличалась склонностью к фантазированию по части своих боевых достижений. И чтобы не быть тут же обвиненными очередными рьяными горе-патриотами в очернительстве «непобедимой и легендарной», сошлемся на секретный приказ № 332309с от 20 июня 1942 г., который подписали заместитель начальника штаба ВВС Красной армии генерал-майор Кроленко, военный комиссар того же штаба бригадный комиссар Никулин и начальник оперативного управления штаба ВВС генерал-майор Журавлев.

Вот что в нем говорилось: *«Неправдивость донесений – крупнейший недочет в работе штабов. Неправдивость же столь велика, что порой граничит с неправдоподобностью. Примером таких неправдоподобных донесений может служить такой факт. По донесениям штаба 8-й воздушной армии (Юго-Западный фронт) получилось, что частями этой армии за период с 10 по 14.06.1942 г. было повреждено и уничтожено 202 танка наступавшего противника, что составляло до 40 % от численности всех танков противника, действовавших на Харьковском направлении. Если учесть, что и наземные наши войска в это же время также уничтожали танки противника, и притом не меньше, а больше, чем уничтожала их наша авиация, то, казалось бы, что из-за больших потерь в танках, близких к 90–100 %, наступление противника должно было бы остановиться. Между тем танковое наступление противника на этом направлении 14.06 продолжалось, из чего наглядно видна неправдоподобность донесений штаба 8-й воздушной армии»* [43].

Далее в том же приказе начальникам штабов всех степеней предписывалось «организовать поступление информации точно в установленные сроки, добываясь при этом полноты и правдивости сведений. Все случаи неправдивой информации тщательно расследовать и виновных привлекать к строгой ответственности».

Однако в штабе Хрюкина в приказ № 332309с, видимо, не особо вчитывались. Во всяком случае, уверовав в успех своих штурмовых ударов по вражеским аэродромам, командование 8-й воздушной армии решило повторить их на следующий день, задействовав еще большие силы. Так сказать, для закрепления достигнутых результатов.

Знойный день 13 августа склонялся к концу, когда на аэродроме Тусов в 17.40 по берлинскому времени объявили тревогу. По докладам постов наблюдения, к нему с востока приближалось около тридцати «цементбомберов», которых сопровождали примерно шестьдесят истребителей. Сразу же по взлетной полосе один за другим, поднимая большие клубы пыли, помчались «Мессершмитты».

Надо сказать, что противовоздушная оборона аэродромов люфтваффе была продумана очень тщательно. На наиболее вероятных направлениях полета штурмовиков Ил-2 немцы создавали многослойный барьер заградительного зенитного огня. Как правило, непосредственно аэродром прикрывали шесть-семь батарей. Каждая из них имела либо четыре 88-мм пушки и два 20-мм автомата, либо девять – двенадцать 20-мм или 37-мм автоматических пушек, а также четыре пулеметные точки, три

звукоулавливателя и два прожектора. При этом все они располагались так, чтобы защитить стоянки самолетов и в то же время вести огонь в любом направлении. Посты наблюдения и оповещения имели отличную организацию и связь, вследствие чего работали чрезвычайно эффективно. Они эшелонировались в глубину своей территории, и расстояние между ними не превышало десяти километров. В силу всего этого «горбатым» нанести внезапный удар по аэродрому, как правило, не удавалось.

Единственное, что могли этому противопоставить командиры штурмовых полков и дивизий, – это ставшие традиционными удары с бреющего полета. Полет на малой высоте и сброс бомб с высоты 20–30 метров позволяли в некоторых случаях достичь тактической внезапности. Однако, по признанию самих летчиков-штурмовиков, подобная тактика имела и множество недостатков. Александр Николаевич Ефимов, ставший в годы войны дважды Героем Советского Союза, вспоминал: *«Удар с малых высот не позволял летчикам полностью использовать боевые возможности штурмовика. Бомбы при этом приходилось сбрасывать с замедленным взрывом, чтобы не поразить осколками свой самолет. Существенно снижалась точность бомбометания и от рикошетирования бомб. Стрельба из пушек и пулеметов тоже была затруднена, и это эффективное оружие зачастую не использовалось ... Резко ухудшались в бреющем полете условия ведения ориентировки и поиска цели. Штурмовики вынуждены были летать вдоль какого-то линейного ориентира или привязываться к хорошо заметным площадным, чтобы точно выйти в район расположения цели»* [44] .

Вот и 13 августа, получив вовремя предупреждение, немецкие истребители успели взлететь до начала атаки хорошо знакомых им «цементбомберов». На подходе к аэродрому завязался большой воздушный бой. Согласно данным люфтваффе, пилоты JG3 сбили 11 самолетов, а летчики I./JG53 – 22. Отличился командир 2-й эскадрильи JG53 лейтенант Вальтер Целлот, одержавший сразу три победы. Общие потери советской авиации составили 50 самолетов, и по степи вокруг аэродрома и дальше к линии фронта были разбросаны дымящиеся останки десятков Ил-2, ЛаГГ-3 и МиГ-1.

Разгром над Тусовом заставил советское командование на время отказаться от штурмовых ударов по немецким аэродромам. События 12–13 августа 1942 г. наглядно продемонстрировали слабое планирование воздушных операций, шаблонность тактики штурмовых атак и недостаточную обученность летчиков.

Не случайно уже через десять дней – 22 августа – начальник штаба ВВС Красной армии генерал-лейтенант Фалалеев подписал секретный приказ № 332597с, адресованный командующим воздушными армиями и касающийся штурмовой авиации. В нем, в частности, констатировалось:

*«Повседневное применение в течение всей войны одних и тех же способов действий нашими штурмовиками привело к тому, что противник хорошо изучил тактику их действий и организует эффективное противодействие с земли нашим ударам с бреющего полета...»*

*Отсутствие должной организации сбора после атаки приводит к тому, что возвращение сплошь и рядом совершается отдельными самолетами. Специально выделенные для борьбы с нашими штурмовиками группы истребителей противника, пользуясь расчленением наших штурмовиков, летящих на бреющем полете, пристраиваются к ним и расстреливают их в упор. Отмечен ряд случаев, когда Me-109 подлетали вплотную к Ил-2, выпускали шасси, становились в хвост и прицельным огнем из пулеметов и пушек били по самым уязвимым местам нашего штурмовика: в щель между фонарем и фюзеляжем, в боковые окна фонаря, по шасси, по хвосту и управлению.*

*Тактика пассивной обороны Ил-2, построенная в расчете на броню и всесилие бреющего полета, не оправдывает себя; если уход от противника и удается, то после посадки, как правило, Ил-2 нуждается в большом ремонте...*

*...бреющий полет усложняет ориентировку, летный состав, особенно молодой, часто теряет ее и нередко делает вынужденные посадки вне аэродрома, надолго выводя при этом самолеты из строя».*

Надо сказать, что положение 8-й воздушной армии в этот период было не из лучших и вполне соответствовало общему кризису и хаосу, царившему под Сталинградом. Частая смена аэродромов приводила к тому, что штабы зачастую не знали, кто и где базируется. Огромное количество распоряжений и приказов, поступающих от командования и сухопутных войск, внезапные и порой необъяснимые переносы усилий сводили на нет какое-либо тщательное планирование операций. Днем и ночью от летчиков требовали уничтожать танки, сбивать «фашистские бомбардировщики», утюжить вражеские аэродромы, бомбить переправы и т. п. Оперативный штаб во главе с полковником А. Р. Перминовым работал практически круглые сутки, однако с работой явно не справлялся. Поэтому все удары, в том числе и атаки аэродромов, планировались наспех, без должной подготовки и обеспечения.

Тем временем германская бомбардировочная авиация продолжала наращивать свои силы на Сталинградском направлении. По приказу Гитлера в течение 20–22 августа Рихтгофен перевел большинство самолетов 4-го воздушного флота на Сталинградское направление. Эта небывалая для люфтваффе концентрация сил позволила совершать почти непрерывные налеты на различные цели в районе города на Волге. При планировании атак штаб 8-го авиакорпуса Мартина Фибига использовал крупномасштабную карту местности, на которой был отмечен почти каждый дом. 23 августа немецкие самолеты совершили самый массированный налет на Сталинград, сбросив на него тысячу тонн бомб всех калибров в ходе 1600 боевых вылетов. Город был практически разрушен, погибли десятки тысяч жителей и беженцев. Сухопутные части при поддержке орудий 9-й зенитной дивизии люфтваффе начали штурм города.

В результате опустошительных небесных боев в 8-й воздушной армии стала остро ощущаться нехватка истребителей. Хотя 28–29 августа из тыла поступило пополнение в виде четырех истребительных и двух штурмовых авиаполков, на 1 сентября в армии насчитывалось всего 97 исправных машин. Все это заставило Хрюкина полностью отказаться от эскортирования штурмовиков и бомбардировщиков. И если экипажам Пе-2 просто приказали бомбить с высоты 8000 метров, то штурмовикам пришлось рассчитывать исключительно на везение. Впрочем, от истребительного прикрытия и так было мало толку. Штаб 8-й воздушной армии в качестве рекомендаций предложил пилотам Илов производить заходы на цели со стороны солнца, использовать для скрытого подхода облачность и дым от пожаров.

Прежде чем наносить удар по аэродрому, было необходимо сфотографировать его. Между тем полеты советских самолетов-разведчиков сопровождалась все большими трудностями. Понятно, что получение качественных аэрофотоснимков в таких условиях было маловероятным. Кроме того, из-за отсутствия радиосвязи между обнаружением «скопления самолетов» и нанесением удара по нему проходило слишком много времени, иногда сутки! Поэтому атаки немецких аэродромов обычно предпринимались на основании неточных, устаревших данных или просто на страх и риск командиров.

В целом дальняя разведка в советских ВВС оставляла желать лучшего. Личный состав был малообучен, и, следовательно, пилотам при выполнении заданий не хватало гибкости и настойчивости. Столкнувшись с неблагоприятной погодой, сильной ПВО и другими трудностями, экипажи, как правило, прерывали полет и возвращались на базу. Обработка полученных фотоснимков производилась некачественно, полученные результаты должным образом не обрабатывались. Планирование полетов так же находилось не на высоте. Командиры обычно посылали самолеты в район разведки кратчайшим курсом, в одно и то же время. Сильное влияние оказывали и тактико-технические характеристики самолетов-разведчиков. Для дальних полетов использовались только двухмоторные Пе-2, однако его реальный радиус полета из-за крайне неэкономичных моторов составлял не более 500–600 километров. Фактически полеты обычно выполнялись на глубину не более 200–300 километров за линию фронта.

Поэтому если аэродромы истребителей, штурмовиков и тактических разведчиков люфтваффе попадали в прицелы фотокамер довольно часто, то базы бомбардировщиков обычно жили спокойной жизнью. Отсутствие точных и полных данных аэрофотосъемки значительно снижало эффективность штурмовых ударов Ил-2 по аэродромам.

4 сентября 1942 г. в Сталинградское сражение вступила вновь сформированная 16-я воздушная армия под командованием генерал-майора П.С. Степанова. Сектор действий ее находился северо-западнее города и далее по реке Дон. В состав армии входили четыре авиадивизии и несколько отдельных авиаполков, имевшие к началу боев в общей сложности 152 боеготовых самолета. Почти все истребительные полки были оснащены самолетами Як-1, и лишь 291-й иап летал на ЛаГГ-3. Чуть позднее в состав армии влилась еще и 283-я иад в составе четырех полков.

А в 8-й воздушной армии в результате опустошительных боев стала остро ощущаться нехватка истребителей. Хотя 28–29 августа из тыла поступило пополнение в виде четырех истребительных и двух штурмовых авиаполков, на 1 сентября в армии насчитывалось всего 97 исправных машин. Все это заставило генерал-майора Хрюкина полностью отказаться от истребительного прикрытия штурмовиков и бомбардировщиков. И если экипажам Пе-2 просто приказали бомбить с высоты 8000 метров, что могло им помочь избежать встречи с «Мессершмиттами», то штурмовикам пришлось рассчитывать исключительно на везение. В качестве «помощи» штаб 8-й воздушной армии предложил пилотам Ил-2 производить заходы на цели со стороны солнца, использовать для скрытого подхода облачность и дым от пожаров и т. п.

Однако часто не спасало и наличие сопровождения. Летчики-истребители, большинство из которых не только не имели боевого опыта, но по-настоящему еще не овладели и собственными машинами, при появлении «Мессершмиттов» быстро впадали в панику, теряли своих ведущих и ориентацию на местности и становились легкой мишенью. Ситуация усугублялась тем, что большие потери, особенно среди новичков, неизбежно вели к снижению боевого духа и деморализации. В результате в критический момент штурмовики оставались один на один с асами люфтваффе, которые сбивали их одного за другим. Потери шап были огромными, и командиры-штурмовики винили во всех своих бедах истребителей.

В итоге 9 сентября 1942 г. появился приказ наркома обороны СССР № 0685, озаглавленный «Об установлении понятия боевого вылета для истребителей». В нем говорилось:

*«Фактами на Калининском, Западном, Сталинградском, Юго-Восточном и других фронтах установлено, что наша истребительная авиация, как правило, работает плохо и свои боевые задачи очень часто не выполняет.*

*Истребители наши не только не вступают в бой с истребителями противника, но избегают атаковать бомбардировщиков.*

*При выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков наши истребители даже при количественном превосходстве над истребителями противника уклоняются от боя, ходят в стороне и допускают безнаказанно сбивать наших штурмовиков и бомбардировщиков...*

*Боевым вылетом неправильно считают всякий полет на поле боя, независимо от того, выполнена или нет истребителями возложенная на них боевая задача».*

Далее Сталин приказывал отныне считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, в котором штурмовики и бомбардировщики не имели потерь от атак истребителей противника. Сбитые самолеты засчитывать только в том случае, если они подтверждались фотоснимком или донесением наземного наблюдения. Летчики-истребители, уклоняющиеся от боя, подлежали преданию суду с последующим направлением в штрафные роты. Последний пункт гласил: *«Приказ объявить всем*

*истребителям под расписку» [45] .*

В результате плохого истребительного прикрытия в критический момент штурмовики оставались практически беспомощными, и асы люфтваффе сбивали их одного за другим, как гусей. Большую проблему представляло соблюдение предписанной высоты полета. Если Илы шли на цель на большой высоте, немецкие воздушные наблюдатели засекали их задолго до подхода к цели, в итоге до нее доходило целыми не более половины машин. Если же полет планировался на малой высоте или на бреющем, все зависело от ведущего самолета. Если его сбивали или он совершал маневр уклонения, остальные малоопытные летчики теряли из виду наземные ориентиры и сбивались с курса.

Активное применение штурмовиков Ил-2 выявило множество недостатков в организации атак наземных целей, особенно аэродромов люфтваффе. Из-за низкого качества техники и малого летного опыта пилотов все самолеты летели с различной скоростью, в результате по пути к цели боевые порядки непомерно растягивались, а иногда и вообще распадались. При повторных атаках обычно выбирался один и тот же маршрут полета. Выполнив бомбометание, причем, как правило, неточно, Илы сразу разворачивались и поодиночке возвращались на свои аэродромы. Все это облегчало немцам организацию ПВО аэродромов и перехват штурмовиков.

Удары по аэродромам наносились и на других участках Восточного фронта. При этом до сих пор одноместные Ил-2 пытались использовать без истребительного прикрытия. Так, днем 31 августа 1942 г. две эскадрильи 198-го шап произвели налет на крупную авиабазу люфтваффе Орел-Западный. Время налета было назначено на полдень, так как командование полагало, что «в это время немцы обедают». По донесениям летчиков удар выглядел красочно: *«Сгорело несколько десятков стоявших крыло к крылу вражеских самолетов. Пламя перебрасывалось с машины на машину, и никто не гасил этот бушующий костер. Уцелевшие гитлеровцы, спасаясь от гибели, бежали с аэродрома...»* Все это являлось, мягко говоря, сильным преувеличением. Ни один немецкий самолет не пострадал, зато на обратном пути были сбиты Ил-2 лейтенантов И. Касаткина, К. Рослякова и младшего лейтенанта А. Маметкина.

## Город без единого дерева

К середине сентября 1942 г. Сталинград уже представлял собой сплошные развалины, даже у немцев он получил печальное прозвище «города без единого дерева». Ориентиром для летчиков служила химическая фабрика «Лазурь», полностью разрушенная, но хорошо заметная благодаря подходившей к ней железнодорожной ветке своеобразной формы, называемой «теннисной ракеткой».

Тем временем на Восточный фронт, в том числе в I./JG53 «Пик Ас», поступила партия Vf-109F-4/RI с двумя дополнительными пушками MG-151/15, размещенными в гондолах под крылом. У летчиков такие машины получили прозвище «канонерская лодка» (Kanonenboot). Подобное оружие вкупе с остальными стволами позволяло с определенной дистанции и с одного залпа буквально разносить бронированные Илы в щепки. Именно на таком «Мессершмитте» командир 1-й эскадрильи JG53 обер-лейтенант Мюллер 9 сентября установил рекорд группы, сбив в одном бою сразу шесть штурмовиков Ил-2.

Начиная с 17 сентября советские штурмовики, помимо уже ставших традиционными для них атак аэродромов и дорог в немецком тылу, стали принимать активное участие в уличных боях в Сталинграде. Появляясь из-за Волги большими группами в сопровождении истребителей, они с малой высоты атаковали улицы, площади и здания в занятой немцами части города, сбрасывая бомбы и пуская ракеты, а также обстреливали их из пушек и пулеметов. Над городом и его ближайшими окрестностями то и дело вспыхивали воздушные бои.

Так, 18 сентября шесть Ил-2 из 245-го шап под прикрытием пятерки Як-1 вылетели в очередной раз атаковать немецкие позиции. На пути к цели группа встретила с «Мессершмиттами», которые быстро отсекали Яки и беспрепятственно атаковали штурмовики. В результате два «горбачих» были сбиты, остальные с тяжелыми повреждениями с трудом перетянули через линию фронта и совершили вынужденные посадки в степи.

Однако это не означает, что советские штурмовики всегда были легкой добычей для асов люфтваффе. Любопытный эпизод произошел на следующий день, когда «Мессершмитты» из I./JG53 встретили над Сталинградом очередную группу Ил-2. Едва фельдфебель Вильгельм Будке из 2-й эскадрильи вышел в хвост одному из «цементбомберов», как по его Vf-109G-2 был выпущен «эрэс» с другого Ила. Ракета взорвалась прямо перед лобовым стеклом фонаря кабины. Будке получил тяжелейшие ранения, но все же смог выпрыгнуть на парашюте. Он опустился в расположение немецких войск и был немедленно доставлен на самолете в госпиталь в Сталино (ныне Донецк), где, несмотря на все усилия врачей, 11 ноября скончался от полученных ранений.

Высокая активность советской авиации, особенно ночных бомбардировщиков, заставляла командование 4-го воздушного флота люфтваффе тоже наносить удары по аэродромам противника. Для этих целей время от времени привлекались как штурмовые и бомбардировочные, так и истребительные эскадры. Поскольку на советских аэродромах отсутствовали какие-либо средства ПВО, техническая маскировка делалась от случая к случаю и откровенно халтурно, эти удары, в отличие от аналогичных атак Ил-2, часто приводили к большим потерям самолетов.

Так, 20 сентября в результате налета «Штук» на аэродром Кулькино, расположенный севернее Сталинграда, было уничтожено сразу семнадцать истребителей Як-7, а также бочки с горючим и боеприпасы. Сигнал тревоги же, как правило, объявлялся или за пару минут до удара, или в момент, когда самолеты противника уже пикировали на аэродром. Кроме бомб немецкие самолеты еще и засыпали аэродромы издевательскими листовками типа «Советские летчики отважные, да самолеты у них бумажные!».

В связи с этим штаб 8-й воздушной армии запретил размещать в одном месте более 20–30 самолетов. Все неисправные машины рекомендовалось немедленно транспортировать в мастерские подальше от летного поля. В степи на восточном берегу Волги были размещены дополнительные посты ВНОС. К концу сентября 1942 г. инженерная служба армии изготовила 50 самодельных зенитных 12,7-мм пулеметных установок и 100 установок со скорострельными 23-мм пушками. Кроме того, некие умельцы даже смастерили шесть пусковых установок для реактивных снарядов, этакий прообраз ракет «земля – воздух». Чтобы обслуживать все эти технические новинки при батальонах аэродромного обслуживания, были сформированы зенитные взводы из стрелков-оружейников.

Днем 27 октября одиночные разведчики Пе-2 из 270-й бад совершили серию полетов на большой высоте над аэродромами Миллерово, Морозовская и Тацинская. Там наблюдалась привычная картина: многочисленные склады, сооружения и стоящие в разных местах двухмоторные He-111 и Ju-88. Обработав сделанные фотографии, дешифровщики объявили о базировании там «сотен бомбардировщиков». Фактически же на каждом аэродроме находилось одновременно не более 20–30 машин.

Первый налет сразу на тринадцать аэродромов, в том числе на Тацинскую, Морозовскую, Миллерово, Обливскую, Тусов, Карповку и другие, был совершен 27 октября. В общей сложности в нем участвовало 314 штурмовиков, истребителей и бомбардировщиков. Первыми еще ночью авиабазы люфтваффе бомбили Пе-2, затем днем с малой высоты их штурмовали Ил-2 из 206-й шад и истребители 268-й иад, а потом еще раз бомбили все те же пешки. Затем 28 и 29 октября налеты были повторены, но уже меньшими силами.

Однако эффект снова оказался минимальным. Даже по данным советского командования, в ходе 502 самолето-вылетов удалось уничтожить на земле только 20 самолетов. На самом же деле и эта цифра являлась преувеличенной. В то же время собственные потери атакующих составили 11 машин: шесть истребителей, три бомбардировщика и два штурмовика. Многие другие получили повреждения [46]. В итоге все это задуманное и с размахом проведенное мероприятие никак не отразилось на действиях немецкой авиации.

19 ноября 1942 г. армии Западного фронта под руководством генерала Жукова перешли в наступление, одновременно под Сталинградом войска генералов Еременко и Рокоссовского нанесли отвлекающий удар по флангам немецкой 6-й армии. Однако если первая операция под кодовым наименованием «Марс» полностью провалилась, то вторая операция, названная «Уран», наоборот, принесла неожиданный успех. В итоге к 25 ноября германские войска в Сталинграде оказались в котле.

Командование вермахта оценило сложившуюся ситуацию с излишним оптимизмом. Оно решило снабжать Паулюса по воздуху, организовав воздушный мост наподобие того, что весной 1942 г. снабжал окруженные части в Демянске и Холме. Первоначально для этой цели привлекли транспортные эскадры, в общей сложности около 200 трехмоторных Ju-52 и двухмоторных Ju-86.

Вскоре стало ясно, что одной транспортной авиации для обеспечения 6-й армии недостаточно и что 60–70 тонн грузов, доставляемых за сутки, никак не удовлетворяли потребностям котла. Тогда было принято решение дополнительно использовать бомбардировщики He-111. 29 ноября 1942 г. для координации действий всех групп «Хейнкелей», базировавшихся на аэродроме Морозовская, в 200 километрах северо-восточнее Ростова, было создано 1-е авиационное транспортное командование (Lufttransportführer 1). Его возглавил командир KG55 «Грайф» 53-летний оберст Эрнст Кюль, которому теперь в оперативном отношении также были подчинены KG27 «Бельке», III./KG4 и I./KG 100.

Затем в начале января 1943 г. для увеличения грузооборота на подмогу транспортным и бомбардировочным эскадрам дополнительно выделили даже дефицитные четырехмоторные самолеты: восемнадцать FW-200 «Кондор», два Ju-290, а также семь новейших бомбардировщиков He-177 «Грайф». К 20 января к полетам в район Сталинграда привлекли 1-ю воздушно-десантную эскадру (Luftlandgeschwader



1 – LLG1), располагавшую 64 самолетами-буксировщиками и 170 грузовыми планерами DFS-230 и Go-242.

В итоге в течение более чем двух месяцев по воздушному мосту между котлом и немецкой территорией ежедневно летала армада из самых разных самолетов. Все они внутри котла садились на аэродроме Питомник, располагавшемся в 20 километрах западнее Сталинграда. В конце ноября советские посты воздушного наблюдения ежедневно фиксировали 100–150 самолето-пролетов. Перехватывать транспортники, идущие под эскортом Vf-109G и Vf-110, было делом хлопотным, поэтому советское авиационное командование в очередной раз решило прибегнуть к простому и излюбленному методу – ударам по аэродромам.

Утром 30 ноября первый налет на немецкие авиабазы, в том числе на Питомник, совершили штурмовики 622-го шап. Однако он закончился полным крахом. Обратно не вернулось шесть Ил-2, еще пять получили сильные повреждения и совершили вынужденные посадки. В числе погибших был заместитель командира полка капитан Доброхотов.

К 1 декабря по приказу командующего 8-й воздушной армией генерал-майора Хрюкина на аэродром Абганерово перебазировалась 214-я шад полковника С.У. Рубанова, насчитывавшая в тот момент 77 Ил-2, а также группа из 19 Ил-2 из 206-й шад. Для тактического взаимодействия со штурмовиками сюда же прибыли несколько истребительных полков. Командование всей этой сводной авиагруппой было поручено командиру 206-й шад полковнику В.А. Срывкину. Одновременно командование 16-й воздушной армии выделило для ударов по немецким аэродромам 228-ю шад подполковника Г.И. Комарова.

Сами атаки были спланированы по старинке. Командиры полков основную ставку делали на «скрытые маршруты подхода», внезапность появления над целью и удары с бреющего полета. Однако соблюсти все это на деле никогда не получалось. Германская служба наблюдения всегда заблаговременно засекала приближение «чумы». Над целью штурмовики появлялись не в строгом боевом порядке, а в хаотичном растянутом строю. Бомбы сбрасывались с первого же захода, причем летчики ориентировались не по прицелу, коего, собственно, в прямом смысле слова на Ил-2 и не было, а по своему ведущему, сбросил он – сбрасывают все куда бог пошлет. Развернувшись после атаки, самолеты по прямой шли в сторону своего аэродрома.

Истребительное прикрытие также оставляло желать лучшего. «Мессершмитты» из JG3 «Удет», как правило, патрулировали далеко за пределами своих аэродромов, и в результате советские истребители задолго до подхода к цели связывались боем и оставляли Илы на произвол судьбы. Уход истребителей, в свою очередь, сильно нервировал летчиков-штурмовиков, многие впадали в панику и, не доходя до цели, сбрасывали бомбы куда попало.

В силу этих причин налеты на немецкие аэродромы в котле и за его пределами оказались неэффективными и были сопряжены с большими потерями. За неделю боев сводная авиагруппа 8-й воздушной армии потеряла 14 Ил-2, десятки других требовали ремонта. 8 декабря в ее составе осталось лишь пять исправных «горбатых». Большие потери понесли и истребители. Тем не менее налеты продолжались.

Утром 10 декабря 1942 г. семь Илов из 622-го шап капитана И.А. Емельянова под прикрытием четырех Ла-5 из 13-го иап вылетели на штурмовку Питомника. Этот полевой аэродром фактически стал крупной авиабазой, игравшей ключевую роль в снабжении 6-й армии Паулюса. Прямо посреди степи находились стоянки транспортных самолетов, бомбардировщиков и истребителей, ремонтные мастерские, склады с продовольствием и горючим, бараки и землянки для раненых, автомобильная развязка и т. д. Объект был сильно защищен зенитной артиллерией, в воздухе барражировали Vf-109G. На аэродроме постоянно базировалась сводная эскадрилья из I. и II./JG3, получившая название Platzschutzstaffel Pitomnik. Понятно, что посылать в это осиное гнездо какую-то семерку штурмовиков с эскортом всего из четырех

истребителей было самоубийством.

Уже на подходе «Лавочкины» были рассеяны зенитным огнем и атаками патрульных «Мессершмиттов». В итоге «горбатые» подошли к Питомнику в одиночестве. Первое звено во главе с младшим лейтенантом Опалевым было полностью перебито немецкими истребителями. Сержант Дольберидзе успел сбросить бомбы и повернуть обратно, но вскоре его бортстрелок сообщил, что сзади появились две пары Bf-109. Дав полный газ, пилот стал бросать машину из стороны в сторону. Ил-2 был подбит уже над линией фронта и совершил вынужденную посадку на своей территории. Еще два горящих штурмовика сели «на живот» на нейтральной полосе вблизи немецких окопов. На аэродром же Абганерово вернулось только три изрешеченных пулями и осколками Ила. Сама же боевая задача снова оказалась невыполненной [47] .

Подобные же удары по шаблонной схеме производились и в дальнейшем. Так, 9 января 1943 г. семерка Ил-2 все из того же 622-го шап в сопровождении семи Як-1 из 236-го иап совершила налет на аэродром Сальск, где базировалось большое число самолетов He-111 и Ju-52. На сей раз низкая облачность помогла русским летчикам незаметно подойти к цели, что бывало весьма редко. В 11.08 «горбатые» внезапно вывалились из облаков и начали пикировать на стоянки самолетов. С высоты около четырехсот метров они сбросили 26 фугасных бомб, после чего уже под огнем зенитной артиллерии сделали еще несколько заходов, паля из пушек и пуская «эрэсы».

Фейерверк получился эффектным. Ракеты и снаряды взрывались в разных местах, вздымая столбы огня, снега и земли. Однако при этом сами самолеты почти не пострадали. В то же время собственные потери составили два Ил-2 и два Як-1, то есть почти треть атакующей группы [48] .

Впоследствии этот «суперэффективный» удар вошел во многие труды по истории советской штурмовой авиации. При этом основным доказательством успеха стали показания неких лиц, «работавших во время удара на аэродроме», полученные уже в плену. Впрочем, советское командование всегда с удивительным доверием относилось к рассказам пленных немцев, стремившихся чем только возможно задобрить тех, от кого теперь зависела их жизнь.

Несмотря на регулярные удары штурмовиков и атаки истребителей, сталинградский воздушный мост функционировал достаточно эффективно. Всего с 24 ноября 1942 г. по 3 февраля 1943 г. самолеты 1-го авиационного транспортного командования выполнили 4872 вылета, доставив окруженным частям 8250 тонн различных грузов. По воздуху из котла эвакуировали почти 30 тысяч человек, то есть 11 % состава окруженных частей. Общие потери люфтваффе составили 488 самолетов всех типов, но большинство из них были списаны из-за аварий, потерпели катастрофы в результате плохих погодных условий или были брошены на аэродромах.

Весной 1943 г. командование Балтийского флота, хорошо помнившее прошлогоднюю немецкую операцию «Айсштосс», всерьез опасалось повторения чего-то подобного. При этом в нем почему-то думали, что враг снова будет бомбить именно перед ледоходом, то есть не иначе как в начале апреля. Предотвратить «повторный фашистский удар» решили двумя традиционными способами: усилить ПВО стоянок кораблей и нанести упреждающий удар по авиабазам люфтваффе.

Флотские самолеты-разведчики совершили несколько дальних полетов над вражескими аэродромами. Попутно радиоразведка усиленно прослушивала немецкие переговоры в эфире. В итоге удалось установить, что, например, на аэродроме Котлы, расположенном приблизительно в 27 километрах северо-восточнее города Кингисеппа, «базировались 19 Ju-88 из I./KG1 „Гинденбург“». Однако остальные полученные сведения были далеки от действительности.

Так, согласно донесению командующего Ленинградским фронтом генерал-полковника Говорова от 31

января 1943 г., под Ленинградом якобы действовали «специально переброшенные» из Франции II./KG30 «Адлер» и IV./KG100 «Викинг». Эти «ценные сведения» были получены в ходе допроса некоего пленного лейтенанта Крюгера, якобы служившего в 10-й эскадрилье KG100. По его словам, «викинги» базировались в Пскове, а «адлеровцы» – на аэродроме Кресты. Фактически He-111H и Do-217E из IV./KG100 тогда находились на аэродроме Шартр, во Франции, и входили в состав 3-го воздушного флота, а Ju-88A из II./KG30 – на аэродроме Комизо, на острове Сицилия, в составе 2-го воздушного флота.

На самом же деле во второй половине марта 1943 г. на аэродроме Дно базировались III./KG 1 «Гинденбург» и III./KG53 «Легион Кондор», на аэродроме Псков – штаб и I./KG53, на аэродроме Городец – III./StG1 и на аэродроме Красногвардейск (Гатчина) – I./JG54 и III./JG51.

Командование ВВС Балтфлота, получив очередные разведданные, приказало командиру 8-й бомбардировочной авиабригады полковнику Е.Н. Преображенскому атаковать аэродром Котлы. Для этого выделялись штурмовики из 7-го гв. шап майора М.Н. Хроленко и истребители из 21-го иап. В первом налете 20 марта участвовало семь Ил-2 во главе с командиром полка, а также шесть И-16 (ведущий младший лейтенант Н.П. Цыганков) и шесть Як-1 (ведущий старший лейтенант П.И. Павлов). Летчики доложили о полном успехе и уничтожении на земле четырех Ju-88. В то же время, хотя удар вроде как оказался для немцев внезапным, зенитным огнем были повреждены два «горбатых» и один «ишак».

На следующий день налет на аэродром Котлы повторился. На сей раз в нем участвовали восемь Ил-2, шесть И-16, столько же Як-1 и два новых Як-7. Истребители лично вел командир 21-го иап подполковник Я.В. Слепенков. При подходе к цели они встретили звено FW-190A, а потом еще несколько Vf-109G. Советские летчики утверждали, что им удалось связать фоккеры боем, не пропустив их к штурмовикам. При этом старший лейтенант П.И. Павлов и младший лейтенант П.Д. Журавлев заявили о двух сбитых «Фокке-Вульфх». Еще на один мессер претендовал пилот Ил-2 – командир 7-го гв. пшап майор Хроленко.

Штурмовики выполнили два захода по аэродрому и заявили об уничтожении на земле шести «Юнкерсов». При выходе из второй атаки Илы были снова атакованы немецкими истребителями, но удачно отразили атаки. При этом летчики 21-го иап записали на свои счета еще два «стервятника», но, по имеющимся данным, 21 марта в составе JG54 не было зафиксировано ни одной потери.

## Глава 4 БОЛЬШОЙ УДАР

### «Трудно заставить себя лететь в самую гущу огня»

Конец зимы 1942/43 г. складывался для Советского Союза благоприятно. После капитуляции немецкой 6-й армии в Сталинграде и отступления вермахта с Кавказа открылись большие возможности для продолжения наступления на запад к Днепру. Как и год назад, у многих появилась надежда на скорое окончание войны. Сводки Совинформбюро каждый день трубили о новых победах, десятках тысяч пленных и все новых занятых городах. Прорвав фронт группы армий «Б», войска Брянского и Воронежского фронтов стремительно продвигались на запад, обходя с юга Орловскую группировку немцев. 8 февраля Красная армия заняла Курск, а на следующий день и Белгород. Через неделю – 16 февраля – немцы оставили Харьков.

Положение группы армий «Зюд» генерал-фельдмаршала Эриха фон Манштейна становилось все более критическим. 19 февраля советские танки достигли города Синельниково и находились уже в 60 километрах от Днепра. Однако на этом этапе наступил перелом. В результате упорных боев, продолжавшихся в течение месяца, вермахту удалось отбросить противника обратно за реку Донец, а 26 марта снова захватить Харьков и Белгород. Этот момент совпал с началом весенней распутицы, и в итоге линия фронта постепенно стабилизировалась. Хотя немцы были вынуждены эвакуировать свой Ржевско-Вяземский выступ, в течение всего 1942 г. угрожавший Москве, южнее они сохранили в своих руках важные железнодорожные и авиационные узлы Орел и Брянск, которым было суждено сыграть важную роль в последующих событиях.

В начале апреля 1943 г. наступила долгая пауза в ходе военных действий. Советское командование, хотя и было воодушевлено достигнутыми успехами, все же помнило события годичной давности. У Сталина и его окружения возник своего рода синдром «зимних успехов», когда летом наступали только немцы, а зимой, наоборот, русские. Гитлер и его генералы тоже были напуганы Сталинградом, но все же не собирались полностью отдавать инициативу. Поэтому обе стороны начали лихорадочно готовиться к новым сражениям. Командование вермахта выбрало для нового удара огромный Курский выступ, далеко выпиравший на запад. Гитлер согласился, и возник всем хорошо известный план операции «Цитадель», согласно которому выступ предполагалось ликвидировать сходящимися ударами групп армий «Митте» и «Зюд».

Первоначально наступление было намечено на вторую декаду мая, то есть сразу после окончания весенней распутицы. Из различных источников об этих планах стало известно и советскому командованию. Согласно агентурным данным, немецкая операция должна была начаться 10–12 мая. Генеральный штаб Красной армии и Государственный Комитет Оборона стали срочно укреплять оборону на наиболее вероятных направлениях ударов вермахта. Не забыли и об авиации. Все хорошо помнили опыт 1941–1942 гг., когда наступление начиналось с массированных и уничтожающих все и вся ударов люфтваффе.

Учитывая все это, в штабе ВВС разработали план превентивного удара по немецким аэродромам. Замысел операции заключался в том, чтобы одновременными неожиданными налетами штурмовиков и бомбардировщиков уничтожить на земле значительную часть самолетов 4-го и 6-го воздушных флотов, серьезно ослабив их ударную мощь в преддверии ожидавшегося наступления. Этот амбициозный план был одобрен Ставкой ВГК, и в конце апреля началась непосредственная подготовка к его осуществлению. В общей сложности для одновременного удара по десяткам выявленных аэродромов люфтваффе было

решено привлечь неслыханные силы – сразу шесть воздушных армий (1, 2, 8, 15, 16 и 17-ю). К разработке необходимых документов привлекался строго ограниченный круг лиц, дабы исключить утечку информации.

Заблаговременно до начала операции самолеты-разведчики участвовали в полетах над прифронтовыми районами и в первую очередь над аэродромами. В отдельные дни при хорошей погоде аэрофотосъемка производилась по три раза в сутки. Целью этих полетов было вскрытие базирования и состава германской авиации, установление стоянок самолетов, расположения складов, ангаров, зениток и других объектов. Согласно полученным данным, в первые дни мая на аэродромных узлах Сещинская, Брянск, Орел, Харьков, Днепропетровск и Сталино находилось более тысячи немецких самолетов всех типов.

Между тем командование ВВС назначило точные дату и время начала операции – 6 мая в 5.30 по московскому времени. На бумаге план предстоящей операции выглядел вполне осуществимым. Однако в действительности он с самого начала имел ряд недостатков. Во-первых, совершенно не был учтен печальный опыт ударов по немецким аэродромам в 1942 г. Даже тщательно спланированная атака, как правило, полностью расстраивалась по самым разным причинам: плохая погода, малый боевой опыт экипажей, сильный заградительный огонь зениток и т. д. Во-вторых, советская авиация понесла в прошедших боях большие потери, и имевшихся к началу мая сил было явно недостаточно для нанесения столь масштабного удара одновременно по большому числу целей. В-третьих, данные авиаразведки оставляли желать лучшего, так как фотокамеры на Пе-2 были плохого качества, съемка выполнялась с большой высоты или под большим углом, и потому расшифровка сделанных фотоснимков давала слишком много погрешностей.

Накануне – 5 мая – командующий ВВС Красной армии маршал авиации Новиков издал директиву, адресованную командующим воздушными армиями, в которой говорилось: *«Во исполнение приказа Ставки ВГК уничтожить авиацию противника на аэродромах и в воздухе ... Основную массу авиации противника подавить в первый же день. В последующие два дня, не снижая упорства и настойчивости, продолжать поражение авиации противника как на основных аэродромах, так и на вновь обнаруженных воздушной разведкой»*. Согласно этой директиве, должны были быть атакованы сразу двадцать шесть аэродромов люфтваффе [49].

Таким образом, командующие воздушными армиями получили конкретные боевые задачи только за сутки до начала боевых действий. Командиры же авиадивизий и полков были ознакомлены с заданиями вообще за шесть – восемь часов до начала первого массированного удара. Согласно директиве, все намеченные аэродромы люфтваффе должны были быть атакованы 6 мая в 4.30–5.00 по московскому времени (в 2.30–3.00 по берлинскому времени).

Тем не менее, несмотря на столь небольшое время, остававшееся до начала операции, удары по аэродромам были «тщательно подготовлены и продуманы». В штабах воздушных армий разработали планы боевых действий по уничтожению авиации противника в полосе своего фронта. В них указывались аэродромы и время нанесения ударов по ним, привлекавшиеся авиационные соединения и выделяемый ими наряд сил, способы прикрытия бомбардировщиков и штурмовиков на маршруте полета и в районе целей.

В дивизиях и полках успели отработать, то есть проиграть на земле, боевые порядки групп самолетов при полете к объектам, над ними и при возвращении на свои аэродромы определить число заходов на цель, теоретически согласовать вопросы взаимодействия бомбардировщиков и штурмовиков с истребителями. Замыкающие самолеты должны были произвести съемку результатов удара. Все выделенные для операции экипажи изучили аэрофотоснимки аэродромов. С целью обеспечения скрытности при взлете и следовании к объектам удара им запрещалось пользоваться радиосвязью.

Маршруты полетов были проложены в обход районов, где у немцев отмечалась сильная противовоздушная оборона.

Поздним вечером 5 мая был проведен инструктаж пилотов. Летчик Михаил Степанов из 800-го шап впоследствии вспоминал:

*«Наш полк, базировавшийся на аэродроме Солонец-Поляна (Новый Оскол), получил задачу: уничтожить материальную часть, технику и живую силу на аэродроме Харьков-Алешки...»*

*При полете к цели нужно было считаться с сильным насыщением тактической зоны войсками противника и, следовательно, средствами противовоздушной обороны, а также с сильной ПВО г. Харьков. Все это создавало известные трудности.*

*Мне было приказано вести группу в 12 самолетов Ил-2 под прикрытием 12 Як-1...*

*Каждый летчик ознакомился с кроками [50] аэродрома, каждому звену была дана своя цель. Было выделено звено для подавления батарей зенитной артиллерии мелкими бомбами и пулеметно-пушечным огнем» [51].*

Николай Носков, другой летчик из того же 800-го шап, делился похожими впечатлениями: *«Задание было проработано с летным составом с вечера. По фотопланишетам были уточнены цели, расположение ЗА и МЗА, характерные ориентиры вокруг аэродрома. Каждому экипажу были указаны цели. Две пары (замыкающая в каждой шестерке) получили задачу действовать по зенитным средствам. Боевая зарядка – ФАБ-100 и АО-25, а также РС» [52].*

Аналогичным образом готовились к предстоящему налету сотни пилотов на огромном Восточном фронте. Экипажи 673-го шап получили фотоснимок немецкого аэродрома Харьков-Рогань, сделанный самолетом-разведчиком Пе-2 в 17.55. Он был довольно плохого качества, так как делался некачественной оптикой с большой высоты. Тем не менее на летном поле и стоянках насчитали аж 107 истребителей «типа Ме-109 и ФВ-190». В полку было мало опытных летчиков, поэтому после дискуссии ведущими назначили капитана Елисеева и лейтенанта Александрова, кои уже летали к Роганю и приблизительно ориентировались на местности. Маршрут полета к цели решили проложить через малонаселенную местность, дабы обеспечить внезапность.

198-й шап совместно с 312-м полком должен был нанести удар по аэродромам Шаталово и Боровское в Смоленской области. Александр Ефимов, служивший тогда в первом полку, позднее вспоминал:

*«Вся подготовка и организация боевых действий по аэродромам Шаталово и Боровское были возложены на командира дивизии полковника Смолова. Ведущими групп в нашем полку он назначил Евграфа Селиванова, Федора Порсина, Анатолия Васильева, Николая Воздвиженского, Федора Захарова, Вячеслава Петрова и меня. Наряду с опытными летчиками участвовать в ответственном полете должна была и молодежь...»*

*Предполагалось, что дивизия нанесет одновременный удар по двум рядом расположенным аэродромам. Для подготовки такого вылета требовалось, конечно, время. Но его как раз и не хватало. В нашем распоряжении оставалась одна ночь, а вернее, полночь. В 3.00 наши штурмовики должны были быть над целью» [53].*

Инструктаж пилотов был проведен по-партизански, в темном просторном сарае при свете керосиновых ламп. К деревянной стене была пригвождена карта с нанесенными маршрутами полета. Ефимов продолжал рассказ:

*«Вошли командир дивизии, начальник политотдела, начальник штаба и группа офицеров из управления армии. Отдается короткий рапорт. Нам не терпится, что скажет комдив о выполнении*

*предстоящего задания. Ведь не зря собрали всю дивизию. Вдоль стены проходят еще несколько офицеров. Узнаем командира истребительного полка. Значит, прикрытие будет. Порядок!*

*– Товарищи! Нашей дивизии поставлена ответственная задача: разгромить фашистскую авиацию на аэродромах Шаталово и Боровское! – начал полковник Смоловик.*

*Он подробно изложил очередность взлета групп, сбор экипажей в воздухе, построение боевого порядка, взаимодействие с истребителями прикрытия, профиль полета, маршруты, направления атак и уход от цели. Закончив постановку задачи, командир дивизии сказал:*

*– Если нет вопросов, можно идти на отдых. С рассветом – вылет!»*

В целях сокращения полетного времени и достижения внезапности штурмовики, а также часть аэродромных служб ночью перебазировались на аэродром подскока Новое Село, располагавшийся непосредственно у линии фронта. Аналогичным образом перелетели на передовые взлетные площадки и некоторые другие штурмовые полки. Так, 312-й шап перелетел в Двоевку, где его Илы припарковались по соседству с 49-м и 162-м истребительными авиаполками. По замыслу командира дивизии 198-й шап должен был наносить удар по Шаталово двумя группами. Первую решил лично возглавить командир полка майор Василий Карякин.

Когда все было определено, летчики пошли спать. Впрочем, на сон отводилось всего пара-тройка часов, да и за это время многие не смогли заснуть, понимая, что завтра предстоит очередная самоубийственная атака.

*«Еще не светало, когда нас поднял дежурный. Быстро вскочили и стали собираться. Сна как и не бывало. Приняли легкий завтрак. Слышно, как на стоянках гудят моторы. Это наши техники и механики готовят штурмовики к вылету ...*

*Пора. Отдаются последние указания, порядок выруливания на старт остается без изменения. Звучит привычная команда:*

*– По самолетам!»*

Так вспоминал о раннем утре 6 мая Александр Ефимов [54]. Сам же он получил задание следовать последним и сфотографировать результаты атаки.

Еще в предрассветных сумерках штурмовики и истребители начали один за другим подниматься в воздух. Все более или менее опытные летчики испытывали большое волнение, поскольку знали, что атака аэродрома сопряжена с большим риском. Чтобы облегчить взлет малоопытных пилотов, а таких было большинство, на аэродромах были включены прожекторы и зажжены костры. Поднялись в воздух и 12 Ил-2 из 800-го шап. С трудом собравшись в общий боевой порядок, группа из 24 самолетов на высоте 1500 метров полетела к линии фронта. Истребители шли сзади и по флангам, дабы не потерять Илы из виду. Всего на фронте протяженностью 1200 километров в воздух поднялись 156 Ил-2, а также 112 бомбардировщиков и 166 истребителей. Большинство ударных групп насчитывали по 15–20 машин.

То утро на немецком аэродроме Краматорск не предвещало ничего необычного. Здесь, кроме прочих частей, базировалась румынская истребительная авиагруппа Gr.7Van. В 3.45 по берлинскому времени оттуда взлетела пара Vf-109G, которые пилотировали адъютанты Ион Милу и Георге Фиру. Под фюзеляжами «Мессершмиттов» были подвешены 250-кг фугасные бомбы, которые, согласно полетному заданию, надо было сбросить на советские позиции. Вскоре после взлета румынские летчики увидели 18 Ил-2, идущих на высоте 2000 метров с эскортом истребителей в направлении их аэродрома. Это были «черные смерти» из 299-го и 775-го шап, вылетевшие с аэродрома Новая Дуванка.

Выполнив задание, оба «Мессершмитта» на максимальной скорости вернулись к Краматорску и

атаковали «Лавочкины», пытавшиеся блокировать их аэродром. Это позволило взлететь еще трем румынским «Мессершмиттам», которые принадлежали локотененту Тудору Грекеану, сублокотененту Николае Нагирнеаку и адъютанту Христеа Чирвысыуте. Последний сразу после взлета был атакован Ла-5 и совершил вынужденную посадку. В ходе боя 41-летнему Милу удалось сбить сразу три самолета, а еще один – 35-летнему Грекеану. При этом «Мессершмитт» Милу тоже получил попадание в топливный бак и начал стремительно терять горючее. Милу был вынужден выйти из боя и в 4.20 благополучно приземлился в Краматорске.

Советское описание этого боя выглядит несколько иначе. Когда ударная группа подошла к Краматорску, в воздухе были замечены четыре Bf-109G и два FW-190, с которыми вступила в бой четверка Ла-5 из 5-го гв. иап. Затем со стороны Константиновки подошли еще шесть-семь «Мессершмиттов». Завязалась ожесточенная воздушная схватка. Отражая атаку двух истребителей на «Лавочкин» своего ведущего, лейтенант Глинкин атаковал и сбил один «Мессершмитт», который затем упал на окраине аэродрома. Два Ла-5 получили повреждения и совершили вынужденные посадки на своей территории.

Тем временем подошли Илы и начали штурмовку аэродрома. Первая группа отбомбилась более или менее организованно, хотя и неточно, а вот «горбатые» из 775-го шап атаковали поодиночке, с разных высот и углов, в общем, как бог на душу положит. Согласно докладом экипажей Ил-2, на земле было уничтожено тринадцать самолетов и еще восемь повреждено. Фактически же был уничтожен лишь один Bf-109G-4 из III./JG3 «Удет» и еще один «Мессершмитт» из той же группы получил повреждения. Сам аэродром от налета пострадал незначительно. Атакующие потеряли один Ил, а еще четыре вернулись обратно с различными повреждениями.

В это же время советские штурмовики появились и над другими авиабазами люфтваффе, среди которых был аэродром, носивший название Харьков-Алешки. Михаил Степанов, который тогда вел первую, идущую клином, группу Ил-2 из 800-го шап, рассказывал: *«К аэродрому группа подошла на высоте 800–900 м. С этой высоты была произведена атака с углом планирования до 30 градусов до высоты 200–300 м, бомбами, «РС» и пулеметно-пушечным огнем. Каждое звено штурмовало выделенную для него цель. Уход от цели после атаки был произведен правым разворотом с дальнейшим снижением до бреющего полета на лесной массив восточнее аэродрома»* [55].

Внизу на земле наблюдались многочисленные взрывы и столбы огня, поэтому летчикам показалось, что их бомбы и снаряды поразили цели. По мнению Степанова и его сослуживцев, в результате штурмовки было уничтожено два Ju-88 и девять Bf-109, а также «одна радиостанция на автомашине» и др. На самом же деле аэродром не пострадал. В то же время еще на подходе к цели немецкими истребителями были сбиты два Як-1 из 183-го иап, входившие в прикрытие штурмовиков.

К аэродрому Харьков-Рогань приближались 12 Ил-2 из 673-го шап майора А.П. Матикова. Их сопровождали 18 Ла-5 из 302-й иад. «Горбатые» шли на высоте 400 метров, будя надсадным ревом своих моторов мирно спавших жителей сел и деревень. При подходе к цели пилоты приглушили двигатели и в 5.20 с планирования нанесли удар по «скоплениям» немецких истребителей. Противовоздушная оборона здесь оказалась довольно слабой или же была застигнута врасплох, и потому пилоты штурмовиков действовали как на полигоне. Впрочем, эффекта от этих действий не было никакого, кроме красочного фейерверка, испортившего немцам последние часы сна. На земле не пострадали ни один самолет и ни один летчик.

Наиболее успешным по сравнению с другими оказался удар по аэродрому Сещинская. Эту авиабазу, удобно расположенную возле небольшой станции с одноименным названием на железной дороге Смоленск – Брянск, немцы начали использовать с октября 1941 г. Главным образом здесь базировались бомбардировщики He-111 и Ju-88 из различных эскадр, но дольше всех «Хейнкели» из KG4 «Генерал



Вефер». Взлетая из Сещинской, летчики люфтваффе в течение полутора лет совершали ночные налеты на Москву, Ярославль, Горький, Тулу, атаковали коммуникации в советском тылу. За это время сложилась развитая аэродромная инфраструктура: многочисленные стоянки и рулежки, взлетные полосы во всех направлениях, замаскированные склады и хранилища топлива, ложные стоянки самолетов, большое количество зениток и прожекторов. На авиабазу работало почти все население Сещинской.

Попытки нанести удар по этому аэродрому советские ВВС предпринимали с ноября 1941 г. Почти все они заканчивались безуспешно в силу плохой организации и сильной противовоздушной обороны. Кроме того, база находилась на пределе дальности самолетов Ил-2, в результате чего летчики думали не столько о точности бомбометания, всегда проводившегося прямолинейно с одного захода и залпом, сколько о том, как бы дотянуть до дома. Попала Сещинская и в список целей для ударов утром 6 мая 1943 г.

Согласно детально продуманному плану, удар по этому объекту наносили штурмовики из 224-й шад полковника М.В. Котельникова. Ударные группы были разделены на действующие по самолетам и по зениткам. Полет к цели предполагался по детально разработанному маршруту на малой высоте. Это должно было обеспечить внезапность. Впрочем, на последнюю все равно мало кто рассчитывал, все опытные летчики знали, что выйти в район Сещинской внезапно еще никому не удавалось. Немцы использовали здесь мобильные наземные РЛС и потому могли заблаговременно приводить свою ПВО в боевую готовность.

В результате первая ударная группа из 565-го шап уже на подходе к цели была встречена сильнейшим зенитным огнем. В воздухе одновременно с грохотом взрывались сотни снарядов, образуя белые и розовые облачка. В кабины летчиков врвался кислый запах паленого тротила. Ведущий группы, он же штурман полка, капитан Г.Д. Корниенко принял решение атаковать аэродром с одного захода. Встряхиваемые взрывами Илы один за другим пошли в атаку.

В итоге, несмотря на бешеный огонь зениток, некоторым машинам удалось прорваться к цели и сбросить бомбы на самолетные стоянки. При этом сбитый штурмовик младшего лейтенанта Ю.Ф. Симонова рухнул прямо на тщательно замаскированный He-111. Затем советские пилоты заявили о 25–30 якобы уничтоженных самолетах. Подтвердить это оказалось затруднительно, поскольку на фотоснимках, сделанных замыкающим Илом, трудно было что-либо разобрать.

Впоследствии сами немцы признали, что удар «цементбомберов» по аэродрому Сещинская оказался результативным. Но их потери были далеко не столь огромными. Люфтваффе лишились трех самолетов:

He-111H-11 и He-111P-2 из штабного звена KG4 и He-111H-6 из 4-й эскадрильи той же эскадры, еще три «Хейнкеля» были повреждены. Также незначительные повреждения получил Ju-88A-14 из KG1 «Гинденбург». Погиб один человек, и еще трое отделались ранениями [56].

Шестнадцать Ил-2 из 41-й шап в сопровождении истребителей 286-й иад атаковали аэродром Орел, который в советских документах значился как «Орел-Гражданский». Внезапной атаки и тут не вышло. Штурмовиков встретил сильный и точный огонь зенитных батарей, располагавшихся на окраине города и вокруг аэродрома. Тем не менее «горбатые» продолжали идти на цель, зато пилоты истребителей эскорта, испугавшись близких разрывов снарядов, ушли на большую высоту и отстали, оставив своих подопечных без прикрытия. Бомбометание производили кто как мог. Только ведущие целились в стоянки самолетов, остальные бросали уже наугад.

После выхода из атаки строй штурмовиков, вокруг которых с грохотом кучно рвались зенитные снаряды, развалился, неопытные летчики отстали. Но самое худшее было еще впереди. На обратном пути группу атаковали внезапно появившиеся немецкие истребители. Заходя со стороны солнца, они начали методичный отстрел штурмовиков. Бортстрелки Ил-2 отчаянно отбивались, паля из своих 12,7-мм

пулеметов, пилоты пытались маневрировать. Однако все было бесполезно. Одна за другой горящие машины падали на землю. Некоторые взрывались в воздухе, разлетаясь на куски. Погибающие экипажи посылали десятки проклятий в адрес своих коллег-истребителей, но те бесследно растворились в воздухе...

В итоге на свой аэродром вернулся лишь один изрешеченный пулями и снарядами штурмовик капитана Федорова. Сам пилот и его бортстрелок Исаев были тяжело ранены, и их немедленно отправили в госпиталь. Таким образом, вылет закончился полным крахом. Затем ту же цель безуспешно атаковали еще и двухмоторные бомбардировщики.

В штурмовом ударе по аэродрому Орел-Западный, который в советских документах назывался Орел-Центральный, принимали участие одни истребители из 50-го и 431-го иап. Всего утром 6 мая в воздух поднялись 27 Ла-5 и Як-7б, под фюзеляжами которых были подвешены мелкие осколочные, зажигательные и фугасные бомбы. Пройдя над немецкой территорией на высоте 1200–1500 метров, они в 6.38 утра подошли к цели и с пикирования атаковали стоянки самолетов. Замыкающие истребители обстреляли из пулеметов заправщики и зенитные батареи. Затем на большой скорости «Лавочкины» и Яки ушли на восток. В последующих рапортах значилось 14 уничтоженных на земле и 15–20 поврежденных самолетов противника, а также один FW-190, сбитый в воздухе.

Согласно же данным люфтваффе, утром 6 мая на аэродроме Орел-Западный был уничтожен один Ju-88D-1 из 4-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.II. Еще пять «Юнкерсов» получили различные повреждения. Так же были повреждены по три «Фокке-Вульфы» из 11-й и 12-й эскадрилий JG51 «Мельдерс». Один человек погиб, еще десять получили ранения. Несмотря на сильно завышенные результаты, этот удар можно признать успешным, тем более что все атакующие истребители благополучно вернулись назад.

Неудачей закончился налет на аэродром Большая Куликовка, в котором участвовало 19 Ил-2 из 218-го шап. Три «горбатых» были сбиты, а многие другие получили повреждения. Истребители прикрытия потеряли три Ла-5. Сама бомбежка, как водится, не дала никаких результатов.

В 4.35 по московскому времени с аэродрома Полошково один за другим взлетели 17 Ил-2 из 571-го шап подполковника Ф.П. Макарова. Истребительный эскорт состоял из 18 истребителей. Их целью был крупный германский аэродром Брянск. Самолеты поднялись в воздух в утренней дымке и тремя группами направились в западном направлении, как было принято выпендриво выражаться, «неся на своих крыльях рассвет».

Ведущий первой шестерки майор Глуховцев явно перенервничал и, видимо, в силу этого повел своих подопечных не запланированным маршрутом, а через все зоны огня зенитной артиллерии. В результате к цели «горбатые» и их экипажи выходили уже с потрепанными фюзеляжами и нервами. Бомбы они сбрасывали залпом наугад, точно так же «в сторону самолетных стоянок», как было сказано в донесениях, пускали и реактивные снаряды.

После этого они сразу же взяли влево и стали уходить в сторону линии фронта на высоте около ста метров. Здесь «цементбомберы» были атакованы шестью Vf-109 и FW-190. В итоге с задания не вернулись четыре Ил-2, еще один штурмовик получил тяжелые повреждения и совершил вынужденную посадку на своей территории. Уцелевшие экипажи отчитались об одиннадцати якобы пораженных на земле самолетах, хотя фактически аэродром Брянск не пострадал вовсе. Истребители прикрытия заявили о двух сбитых «Фокке-Вульфах» [57].

Штурмовики 198-го шап майора В.Г. Карякина наносили удар по аэродрому Шаталово. Для достижения внезапности маршрут полета был проложен над малонаселенными районами, лесами и болотами. Илы шли на бреющем, прижимаясь как можно ближе к земле. Истребители прикрытия летели

чуть выше сверху. С началом рассвета примерно в назначенное время впереди появился город Шаталово и расположенный неподалеку большой аэродром. Вскоре стали различимы взлетные полосы, ангары и стоящие на земле самолеты, которые кое-кто из пилотов приняли за «Юнкерсы-87». Кто-то разглядел «стоящие в шахматном порядке» FW-190, He-111 и другие типы «гитлеровских машин».

В 6.07 первая группа Ил-2 нанесла удар по самолетным стоянкам. Через несколько секунд в воздух взметнулись большие столбы огня и дыма, утреннюю тишину нарушили раскаты взрывов. Затем через минуту вторая группа штурмовиков с бреющего выпустила «эрэсы», а также открыла огонь из пушек. И снова внизу взрывы и огонь. Немецкие зенитчики открыли огонь с опозданием, но все же успели повредить несколько «горбатых». Штурмовики 62-го шап, летевшие в следующей волне, из-за сплошного дыма, поднявшегося над летным полем, сбрасывали свои боеприпасы уже наугад.

Последней к цели подходила пара Ил-2 летчиков Александра Ефимова и Михаила Бабкина из 198-го шап, которой предстояла трудная задача – под зенитным огнем пройти по прямой над аэродромом и сфотографировать результаты налета. Ефимов потом вспоминал: *«Трудно заставить себя лететь в самую гущу огня, но приказ есть приказ. Беру штурвал на себя, бросаю взгляд на высотомер: стрелка медленно ползет вправо, высота заданная. Впереди по курсу аэродром. Не могу определить его границы, вижу только клубы дыма, пыли и языки огня. Включаю фотоаппарат и стараюсь выдержать прямую»* [58] .

Это очень важный момент. Результаты атаки Ил-2 аэродрома фиксировались непосредственно после удара замыкающей парой! Понятно, что в клубах дыма и пыли после многочисленных взрывов бомб и ракет разглядеть, а тем более что-либо сфотографировать было весьма трудно. Кроме того, замыкающие штурмовики, которые вынуждены были следовать строго по прямой и на определенной высоте, легко сбивались зенитной артиллерией и истребителями. Понятно, что в таких условиях ни о каком эффективном контроле результатов не могло быть и речи.

Ефимов продолжал свой рассказ:

*«Слева и справа мечутся огненные трассы «эрликонов». По курсу вспыхивает множество багровых бутонов. Затем они сидят и висят в воздухе, словно ватные хлопья. Красивое зрелище, но подальше бы от этой красоты. Инстинктивно втягиваю голову в плечи. Хочется сделаться маленьким, незаметным. Вдруг слышу сильный удар: «Тррах!» Взрыв произошел где-то внизу, под самолетом. А еще через пару секунд снова подбросило машину: кажется, задело левую плоскость... Что-то кричит воздушный стрелок – в этом хаосе разобрать невозможно. Наш штурмовик опять вздрагивает, в кабину врывается дым. Слышу пулеметную дробь. Догадываюсь, стрелок открыл огонь из крупнокалиберного пулемета. Со скольжением на левое крыло перевожу самолет на снижение. Бросив мгновенный взгляд вправо, вижу, как мой ведомый повторяет маневр, его машина тоже в белых хлопьях.*

*Вывожу штурмовик у самой земли. В горячке не замечаю, что самолетом стало трудно управлять. Он как-то нехотя реагирует на отклонение рулей, заваливается влево. Смотрю на левую плоскость. Рваными краями топорщится законцовка крыла. В левом элероне зияет дыра, ленточки перкалевой обшивки трепещут в воздушном потоке. Стрелок докладывает, что и в фюзеляже большая пробоина»* [59] .

Штурмовик Бабкина тоже получил сильные повреждения, при этом был ранен бортстрелок. С большим трудом изрешеченные машины дотянули до своего аэродрома.

По возвращении летчики 198-го шап отчитались о «двух десятках» уничтоженных Ju-87. Кроме того, были якобы «основательно повреждены» два ангара и взорвано бензохранилище. Но на самом деле

немцы в Шаталово отделались легким испугом. Там незначительные повреждения получили два FW-190A-5 из IV./JG51 «Мельдерс», а из наземного и летного персонала вообще никто не пострадал.

Налет на аэродром Боровское изначально пошел не по плану из-за ошибок самих летчиков. Первыми к нему направились пять Ил-2 из 312-го шап в сопровождении всего двух Ла-5. Из-за малой высоты полета пилоты «горбатых» перепутали наземные ориентиры и прошли мимо цели, а затем, поняв, что топлива на дальнейшие ее поиски уже нет, радостно повернули домой. Однако спокойно вернуться им не дали, так как в районе города Ельня в небе появились немецкие истребители. Словно «не заметив» скромный эскорт, они с первой же атаки отправили на землю штурмовик младшего лейтенанта И.А. Пастухова. Затем был сбит самолет младшего лейтенанта Комаровского. Оставшаяся тройка кое-как сумела уйти от преследователей и приземлилась на первом же попавшемся аэродроме на своей территории.

И лишь шести Илам из 62-го шап в 6.30 удалось отыскать Боровское и сбросить на него бомбы. Затем аэродром атаковали еще четыре «горбатых» все из того же 312-го шап. Пронесясь над летным полем, летчики успели в короткие мгновения разглядеть на нем «до 15 самолетов типа Me-110, Ю-88 и Хе-126», а также десять макетов двухмоторных самолетов. Затем половину от всего этого числа посчитали уничтоженной. Кроме того, по возвращении экипажи обеих групп сообщили о сбитых FW-190 и Bf-110, причем последний якобы «упал в лес в районе Балтунино». В то же время получили значительные повреждения три «черные смерти» [60]. Хотя некий фотоконтроль потом «подтвердил» уничтожение пяти немецких самолетов, на самом деле аэродром Боровск не пострадал.

Авиаудары 8-й воздушной армии, накопившей в ходе Сталинградской битвы большой отрицательный опыт подобной деятельности, тоже оказались малоэффективными. Из-за плохой работы наземных служб и нехватки горючего налет на Кутейниково был организован из рук вон плохо. В воздух с большим опозданием удалось поднять только одно звено Ил-2, которое в сопровождении восьми истребителей 73-го гв. иап майора Н.И. Баранова появилось над целью в 5.50, то есть когда уже рассвело. Атака была проведена прямолинейно без тактических изысков. «Черные смерти» с высоты 1700 метров перешли в пологое пикирование и с одного захода залпом сбросили все боеприпасы. При этом летчики затем и не скрывали своей халтуры, честно заявив, что все бомбы «упали с недолетом 100 метров». Зато все экипажи благополучно вернулись на базу.

Незадолго до этого – в 5.45 – их коллеги бомбардировщики «отработали» по аэродрому Сталино, на котором предположительно находилось «до 40 двухмоторных самолетов и около 10 истребителей». Замыкающий Пе-2 сделал аэрофотоснимок летного поля, показавший, что был уничтожен только один бомбардировщик. Это редчайший случай, когда советские данные почти совпадают с германскими. Действительно, в то утро на аэродроме Сталино-Северный получил небольшие повреждения He-111H из III./KG55 «Граф».

Утренние налеты на другие немецкие авиабазы, в том числе Харьков-Сокольники, Панково и Полтаву, тоже закончились безрезультатно.

Согласно же донесениям экипажей, всего в результате удара по аэродромам люфтваффе утром 6 мая на земле было уничтожено 205 самолетов. Хотя потом советские летчики утверждали, что немцы оказали лишь символическое сопротивление, тем не менее на свои базы не вернулось тридцать, вероятно также «символически сбитых», советских самолетов [61].

Вдохновившись достигнутыми результатами, командование советских ВВС продолжило операцию в соответствии с разработанным планом. В 15.00 по московскому времени был нанесен второй удар по двадцати аэродромам, в котором приняли участие 372 самолета всех типов. Но на этот раз противник уже был начеку. На подходах к целям штурмовики встречал мощный зенитный огонь, а в небе патрулировали истребители. В результате лишь отдельным экипажам удалось прорваться к аэродромам и второпях

сбросить свои бомбы куда попало.

Повторный налет на Шаталово и Боровское был произведен силами 16 Ил-2 из 62-го, 198-го и 312-го шап, которых прикрывали 20 истребителей из трех авиаполков. Интересно, что часть «горбатов» вообще не вышла на цель, якобы «потеряв ориентировку». Три штурмовика были подбиты и совершили вынужденные посадки на своей территории. При этом Илы старшего лейтенанта Панфилова и Егорова были буквально изрешечены пулями и снарядами.

Прикрывавшие их истребители из 122-го иап сообщили об успешном воздушном бое с «Фокке-Вульфами». На боевой счет майора Любимова, капитана Цагойко и младшего лейтенанта Непокрытова было записано по одной победе. Еще на один сбитый фоккер претендовали бортстрелки Ил-2. Однако немецкие данные, как и в ряде других аналогичных случаев, эти победы не подтверждают.

Попутно был нанесен удар по полевому аэродрому Лубинка, на котором обнаружилось очередное «скопление» Vf-109. Первыми его атаковали 13 Як-1 и Як-7б из 20-го гв. иап и 1-й отдельной эскадрильи «Нормандия», потом – шесть Ил-2 из 571-го шап и, наконец, Пе-2 из 38-го бап. Однако в ходе этих трех атак ни одного «Мессершмитта» поразить так и не удалось.

Пятерка Ил-2 из 820-го шап, пытавшаяся повторно штурмовать аэродром Харьков-Сокольники, уже на подходе к цели была встречена мощным зенитным огнем, а на отходе еще и атакована истребителями. В итоге удар был полностью провален. Но, несмотря на полученные повреждения, все самолеты смогли дотянуть до своего аэродрома. Потом их бортстрелки заявили об одном сбитом FW-190, который якобы «упал в лес» возле аэродрома.

Еще большим крахом закончился повторный налет на аэродром Харьков-Алешки штурмовиков 800-го шап. В районе поселков Веселое и Липцы, в 24 километрах северо-восточнее Харькова, они столкнулись с большой группой «Мессершмиттов». С первого же захода немцы сбили штурмовики командира звена младшего лейтенанта Талгата Бегельдинова и сержанта Сергея Чепелюка. Во время отражения повторных атак пулеметчикам и пилотам истребителей показалось, что они сбили по два мессера.

Однако в ходе воздушного боя штурмовики сбились с курса. И, потеряв ориентировку и израсходовав топливо, летчики в итоге были вынуждены отказаться от выполнения задания и ни с чем вернулись на свой аэродром. Истребители эскорта в этих двух дневных вылетах к харьковским аэродромам потеряли по четыре Як-7 и Ла-5.

При попытке вторично атаковать аэродром Орел-Западный большие потери понес и 79-й гв. шап майора И.Д. Бородин. После скоротечного удара, нанесенного по прямой с одного захода, штурмовики на обратном пути подвергались бесконечным атакам немецких истребителей. В итоге из 15 Ил-2 были сбиты и врезались в землю пять самолетов. Еще один «цементбомбер» младшего лейтенанта Савинского был поврежден и затем совершил вынужденную посадку «на живот». Гвардия безо всякого смысла лишилась девяти своих летчиков [62].

В 19.15 шесть Ил-2 из 775-го шап попытались снова атаковать аэродром Краматорск. Несмотря на большое прикрытие, включавшее восемнадцать истребителей, штурмовикам на сей раз не удалось избежать расправы со стороны «Мессершмиттов». Сбросив бомбы на полупустое летное поле, «горбатые» повернули обратно, но были атакованы шестеркой Vf-109G из II./JG3 «Удет». При этом весь эскорт куда-то подевался, частично ввязавшись в бой с другой группой «сто девярых».

Штурмовики вплоть до линии фронта подвергались непрерывным атакам. Если до пересечения реки Северский Донец их экипажи объединяло желание «дотянуть» и они держались вместе, отчаянно паля по преследователям, то, едва заветная полоса водной глади была преодолена, все бросились врассыпную. В итоге удалось вернуться на свой аэродром лишь двум изрешеченным самолетам. У немцев отличился

командир 8-й эскадрильи JG3 обер-лейтенант Эмиль Бич, сбивший в течение трех минут в районе городка Славянск, в 15 километрах севернее Краматорска, пару Ил-2.

Тем временем истребители «прикрытия» также вели тяжелый бой и недосчитались двух своих машин. Но самое обидное было в том, что весь этот героизм пропал зря, поскольку цель снова не понесла никакого ущерба.

Как показывают факты, и второй удар по немецким аэродромам не достиг своей цели. Тем не менее командующие воздушными армиями отчитались о еще 134 самолетах, уничтоженных на земле, и 24 самолетах, сбитых в воздушных боях. При этом потери советской авиации составили 46 машин, или 12,4 % от общего числа участвовавших в ударах самолетов.

Особо отличились пилоты JG51 «Мёльдерс», летавшие на истребителях FW-190А, чей пушечный залп был смертельным даже для такого бронированного самолета, как Ил-2. По данным люфтваффе, обер-фельдфебель Йозеф Енневейн из 2-й эскадрильи в течение одиннадцати минут сбил сразу пять «черных смертей», фельдфебель Хейнц Лебер из той же эскадрильи за девять минут – пять, а обер-фельдфебель Курт Танцер из 12-й эскадрильи за те же девять минут – четыре.

К срыву второго воздушного удара по немецким аэродромам приложили руку и испанские летчики-добровольцы, воевавшие в составе 15-й (испанской) эскадрильи JG51. Они сбили пять самолетов, два из которых – Пе-2 и ЛаГГ-3 – были на счету тениенте Рамона Хуана Галивана.

Фактически за весь день 6 мая 1943 г. люфтваффе на аэродромах потеряли всего пять машин: три бомбардировщика, один разведчик и один истребитель! Еще девятнадцать самолетов получили повреждения и могли быть отремонтированы. Общие же потери ВВС Красной армии в ходе двух ударов равнялись 76 самолетам. Таким образом, собственные потери атакующих с лихвой перекрывали их скромные достижения.

## Бывают три вида лжи: большая, маленькая и статистика...

Однако в Москве не собирались останавливаться. Утром 7 мая был нанесен третий массированный удар по четырнадцати немецким аэродромам. На этот раз в налетах приняли участие 330 самолетов, в том числе 98 Ил-2. Но теперь ни на какую внезапность рассчитывать не приходилось. Уже на подходе к цели ударные группы были перехвачены патрульными истребителями люфтваффе и понесли большие потери.

Так, 12 Ил-2 из 58-го и 79-го гв. шап попытались атаковать аэродром Хмелевка. Еще на пути к нему в воздухе появились две группы FW-190А из JG51 «Мёльдерс», сбившие несколько «горбатых». Потом в районе аэродрома по Илам открыла прицельный огонь зенитная артиллерия. В результате организованного удара не получилось, пилоты сбрасывали бомбы непряцельно, кто как мог, фактически по площадям.

Развернувшись к линии фронта, уцелевшие штурмовики летели разрозненными парами и поодиночке. Отбивая атаки «Фокке-Вульфов», их бортстрелки отчаянно палили в разные стороны и быстро израсходовали весь боезапас. А где же все это время были истребители эскорта? Их, как всегда, не оказалось поблизости. Увидев разрывы сотен зенитных снарядов и «Мессершмитты», доблестные летчики-истребители просто не решились снижаться вслед за Ил-2 и в конце концов просто потеряли их из виду. В итоге обратно не вернулся ни один штурмовик!

В дальнейшем этот разгром стал поводом для следствия и разбирательства в военном трибунале. Командование штурмовиков всю вину пыталось свалить на истребителей, а последние, наоборот, на штурмовиков, мол, те шли неправильным курсом, теряли ориентировку и т. п. [63]

Чуть менее драматично сложился удар 14 Ил-2 из 218-го шап по аэродрому Большая Куликовка. В 5.22 они вышли на цель и в течение пяти минут сбрасывали на нее осколочные и фугасные бомбы, а также пускали «эрэсы». Впрочем, ни одна из бомб или ракет в цель не попала. На обратном пути, к ужасу экипажей, в небе появились вездесущие немецкие истребители. При этом они напрасно всматривались в небо, надеясь увидеть там свое прикрытие. Пилотов Ла-5 снова не оказалось в нужное время в нужном месте.

В ходе первой же атаки была сбита «черная смерть» ведущего первой шестерки капитана Лебедева. Вслед за ней горящими кометами понеслись к земле штурмовики младших лейтенантов Назарова и Соковкина. Еще один Ил-2 получил повреждения и совершил вынужденную посадку в расположении советских войск. Лишь после этого откуда-то возникли «Лавочкины». Поэтому вторая шестерка пострадала меньше. Три машины были повреждены и сели на вынужденную в разных местах уже на своей территории. Потери истребителей прикрытия составили три машины. Таким образом, атакующая группа лишилась в общей сложности десятка самолетов.

Остальные удары по немецким аэродромам 7 мая тоже прошли неудачно, хотя и не с такими большими потерями. 735-й, 800-й и 820-й шап снова атаковали свои «любимые» аэродромы харьковского аэроузла: Алешки, Сокольники и Рогань. И затем штаб 1-го шак доложил о якобы четырнадцати уничтоженных и двадцати поврежденных самолетах. При этом полки 4-го иак, прикрывавшие штурмовики, лишились девяти Як-1 и Ла-5. Налеты, совершенные 565, 566, 571 и 996-м шап на авиабазы Сещинская и Брянск, также завершились безрезультатно.

В общей сложности по итогам налетов, предпринятых 7 мая, сталинские авиаторы заявили о 122 уничтоженных на земле немецких самолетах. На самом же деле единственным их достижением стал Не-

111Н-16 из II./KG55 «Грайф», поврежденный на аэродроме Сталино-Северный. Этот «успех» принадлежал экипажам 17 Пе-2 из 86-го бап, которые сбросили бомбы с одного захода с высоты 4700 метров. Немцы тоже не остались в долгу, сбив одну пешку и сильно повредив другую.

В Сещинской, Сталино, Шаталово и Кутейниково получили ранения несколько человек из наземных частей. В то же время жертвами германских зенитчиков и истребителей стали 52 советских самолета, в том числе 27 Ил-2. В то утро самыми результативными снова были пилоты JG51 «Мельдерс». Фельдфебель Герберт Баройтер из 3-й эскадрильи за тринадцать минут сбил два «цементбомбера» и МиГ-3, фельдфебель Лебер из 2-й эскадрильи за десять минут – два штурмовика и один Ла-5, а командир 11-й эскадрильи обер-лейтенант Адольф Борхерс за четыре минуты – МиГ-3, Ла-5 и Ил-2. На счету же обер-лейтенанта Герберта Эпихардта из штабного звена 1-й группы, лейтенанта Йоахима Бренделя из 2-й эскадрильи и унтер-офицера Отто Гайзера из 10-й эскадрильи было по два Ила.

Но командующий ВВС Красной армии маршал авиации Новиков и не думал считаться с потерями, следуя известному принципу, что цель оправдывает средства. Опьяненный победными рапортами подчиненных, он в своей директиве от 8 мая сообщал:

*«Наше нападение на аэродромы противника 6 мая 1943 г. было успешным благодаря внезапности.*

*7 мая 1943 г. обстановка стала иной. Истребительная авиация противника стала настороженной, в повышенной боевой готовности, приближена к линии фронта ...*

*В такой обстановке действовать только по хорошо разведанным аэродромам, увеличить численность истребителей для прикрытия ударных групп. Группы штурмовиков должны быть постоянно сильными, чтобы они могли нанести удары не только по самолетам на аэродромах, но и надежно подавить средства ПВО ...*

*В основу тактики налетов нужно теперь положить силу и хитрость, так как на внезапность действия уже нельзя рассчитывать» [64] .*

Лишь зная о потерях советской авиации за последние два дня, особенно в штурмовых авиаполках, можно догадаться о том, что именно имелось в виду под словами маршальской директивы о «настороженности» вражеских истребителей.

Но, несмотря на призыв Новикова использовать хитрость, тактика действий осталась прежней. Утром 8 мая в воздух был поднят 181 самолет, чтобы снова атаковать немецкие аэродромы Брянск, Озерская, Краматорск и Красилено. Полагаясь на мнимые «результаты» прошлых ударов, командование авиаполков и авиадивизий, вероятно, думало, что взлетные полосы противника уже перепаханы, а почти все самолеты сгорели. Однако на подходе к целям экипажи вновь увидели в воздухе неизвестно откуда взявшиеся «тучи» Vf-109G и FW-190A, видимо «спешно переброшенные из Франции».

В результате четвертый и последний удар завершился ничем и стоил еще семи потерянных Ил-2. Побросав бомбы куда придется, штурмовики и бомбардировщики поспешили удалиться на свою территорию. Правда, их экипажи затем все же отчитались о шести якобы уничтоженных немецких самолетах. Но и эти достижения оказались преувеличением. На самом деле получили повреждения лишь два разведчика FW-189 из 1-й эскадрильи ближней разведки Aufkl.Gr.II, которая тогда базировалась на аэродроме Озерская [65] .

Всего в течение трех дней – с 6 по 8 мая 1943 г. – советская авиация совершила 1392 самолето-вылета, из которых 325 приходилось на Ил-2. Согласно официальным данным, на земле был уничтожен 501 немецкий самолет! Если верить этим победным данным, то получается, что в те дни на аэродромах, лишаясь всей своей техники, гибли целые эскадры люфтваффе. Можно сказать, что за три майских дня должен был быть уничтожен целый воздушный флот. Для всего Третьего рейха в целом это должно было



стать поражением, сравнимым по масштабу последствий с капитуляциями 6-й полевой армии в Сталинграде и армейской группы «Африка» в Тунисе.

Однако ни малейших намеков на это в Германии не наблюдалось. Словно противник и не заметил все эти удары. И неудивительно, поскольку фактически немцы потеряли на земле только пять самолетов: три He-111H, один Ju-88D и один Bf-109G. Еще двадцать машин получили различные повреждения и могли быть отремонтированы. Эти мизерные потери, естественно, не оказали никакого заметного влияния на ход воздушной войны даже на каком-нибудь отдельном локальном участке.

Тут надо сказать, что определенное завышение собственных успехов и соответственно потерь противника существовало во все времена и во всех армиях мира. Такова уж суть человеческой природы. Если же посмотреть на официальные итоги майских воздушных ударов по немецким аэродромам, то это «преувеличение» достигает поистине фантастического стократного размера! Столь огромной разницы между заявленными результатами и реальностью больше не было нигде и никогда за всю войну. Как тут не вспомнить цитату из уже упоминавшегося секретного приказа по ВВС Красной армии № 332309с от 20 июня 1942 г.: *«Неправдивость же столь велика, что порой граничит с неправдоподобностью»*.

В то же время общие потери атакующих составили 134 самолета. Среди них были 77 Ил-2, из которых 45 сбили истребители, а остальные – зенитная артиллерия. Штурмовые полки лишились 52 летчиков и 41 воздушного стрелка. Фактически за три дня немцы уничтожили целую штурмовую авиадивизию. На основании этих цифр можно смело утверждать: задуманная с размахом операция по уничтожению на земле сил 4-го и 6-го воздушных флотов люфтваффе закончилась полным крахом.

Надо сказать, что идея уничтожить вражеские самолеты на аэродромах одним большим ударом не была уникальной. Те же немцы 1 января 1945 г. провели операцию «Боденplatte». Тогда около 900 самолетов атаковали шестнадцать основных аэродромов союзников во Франции, Бельгии и Голландии. Этот удар считается малоэффективным и принесшим люфтваффе катастрофические потери. И действительно, в ходе операции было потеряно около 300 истребителей и 227 пилотов. Но при всем этом немецким летчикам удалось за один раз уничтожить 228 американских и английских самолетов и еще 144 повредить.

Советский же вариант оказался практически безрезультатным. Однако командование советских ВВС, поверив в очередной раз бравурным донесениям нижестоящих штабов, продолжало слепо верить в огромную эффективность своих воздушных ударов по аэродромам. Посему новые крупные операции не заставили себя долго ждать...

## Глава 5 ОСИНОЕ ГНЕЗДО

### «Мы собирались громить аэродром Сеща»

Готовясь к операции «Цитадель», германское командование решило провести в июне 1943 г. массированные налеты на советские промышленные центры. Главной целью был выбран Горьковский автозавод им. Молотова. Воздушный удар готовился в строжайшей тайне, параллельно была запущена дезинформация о якобы готовящемся крупном налете на Москву. На аэродромы Олсуфьево, Сещинская, Брянск, Орел-Западный, Карачев и другие были заблаговременно завезены большие запасы всевозможных авиационных боеприпасов.

Поскольку большинство баз бомбардировщиков находились в пределах досягаемости советских штурмовиков, командование люфтваффе позаботилось о надежном прикрытии с воздуха. К началу июня на аэродромах в районе Орла и Брянска были сосредоточены пять истребительных авиагрупп: I., III. и IV./JG51 «Мельдерс», I. и II./JG54 «Грюнхерц», из которых три были полностью вооружены самолетами FW-190A. Там же находилась и испанская эскадрилья 15.(Span)/JG51.

Начало операции было назначено на 20.00 4 июня. Накануне на аэродромы Орловского выступа скрытно перебазировались бомбардировщики. В Олсуфьево из Мелитополя прибыли He-111 из KG27 «Бёльке», а в Карачев и Сещинскую с аэродрома Сталино перелетели «Хейнкели» из II. и III./KG55 «Грайф», кроме того, в Сещинской приземлились экипажи I./KG 100 «Викинг», которым поручалась роль лидеров («цельфиндеров»). Всего на Брянско-Орловском аэроузле немцам удалось скрытно сосредоточить девять бомбардировочных групп из семи эскадр. Общее оперативное руководство их действиями принял на себя командир 1-й авиадивизии генерал-лейтенант Альфред Бюловиус.

В ночь на 5 июня 168 бомбардировщиков совершили первый массированный налет на Горьковский автозавод. В результате были полностью разрушены главный сборочный конвейер, литейный цех № 1, цех шасси и другие важнейшие объекты. При этом все самолеты благополучно вернулись обратно. Командование ПВО и все советское руководство в целом были в шоке, а наутро об остановке одного из крупнейших предприятий Советского Союза пришлось доложить и самому Сталину [66] .

Согласно данным люфтваффе, уже днем 5 июня последовали попытки ответных ударов по некоторым аэродромам, в частности по Сещинской. Однако они проводились разрозненными мелкими группами самолетов и были легко сорваны патрульными истребителями. В течение дня пилоты JG51 и JG54 сообщили о 23 сбитых самолетах.

В ночь с 5 на 6 июня последовал второй массированный налет на крупнейший завод Поволжья. Стало ясно, что немцы стремятся полностью уничтожить ГАЗ. В преддверии летней кампании это таило огромную опасность для советского командования. Между тем никто толком не знал, откуда по ночам прилетают «армады фашистских бомбардировщиков».

Днем 6 июня бомбардировщики В-25 из 15-го гв. бап АДД предприняли новый налет на аэродром Сещинская. Хотя советской стороной он был признан эффективным, фактически никаких серьезных повреждений аэродром не получил, а экипажи KG55 «Грайф» спокойно продолжали подготовку к третьему массированному налету на Горький.

Между тем самолеты-разведчики Пе-2 целыми днями лихорадочно бороздили воздушное пространство противника, выискивая скопления He-111 и Ju-88. В результате, сопоставив все полученные аэрофотоснимки, командование советских ВВС сделало ошеломляющее открытие. Бомбардировщики,

совершавшие ночные рейды в Поволжье, базируются не где-то в глубоком тылу, а на Орловском выступе, то есть под самым носом у штурмовиков 1-й и 15-й воздушных армий! Больше всего «стервятников» обнаружилось на аэродромах Сещинская, Орел-Западный и Брянск. Характерно, что сосредоточение «Хейнкелей-111» в Олсуфьево, где в почти полном составе базировалась KG27 «Бёльке», при этом выявлено не было.

Тем временем в ночь с 6 на 7 июня 154 He-111 и Ju-88 совершили третий подряд налет на Горький, сбросив 242 тонны бомб всех калибров. Были разрушены еще двенадцать цехов автозавода, а также десятки жилых домов [67]. Медлить дальше было нельзя, и Ставка ВГК приказала провести новую масштабную операцию по разрушению немецких аэродромов.

Ранним утром 7 июня, когда на ГАЗе еще догорал единственный в стране цех по производству колес, в штабы 1-й и 15-й воздушных армий пришел приказ: в период с 20.30 до 21.00 по московскому времени нанести массированные удары сразу по пяти авиабазам люфтваффе. Однако в дело неожиданно вмешалась погода. Днем прошли сильные ливневые дожди, и грунтовые взлетные полосы советских полевых аэродромов полностью раскисли. В результате удар штурмовиков не состоялся, что подарило многим их экипажам возможность прожить на один день дольше.

Поэтому первыми массированный налет на немецкие аэродромы совершили бомбардировщики АДД. В ночь с 7 на 8 июня, согласно плану, 102 самолета вылетели к Сещинской, 87 – к Брянску и еще 75 – к Орлу. Однако из-за метеоусловий, оставшихся по-прежнему не лучшими, 38 экипажей не смогли достичь их и сбросили бомбы на различные запасные цели. Атаковали аэродромы только 244 машины, при этом лидеры сбрасывали светящиеся и зажигательные бомбы, обозначая цель для остальных самолетов. По возвращении экипажи отчитались о восьми пораженных бомбардировщиках. Фактически же в Брянске был уничтожен один Ju-88А-4 из II./KG51 «Эдельвейс», а в Сещинской легкие повреждения (10%) получил Ju-88D-1 из 4-й эскадрильи дальней разведки Aufld.Gr. 121. Из летного и наземного персонала никто не пострадал [68].

Ухудшение погоды в обширном секторе юго-западнее Москвы сказалось в ту ночь и на активности германской авиации. Так, в четвертом ударе по Горькому приняли участие всего 20 He-111 из II./KG4 «Генерал Вефер» и I./KG100 «Викинг». Кроме того, на немецких авиабазах поискали запасы бомб и горючего, и требовалось время для их пополнения.

Тем временем в штабах шад разработали, как казалось, четкий план штурмового удара. Атаку целей на летных полях аэродромов, с учетом прежнего опыта, решили производить с пологого планирования под углом 25–30° с высоты 600–700 метров или же с бреющего полета. Открывать огонь из пушек и пулеметов предписывалось с дистанции 400–600 метров. Способ атаки предполагалось варьировать «в зависимости от расположения самолетов на аэродромах, степени их маскировки и рельефа местности». Для уничтожения стоящих на земле самолетов должны были применяться осколочные бомбы АО-10, АО-15 и АО-25, а также кассетные бомбы АО-2,5. Считалось, что осколки должны гарантированно выводить самолет из строя. Для «добивания» со второго захода нужно было вести огонь из пулеметов, пушек и пускать неуправляемые ракеты. На штурмовики, выделенные для поражения складов боеприпасов и бензохранилищ, предполагалось подвесить фугасные бомбы ФАБ-50, ФАБ-100 с взрывателями замедленного действия и зажигательные бомбы ЗАБ-2,5.

Командир 198-го шап майор Карякин еще накануне – 7 июня – получил приказ атаковать аэродром Сещинская. У многих летчиков он вызвал нервную дрожь. Уж слишком много историй ходило о тамошнем страшном зенитном огне и атаках десятков «Мессершмиттов». Говорили, что из вылетов к Сещи не возвращается половина экипажей, словом, гиблое место на карте. К тому же цель находилась на пределе радиуса действия Ил-2.

А затем воздушный удар был перенесен на следующий день. Александр Ефимов потом вспоминал:

*«Весь вечер мы были заняты подготовкой к заданию. Обсуждали маршрут, особенно тщательно разбирали действия при подходе к цели и в начале атаки. Внимательно изучили фотопланшет аэродрома Сеща. Наметили, кому какую цель атаковать, как маневрировать, куда уходить после атаки. В конце дня командир полка собрал всех, и летчики еще раз обсудили в деталях порядок выполнения боевой задачи.*

*Затем Карякин предоставил слово майору Бондаренко. Это был удивительно спокойный человек. Мы собирались громить аэродром Сеща – фашистское осиное гнездо. От одного сознания важности предстоящего полета по спине пробегали мурашки, а Михаил Захарович говорил с нами так спокойно и деловито, что можно было подумать, будто мы готовимся лететь туда с визитом вежливости» [69].*

Сам Ефимов получил от майора Карякина распоряжение в паре с ним перед самым налетом произвести разведку погоды на маршруте к цели. Хотя в своих послевоенных мемуарах он писал, что «дело это тоже важное», без сомнения, любой летчик скорее бы согласился слетать разведать погоду, чем штурмовать хорошо защищенный немецкий аэродром. Таким образом, командир полка выбрал для себя не самую трудную миссию.

В налете должны были участвовать самолеты и двух других полков 233-й шад – 62-го и 312-го шап. В общей сложности для удара выделялись 36 Ил-2. После постановки задачи представитель 172-го иап рассказал летчикам-штурмовикам о порядке встречи с истребителями сопровождения, назвал фамилии их ведущих. Эскорт состоял из 27 истребителей Як-1 и Як-7 из 233-й и 309-й иад.

Утро 8 июня выдалось пасмурным. Облака низко висели над летным полем, временами моросил дождь. У летчиков, живших на фронте одним днем, это вызвало надежду, что вылет отложится. Однако ближе к вечеру погода несколько разгулялась, и в 20.20 все же поступил приказ – атаковать Сещинскую.

Первыми поднялись разведчики погоды. Ефимов продолжал рассказ:

*«Пока летчики занимали свои места, мы с командиром полка, не задерживаясь на старте, парой пошли на взлет. Высоту набирали на маршруте. С удалением на запад облака поднимались выше и заметно редели. Кое-где в окна пробивалось клонившееся к закату солнце.*

*Вот и линия фронта. Командир сообщает по радио погоду... Летим на запад, то и дело меняя курс. Здесь скоро будет наша дивизия. Выше нас вдруг проскочила четверка «мессеров». Командир резко накренил самолет и со снижением пошел в сторону лесного массива. Но противник не заметил нас...*

*Берем обратный курс и на предельно малой высоте проходим линию фронта. И вот на встречных выше нас в знакомом нам боевом порядке пронесется армада штурмовиков с синими коками винтов – наш полк. Чуть в стороне – желтоклювые самолеты 312-го полка. Замыкает колонну 62-й полк – машины с красными коками винтов» [70].*

Однако организованного налета, как это часто уже бывало, не вышло. Одни штурмовики не смогли встретиться с истребителями сопровождения, другие – заблудились, а некоторые совершили вынужденные посадки из-за технических неисправностей. В итоге вместо 36 «горбатых» к вражескому «осиному гнезду» приближались всего тринадцать. Их экипажи это обстоятельство, конечно, мало радовало, так как чем больше была группа, тем соответственно была меньше вероятность, что будут атаковать и собьют именно тебя.

В очередной раз не удалось достичь и внезапности. Уже на подходе к Сещинской две группы Ил-2, возглавляемые майором Бондаренко и капитаном Малинкиным, натолкнулись на интенсивный заградительный огонь. Казалось, немецкие зенитки стоят повсюду, на каждой поляне. Одновременно в

воздухе вспыхивало до сотни разрывов, сопровождаемых гулким грохотом. Затем в небе на разных высотах показались знакомые силуэты «Мессершмиттов». Когда же штурмовики стали заходить для атаки, зенитчики открыли огонь уже по конкретным самолетам.

В итоге пилотам Илов пришлось сбрасывать бомбы с горизонтального полета с высоты 1200 метров. Ни о каком точном прицеливании при этом не могло быть и речи. Правда, потом некоторые летчики бодро доложили, что «били с бреющего по стоянкам самолетов».

Повернувшись обратно Илам предстоял самый опасный отрезок пути. Все знали, что атаки истребителей люфтваффе наиболее опасны как раз на отходе. Но штурмовикам на сей раз повезло, поскольку вслед за ними над Сещинской появились 26 Пе-2 из 204-й бад полковника С.П. Андреева и сопровождавшие их 42 истребителя Ла-5, которые и отвлекли на себя внимание немцев [71]. И все же некоторые «Мессершмитты» и «Фокке-Вульфы» атаковали Ил-2, которые шли к линии фронта разрозненными мелкими группами и поодиночке.

Так, одноместный Ил-2 младшего лейтенанта С. Петрова был поврежден прямым попаданием 20-мм снаряда, однако пилоту все же удалось развернуть машину в сторону линии фронта и на небольшой скорости выйти из зоны зенитного огня. Из-за неполадок в двигателе Петров отстал от своей группы и возвращался на свой аэродром в одиночку. Однако недалеко от линии фронта его штурмовик все же был настигнут парой Вф-109. Первая пулеметная очередь прошла мимо, но вторая ударила по центроплану. Петров снизился до бреющего полета и смог перетянуть через линию фронта. Но и «Мессершмитты» не отставали. Пулеметная очередь вывела из строя руль поворота. В итоге самолет плашмя упал на краю луга, пробороzdил загнутыми лопастями винта около пятидесяти метров и остановился. Пилот опасался, что на открытом месте немцы добьют его, поэтому сразу же выбрался из кабины и залез под крыло.

Двухместный Ил-2 Героя Советского Союза майора Михаила Бондаренко вскоре после разворота на обратный курс был замечен одиночным мессером, который затем произвел в общей сложности семь атак. Зная о наличии бортстрелка, «подлый фашист» заходил только сзади снизу. На штурмовике был поврежден двигатель, перебиты тросы управления рулями, а пилот и бортстрелок были ранены, причем последний тяжело. Бондаренко с большим трудом перетянул через линию фронта, после чего сразу же совершил вынужденную посадку «на живот» [72].

Также были сильно повреждены и совершили вынужденные посадки еще три «черные смерти». Из состава группы сопровождения было сбито три истребителя и еще три, получив повреждения, сели «на живот».

Что же касается результатов столь драматичного налета, то пилоты Илов отчитались о двадцати уничтоженных и пятнадцати поврежденных самолетах. А штаб 1-й воздушной армии с учетом донесений пешек и вовсе сообщил наверх, что *«на аэродроме Сеща уничтожено и повреждено, и частично подтверждено фотоконтролем, до 35 самолетов противника из 60–70 находившихся на нем самолетов»*. Кроме того, в воздушных боях в районе цели якобы было сбито три Вф-109, два Вф-110 и два FW-190.

Если учесть, что 8 июня на авиабазе Сещинская базировались только две группы: III./KG55 «Грайф» и III./KG1 «Гинденбург», то они обе должны были остаться вообще без бомбардировщиков. Фактически же в результате бомбежки и штурмовки самолеты и наземные сооружения вообще не пострадали. Был ранен только один германский зенитчик!

## «Других больше потом никто не видел...»

В тот же день в налете на авиабазы люфтваффе в районе Орла, согласно замыслу штаба 15-й воздушной армии, должны были участвовать 42 Ил-2 в сопровождении 56 истребителей Як-1, Як-7 и Ла-5. Часть последних выделялась для блокировки аэродромов с целью недопущения взлета истребителей, а остальные – для непосредственного эскорта штурмовиков.

В 19.30 с аэродрома Мценск взлетели 12 «горбых» из 614-го шап. Их сопровождали 22 истребителя из 315-й иад полковника В.Я. Литвинова. Целью налета был аэродром Орел, где бомбардировщиков вообще не было, а базировались только истребители, транспортники и связные самолеты.

Тем временем в 19.58 шестерка Як-1 из 65-го гв. иап попыталась заблокировать немецкий аэродром Мезенка. Пилоты потом доложили, что увидели на летном поле около тридцати двухмоторных бомбардировщиков и «пожгли» пять из них. Затем пара сержанта Божко и лейтенанта Ковенцова была атакована двумя FW-190, один из которых они сбили. В то же время один из Яков тоже был подбит и совершил вынужденную посадку.

Затем в окрестности Орла подтянулись гвардейцы 63-го и 64-го гв. иап. Немецкие посты наблюдения вовремя засекли приближение противника, и в воздух поднялись «Фокке-Вульф». В итоге практически все советские истребители были связаны боем. Воздушное сражение из-за низкой облачности приняло характер скоротечных, разрозненных схваток. Истребители со звездами и крестами то вываливались из облаков, то снова уходили в них, небо в разных направлениях прорезали трассирующие очереди. Время от времени в воздухе проносились горящие машины и раскрывались купола парашютов...

Впоследствии советские летчики заявили о шести сбитых фоккерах, которые записали на счета капитана Кубарева, старших лейтенантов Маношина и Ковенцова, младших лейтенантов Алексеева и Попова, а также сержанта Судожкина. Собственные потери советской авиации в этом бою составили по одному Як-1, Як-7 и Ла-5. Но, так или иначе, немцы добились главного, вместо прикрытия штурмовиков истребители были полностью связаны боями и выработали почти все свое горючее.

К этому времени к Орлу подходила дюжина Ил-2 из 614-го шап. Их экипажи напрасно всматривались в дождливое, свинцовое небо, надеясь увидеть силуэты своих истребителей. Однако тем было некогда, и пришлось выполнять задание без прикрытия. В итоге немецкая зенитная артиллерия и истребители JG51 сбили все двенадцать «цементбомберов», ни один из которых не смог даже дотянуть до линии фронта. Пропали без вести 24 летчика и бортстрелка, в том числе штурман полка и помощник командира полка по воздушно-стрелковой подготовке.

Ведущий группы истребителей 315-й иад затем сообщил, что от цели в сторону Мценска шли *«только четыре Ил-2, один из которых был сбит зенитным огнем, а других больше потом никто не видел»*. Сами истребители тоже понесли большие потери: с задания не вернулись семь летчиков.

Потеряв в общей сложности 19 из 34 самолетов, а также 31 из 48 летчиков, ударная группа не добилась никаких результатов. Аэродром Орел не пострадал, а все бомбы по большей части взорвались на близлежащих городских улицах и пустырях. По данным люфтваффе, в тот вечер по два Ил-2 сбили командир 11-й эскадрильи обер-лейтенант Адольф Борхерс, лейтенант Йоахим Бренд ель из 1-й эскадрильи и фельдфебель Бернхард Фехтель из 10-й эскадрильи. По одному «цементбомберу» записали на свои счета испанцы из 15-й эскадрильи – тениенте Рамон Галиван и Луис Аскуэт-Брунет.

Судьба оказалась более благосклонной к 12 Ил-2 из 948-го шап, целью которых должен был стать аэродром около поселка Хомуты, в 24 километрах юго-западнее Орла. Взлетев с полевого аэродрома

Проходное и встретившись с истребителями, штурмовики направились к цели. Однако им «повезло», так как путь им преградила сплошная облачность. Командир полка майор Храбрых принял действительно храброе решение – прекратить выполнение задания и повернуть назад. Это спасло жизнь многим неопытным экипажам, которыми и был укомплектован полк [73] .

Затем в ночь на 9 июня 1943 г. еще 160 советских двухмоторных бомбардировщиков совершили новые налеты на аэродромы люфтваффе на Орловском выступе. Однако и эта бомбежка по площадям не принесла никаких ощутимых результатов. Так, на аэродроме Орел-Западный получили ранения лишь два человека из наземного персонала. В то же время на свои базы не вернулся 21 самолет, или 13 % от общего числа участвовавших в налете.

10 июня удары по авиабазам продолжились. Уже в 4.15 по московскому времени над аэродромом Харьков-Сокольники послышался натужный рев моторов. Надо заметить, что в тот момент на нем никаких бомбардировщиков не базировалось, а пилоты находившихся там «Штук» и слыхом не слыхивали про Горьковский автозавод. Наземный персонал и летчики уже по звуку поняли, кем были эти непрошенные гости.

Вместе с восходом солнца с востока двумя группами приближались 24 Ил-2 из 66-го и 673-го шап. Впрочем, налетов «цементбомберов» могла испугаться только необстрелянная молодежь, все, кто поопытнее, знали, что самый верный способ уцелеть – это оставаться на месте и продолжать спать либо вообще пойти и лечь под самолет. Бомбы попадут куда угодно, но не в него!

Так оно и получилось. Пилоты «горбатов» потом, как всегда красочно, расписали свой удар: *«10 взрывов, сопровождавшихся большим пламенем, подавлено несколько зениток, 35 уничтоженных самолетов»* [74] . Согласно же немецким данным, осколками бомб был легко поврежден лишь один Ju-87D из 3-й эскадрильи StG77. При этом Илы не сумели уйти без потерь, с задания не вернулись машины младших лейтенантов Левченко и Киндарьяна.

С ударом 800-го и 820-го шап по аэродрому Микояновка получилось то же самое. После безуспешной атаки штурмовики на отходе были атакованы «Мессершмиттами», видимо взлетевшими с «блокированного» истребителями 4-го иак аэродрома Рогань. В результате были один за другим сбиты два Ил-2.

Из состава 1-й воздушной армии для участия в налетах было выделено 44 двухмоторных бомбардировщика, 54 штурмовика и 135 истребителей. Часть последних предназначалась для сопровождения, а остальные – для отсечения истребителей противника и блокировки аэродромов. Однако для всех этих сил продолжение воздушной операция против «осиного гнезда» люфтваффе снова закончилось полным фиаско.

Так, 23 Ил-2 из 571-го и 566-го шап, которых должны были прикрывать истребители из 18-го гв. иап и 168-го иап, вечером 10 июня совершили налет на аэродром Брянск. Последние уже на подходе к цели были встречены немецкими истребителями и ввязались в воздушный бой. Штурмовики же, невзирая на сильный зенитный огонь, сбросили бомбы, правда, непонятно куда, а затем в момент разворота на обратный курс были атакованы сразу 15 Bf-109 и FW-190 из JG51 «Мельдерс». В итоге на землю рухнуло 18 «горбатов», и только пятерым экипажам удалось довести изрешеченные машины до своих аэродромов [75] .

В провале удара был обвинен командир 168-го иап, которого отдали под суд военного трибунала. Но, самое главное, самопожертвование штурмовиков в стиле камикадзе оказалось совершенно бессмысленным.

10 июня на аэродроме Брянск находились бомбардировщики Ju-88A из II. и III./KG51 «Эдельвейс», но

ни один из них не пострадал.

Двадцати трем экипажам 62-го и 312-го шап поручили снова атаковать Сещинскую. К ней самолеты подошли в 20.20, когда экипажи «Хейнкелей» ужинали, готовясь к очередному налету на промышленные центры Поволжья. Прием оказался «радушным». По приближающимся «черным смертям» палили десятки зенитных орудий разных калибров и крупнокалиберных пулеметов, в том числе расположенные на станции Сещинская и в одноименном поселке. Сотни разрывов искромсали вечернее небо. Огонь велся тремя ярусами, а вокруг аэродрома вообще встал сплошной колышущийся конус разрывов на всех высотах! Такого приветственного «салюта» пилоты штурмовиков еще не видели. Понятно, что ни о каком выборе конкретных целей для атаки не могло быть и речи. Пилоты просто на глазок целились по району аэродрома и, сбросив залпом весь боезапас, сразу отворачивали в сторону.

Тем не менее прямым попаданием у Ил-2 младшего лейтенанта А.Г. Кузнецова оторвало правую плоскость, и он камнем пошел к земле. Еще два штурмовика получили повреждения. На отходе от цели группу попытались атаковать несколько «Фокке-Вульфов», но им помешали истребители сопровождения, имевшие большое численное превосходство. Немцы предпочли уклониться от боя и уйти в облака. И все же до этого они успели подбить два «цементбомбера», которые совершили вынужденные посадки «на живот».

Основная же масса истребителей IV./JG51 в это время была занята уничтожением штурмовиков 224-й шад и подошедших бомбардировщиков Пе-2. В результате, пока в страхе озирававшиеся по сторонам пилоты И лов мчались на свои базы, позади них один за другим гибли пешки 204-й бад. Девятка во главе с командиром эскадрильи майором И.Г. Агеевым была сбита в полном составе. Погибли и попали в плен 27 членов их экипажей. Это был полный разгром [76] .

На следующий день самолеты-разведчики попытались сфотографировать результаты удара, но в районе цели увидели лишь облака и дымку. Между тем, по немецким данным, 10 июня аэродром Сещинская не пострадал, так же как и Брянск. Зато советские безвозвратные потери в ходе налетов на них в течение дня составили 41 самолет, в том числе 19 Ил-2, 11 Пе-2, по четыре Ла-5 и Як-7, а также три Як-1.

В очередной раз отличились пилоты JG51 «Мёльдерс». Обер-фельдфебель Ханс Пфэлер из 12-й эскадрильи в течение четырнадцати минут сбил четыре пешки и один «Лавочкин», а командир 10-й эскадрильи обер-лейтенант Гюнтер фон Фассонг в течение девяти минут – три Пе-2. Кавалер Рыцарского креста лейтенант Генрих Хофемейер из 3-й эскадрильи за восемь минут отправил на землю три Ил-2, а обер-фельдфебель Гюнтер Коззатц и унтер-офицер Гюнтер Йостен из 1-й эскадрильи соответственно за шесть и девять минут – еще по три «цементбомбера».

Всего же, по официальным советским данным, с 5 по 10 июня авиация совершила 3360 самолетов-вылетов для нанесения ударов по аэродромам люфтваффе, якобы уничтожив от 140 до 170 самолетов. На самом деле за все это время люфтваффе потеряли на земле только один Ju-88, еще две машины получили легкие повреждения. При этом собственные потери атаковавших составили 106 машин! По данным оперативного управления ВВС Красной армии, боевая живучесть Ил-2 при налетах на аэродромы противника в операциях воздушных армий в мае – июне 1943 г. в среднем составляла 15,2 самолетов-вылета на одну потерю.

В ночь на 11 июня бомбардировщики АДД вновь совершили массированные налеты на Брянский и Орловский аэроузлы. Всего было выполнено 700 самолетов-вылетов, и при этом экипажи доложили об уничтожении 150 самолетов противника! Собственные потери, в том числе от огня немецкой зенитной артиллерии, составили 19 машин. Фактически же никаких серьезных повреждений немецкие аэродромы вновь не получили.



О том, что очередная масштабная операция потерпела фиаско, говорит тот факт, что бомбежки городов Поволжья продолжались. Уже в ночь на 11 июня 109 He-111 и Ju-88 совершили массированный налет на Ярославль, сбросив на него 190 тонн бомб всех калибров. В результате был полностью разрушен крупнейший в стране шинный завод. На следующую ночь люфтваффе снова атаковали Горький, а в последующие дни начались налеты на Саратов и Камышин. И это в то время, когда штабы 1-й и 15-й воздушных армий и АДД отчитывались о сотнях сожженных на земле машин и перепаханных бомбами взлетных полосах аэродромов.

Поэтому авиация дальнего действия получила приказ продолжать бомбить немецкие аэродромы. В ночь на 12 июня бомбардировщики Пе-8, Ил-4 (ДБ-3), В-25 и Ли-2, а также допотопные ТБ-3 выполнили 486 самолето-вылетов на Шаталово, Сещинскую, Брянск, Орел и Боровск. Одновременно аэродромы атаковали еще и бипланы У-2, использовавшиеся как легкие ночные бомбардировщики.

Наиболее успешным оказался налет на Шаталово. На аэродроме было уничтожено сразу три самолета-разведчика Fi-156 «Шторьх» из NAGr.5. Еще три «Хеншеля» Hs-126 из этой же группы получили повреждения от 15 до 40 %. Также были серьезно повреждены два Vf-110G-3 из 1-й эскадрильи ближней разведки Aufkl.Gr16. Из наземного персонала погибли восемь человек, а еще 17 получили ранения [77]. Впрочем, все эти самолеты не имели никакого отношения к продолжавшимся налетам на тыловые города Советского Союза.

Затем 18 июня на аэродроме Сещинская все-таки удалось прямым попаданием уничтожить на стоянке один He-111H из 5-й эскадрильи KG4 «Генерал Вефер». Все последующие ночные налеты, продолжавшиеся вплоть до 26 июня, закончились безуспешно.

В целом массированные налеты на немецкие аэродромы на Орловском выступе, проводившиеся с 5 по 26 июня 1943 г., не дали практически никаких результатов. Советской авиации удалось уничтожить на аэродромах пять немецких самолетов: три Fi-156 и по одному Ju-88 и He-111, еще шесть-семь машин получили различные повреждения. Все эти достижения пришлось на ночные двух- и четырехмоторные бомбардировщики и, возможно, на «кукурузники» У-2.

Удары же штурмовиков, специально созданных для поражения подобных целей, оказались совершенно бесполезными! Спрашивается, куда же девались сотни бомб, сброшенных «черными смертями» на германские аэродромы? Ведь куда-то же они падали? Ответ прост, падали они на близлежащие поселки и деревни, на поля и огороды, а нередко также на головы своих же мирных жителей.

В то же время штурмовые, бомбардировочные и истребительные полки, а также соединения АДД понесли большие потери. В отчете о боевых действиях 1-й воздушной армии за июнь 1943 г. по этому поводу содержался неутешительный вывод: *«Необходимо отметить, что в операции по удару по аэродромам противника мы понесли чрезвычайно большие потери, особенно 10.06, которых можно было бы избежать при лучшей организации боевой работы».*

# Глава 6 «НАМНОГО ОСЛАБИТЬ ГРУППИРОВКУ ВРАГА»

## Бессмысленные жертвы

Под впечатлением мнимых майско-июньских «успехов» командование ВВС Красной армии к началу июля 1943 г. подготовило очередную, уже третью подряд масштабную операцию по атакам немецких аэродромов. Общий замысел ее состоял в том, чтобы накануне предполагаемого немецкого наступления в районе Курского выступа взять и ударить сразу по всем авиабазам люфтваффе, дабы «намного ослабить группировку врага». Для участия в ней командующие 2-й и 17-й воздушными армиями решили задействовать не менее сотни Ил-2 и в два раза больше истребителей сопровождения.

Сигналом к началу массированной атаки должны были стать «очевидные признаки подготовки противника к наступлению», а именно перебазирование немецких самолетов на прифронтовые аэродромы. И таковое после томительного ожидания началось вечером 4 июля. Советские наземные наблюдатели и разведчики ночью наперебой докладывали о массовом перелете разных типов самолетов, шуме двигателей и других признаках приготовлений. После этого советское командование решило, что час пробил. Так, командующий Воронежским фронтом генерал-полковник Н.Ф. Ватутин лично санкционировал удар 2-й воздушной армии по аэродромам. Воздушная операция должна была начаться с рассветом 5 июля.

Всю ночь на аэродромах кипела работа, механики готовили «горбатых» к вылету, подвешивали бомбы и «эрэсы». Командиры полков и эскадрилий изучали аэрофотоснимки авиабаз, взлетных площадок и основные ориентиры. Все цели были поделены между ударными группами. Так, 237-й шап должен был «накрыть» аэродромы Основа и Харьков-Рогань, 266-я, 291-я и 292-я шад наносили удар по аэродромам Харьков-Сокольники, Микояновка и Померки, а Илы из 17-й воздушной армии взяли на себя Барвенково и Краматорск. Для атаки каждой цели выделялись группы по восемнадцать штурмовиков [78].

Утро 5 июля на всем Восточном фронте, но особенно в районе Курского выступа, началось в тревожном напряжении. Затянувшееся трехмесячное затишье рано или поздно должно было чем-то закончиться. Однако перед восходом солнца на линии фронта с виду все было мирно. Прохладный ветерок тербил деревья, кое-где пели птицы, в ручейках журчала вода. Первым утреннюю тишину нарушил надсадный рев моторов советских штурмовиков на Воронежском фронте. Рассекая утренний воздух, бронированные машины понеслись над степями и лесами к немецким аэродромам.

Германские РЛС «Вюрцбург» и «Фрея» засекли приближение большого количества самолетов уже на дистанции в несколько десятков километров. Это позволило своевременно поднять в воздух все имевшиеся истребители и привести в полную боевую готовность зенитную артиллерию. Вf-109G из JG52 и JG3 «Удет» начали барражировать над районом, куда направлялись русские. По радио их пилотам постоянно поступали сведения о курсе и скорости полета воздушных целей.

Восемнадцать Ил-2 из 735-го и 66-го шап на рассвете вылетели для атаки аэродрома Померки. Но дело сразу пошло наперекосяк, так как уже на взлете в воздухе столкнулись две машины. Неопытные пилоты все внимание концентрировали на ведущих, боясь нарушить строй и сбиться с курса. И видимо, не зря, так как на маршруте полета где-то «потерялась» еще пара самолетов. В итоге до цели долетели лишь четырнадцать штурмовиков. Это ослабило ударную группу, но экипажи все же надеялись на внезапность,

которую им обещало командование.

Однако аэродром Померки оказался отнюдь не «мирно спящим». На фоне уже светлеющего неба над ним виднелись силуэты патрульных немецких истребителей, потом показались вспышки выстрелов зениток, и рядом со штурмовиками прошли трассеры. Но главный сюрприз состоял в том, что на летном поле не было ни одного вражеского самолета, хотя по донесениям разведки оно было должно забито ими...

В 4.27 по московскому времени Илы вышли в атаку, сбросив бомбы просто посередине летного поля. Вслед за этим первые четыре штурмовика были атакованы истребителями и один за другим рухнули на землю. Оставшиеся собрались в группу и, как могли, отбивали атаки «Мессершмиттов». Но помогло это мало. В итоге вылет закончился потерей десяти «горбатов» с экипажами и соответственно полным фиаско.

Шестнадцать Ил-2 из 237-го шап также пересекли линию фронта на рассвете и взяли курс на полевой аэродром Основа. Они шли на высоте 1000–1500 м двумя группами по восемь машин. Их прикрывала десятка Ла-5 из 31-го иап. Но и здесь воздушного удара в стиле блицкрига тоже не получилось. На подходе к цели ударную группу встретили Вф-109G из II./JG3. Часть «Мессершмиттов» быстро отсекала «Лавочкины», тогда как остальные ринулись в атаку на оставшиеся без защиты штурмовики первой восьмерки. Первым был сбит Ил-2 лейтенанта Воробьева. Затем, получив серию прямых попаданий, в воздухе взорвался еще один «цементбомбер». Остальные машины получили повреждения, но продолжили полет.

Никто из экипажей уже не строил иллюзий относительно внезапности налета. Следующей преградой для них стал огонь зенитной артиллерии, которой удалось поразить еще один самолет. В итоге оставшиеся пять штурмовиков из первой группы в 4.43 вышли на цель уже без всякого строя, каждый сам по себе. Но и над аэродромом Основа в небе взрывались десятки зенитных снарядов, мешавшие какому-либо прицеливанию. Наскоро сбросив бомбы, «горбатые» повернули обратно.

Но шансов на возвращение у летевших поодиночке машин практически не было, поскольку в небе было полно истребителей люфтваффе. Первым был сбит самолет ведущего группы капитана Г.Я. Цыганкова. Затем немцы один за другим сбивали еще три «цементбомбера». Один из них с трудом перетянул через линию фронта и плюхнулся «на живот» около деревни Юрьевка. На свой же аэродром вернулся лишь один изрешеченный штурмовик младшего лейтенанта Шакурского.

Вторая восьмерка Ил-2 фактически повторила судьбу первой, потеряв еще шесть машин. В общей сложности ударная группа лишилась тринадцати «горбатов» и двух Ла-5. А результат налета на аэродром Основа тоже оказался нулевым.

У немцев отличились фельдфебель Ханс Грюнберг из 5-й эскадрильи JG3, сбивший в то утро сразу четыре «черные смерти», а также командир II./JG3 майор Вернер-Курт Брэнгле и командир той же 5-й эскадрильи обер-лейтенант Йоахим Киршнер, на чьем счету были по два штурмовика и одному истребителю.

Восемнадцать Ил-2 из 241-го шап под прикрытием такого же количества Як-7б должны были атаковать аэродром Микояновка. Удар планировался как внезапный, так что экипажи надеялись лишь на слабое противодействие вражеской ПВО. Однако еще на подходе к цели их встретили Вф-109 из I./JG52. Пилоты советских истребителей тут же бросили своих подопечных на произвол судьбы и стали отбиваться от атак мессеров каждый сам по себе. Лишь командир 737-го иап майор Николай Варчук в одиночку продолжал «сопровождение» штурмовиков, но его личный героизм уже не мог спасти их. Немцы в ходе первых же атак практически беспрепятственно сбивали сразу семь «горбатов» машин, в том числе машину ведущего группы капитана Авдеева [79] .

Оставшиеся одиннадцать штурмовиков настойчиво продолжили полет к Микояновке, причем

некоторые летели с сильными повреждениями и с мертвыми бортстрелками в задних кабинах. На подходе к аэродрому они попали еще и под обстрел зениток, но преодолели и этот барьер. Однако самое неприятное ощущение экипажи испытали, достигнув своей цели. Когда из утренней дымки показалось летное поле, то стало отчетливо видно, что оно пусто! А на стоянках виднелась всего пара неисправных «Мессершмиттов». Сбросив бомбы на безлюдный аэродром, Илы повернули обратно. Семь штурмовиков и три истребителя вместе с летчиками были потеряны фактически впустую [80] .

Аналогичным образом закончились крахом и налеты на аэродромы Харьков-Сокольники, Харьков-Рогань, Краматорск, Барвенково и др. Николай Пургин, служивший тогда в 820-м шап и ставший позднее Героем Советского Союза, затем вспоминал об атаке аэродрома Харьков-Сокольники: *«Свой первый боевой вылет я сделал в составе двенадцати самолетов на рассвете пятого июля на немецкий аэродром Сокольники. Однако мы опоздали с ударом – самолетов на аэродроме не было. Наносили удар по ангарам и складам. Честно говоря, я ничего не понял в этом вылете. Поскольку я был ведомым, то основная моя задача была держаться ведущего, не отстать. Видел разрывы зенитных снарядов, потом подошли немецкие истребители»*. Потери 820-го шап в том вылете составили четыре машины.

Всего в ходе налетов на немецкие аэродромы утром 5 июня 1943 г. советские штурмовые и истребительные полки потеряли 120 самолетов. По итогам воздушных ударов командиры полков заявили о 71 якобы уничтоженном самолете. Однако фактически ни один немецкий самолет не пострадал! В самом преддверии немецкого наступления оказалась ослаблена не вражеская, как было задумано, а как раз советская авиация.

## «Такой армадой еще не ходили»

В 9.00 по берлинскому времени 5 июля 1943 г. дивизии вермахта после точечной артподготовки, сопровождаемой воем реактивных минометов «Небельверфер», перешли в наступление. Люфтваффе снова господствовали в воздухе, но командованию советских ВВС было нечего противопоставить им. Десятки штурмовиков Ил-2 догорали на земле после безуспешных атак аэродромов, а множество оставшихся находились в небоеспособном состоянии.

В дальнейшем, чтобы хоть как-то свести на нет преимущество немцев в воздухе, советские штурмовики время от времени пытались наносить разрозненные удары по авиабазам противника. Так, вечером 6 июля четыре Ил-2 из 290-й шад атаковали аэродром Толоконное, на котором их экипажи насчитали 40–50 припаркованных «Мессершмиттов». Пять из них летчики посчитали уничтоженными и еще десять поврежденными. В этот же день бомбардировке и обстрелу с воздуха подверглись полевые аэродромы Болдыревка, Дудовка и Головино.

7 июля восьмерка Ла-5 из 5-го гв. иап майора В.А. Зайцева нанесла удар по аэродрому Харьков-Рогань, где незадолго до этого самолет-разведчик обнаружил «скопление фашистских самолетов». Хотя каждый истребитель нес всего по две бомбы ФАБ-50, пилоты по возвращении заявили об уничтожении сразу шестнадцати самолетов, то есть по паре на брата, при этом среди них, как утверждалось, был один четырехмоторный FW-200! Собственные потери составили один «Лавочкин» [81].

В этот же день шесть «цементбомберов» из 775-го шап атаковали аэродромы Болдыревка и Толоконное. И снова, согласно донесениям, полный успех – одиннадцать сожженных FW-190. По немецким данным, 7 июля на аэродроме Варваровка прямым попаданием авиабомбы был уничтожен один «Фокке-Вульф» из 3-й эскадрильи SchGl.

12 июля войска Брянского фронта перешли в наступление. Но, несмотря на большой численный перевес, тщательно подготовленный удар вскоре увяз в немецкой обороне. Солдатам пришлось буквально прогрызаться через нее километр за километром. О возобновлении массированных ударов по аэродромам противника больше не могло быть и речи. Штурмовые полки несли огромные потери. Только за один день 13 июля 15-я воздушная армия лишилась сразу 49 Ил-2!

Однако 17 июля штурмовики 1-й воздушной армии снова начали налеты на хорошо знакомую им немецкую аэродромную сеть в районе Брянска. Сначала аэродром Карачев атаковали Илы из 312-го шап, затем «горбатые» из 873-го шап трижды бомбили Озерскую, всякий раз «уничтожая» там скопления транспортных Ju-52. В ночь на 20 июля шесть Ил-2 из 135-го шап с высоты 2000 метров сбросили бомбы на аэродром Домнино, и затем было заявлено о поражении пяти находившихся там FW-190. Применение штурмовиков ночью, да еще в ходе воздушного удара по аэродрому, было делом неслыханным.

На следующий день шесть Илов из 946-го шап, которых прикрывали восемь Ла-5, произвели аэрофотосъемку нескольких авиабаз люфтваффе и обнаружили там десятки немецких самолетов. Попутно в том же районе воздушную разведку вели разведчики Р-39, Пе-2 и Пе-3 из 98-го гвардейского отдельного дальнего разведывательного полка. Основываясь на полученных данных, 21 июля штурмовики 224-й шад снова полетели бомбить Карачев. Правда, при этом они заблудились и вместо него проштурмовали Брянск. Как водится, затем было доложено о множестве сожженных на земле «стервятников» [82]. Фактически же на аэродроме Озерская был уничтожен один Fi-156 «Шторьх» из 3-й связной эскадрильи.

Попытки штурмовать немецкие авиабазы предпринимались и на других участках Восточного фронта. Так, 20 июля был атакован аэродром Краматорск. На сей раз советским авиаторам удалось уничтожить там один Ju-87D из 7-й эскадрильи StG77, и еще девять «Штук» получили осколочные повреждения. На

аэродроме Сталино в ходе налетов 18–20 июля были сильно повреждены пять He-111H из KG55 «Грайф». Но все эти достаточно скромные успехи были скорее исключением, чем правилом.

Вечером 21 июля авиаразведка донесла, что на аэродроме Кутейниково якобы село около сотни вражеских самолетов. 806-й шап получил приказ на рассвете следующего дня нанести удар по аэродрому всеми боеспособными машинами.

Согласно первоначальному плану, штурмовики должны были сопровождать двадцать истребителей. Василий Пальмов затем в своих мемуарах писал:

*«Это сообщение обрадовало, летчики одобрительно зашумели:*

*– С таким прикрытием летать можно!*

*– Такой армадой еще не ходили!*

*На аэродроме серел рассвет. Технический состав уже расчехлил машины, подсоединил баллоны со сжатым воздухом для запуска мотора. Воздушные стрелки приготовили парашюты и стояли на плоскостях, ожидая командиров. С КП взметнулась зеленая ракета. И сразу же зарокотало два десятка моторов...*

*Первый самолет уже вырывается на старт...*

*Уже в воздухе, заняв место в строю, уточняя показания приборов. Мотор работает хорошо, и это успокаивает. Когда легли на курс, обратил внимание – в эфире тишина. Все молчат или я никого не слышу? Оказалось, на самолете неисправна радиостанция» [83].*

Но это была не самая большая неприятность. Главная же заключалась в том, что для прикрытия вылетели не двадцать, а всего шесть Як-1. При этом один из них почему-то вскоре вернулся на свой аэродром. Остальные же пять над линией фронта были перехвачены «Мессершмиттами», и в итоге штурмовики остались вообще без защиты.

Пройдя через полосу дождя, пилоты Илов увидели впереди белый посадочный знак немецкого аэродрома. Первым в пологое пикирование перешел Ил-2 командира полка майора Г.М. Смыкова. Вслед за ведущим устремились на цель и все остальные. В этот момент зенитные батареи открыли плотный заградительный огонь.

Пальмов продолжал вспоминать: *«Прямо на меня летит красный шар «эрликона». Невольно пригибаюсь в кабине. Пронесло. Когда выхожу из пикирования, успеваю заметить чуть выше, в стороне от аэродрома, истребители. Может, наши подоспели и блокируют аэродром?» [84]*

Но Пальмов ошибся. Это были не Яки, а Vf-109G из I./JG52. В итоге немецкие зенитки и истребители сбили пять Илов, а все остальные, за исключением машины командира полка, получили значительные повреждения. После возвращения оставшихся штурмовиков на свой аэродром стало ясно, что полк временно утратил боеспособность. В тот день он больше боевых вылетов не выполнял. Хотя пилоты 806-го шап заявили о том, что на земле ими были уничтожены пятьдесят самолетов разных типов, налет в действительности закончился безрезультатно.

4 августа, в период с 16.10 до 19.40 по московскому времени, Ил-2 из 724-го шап совершили несколько налетов на аэродром Карачев, заявив об уничтожении там 35 самолетов. В то же время немецкие зенитки и истребители сбили четыре «цементбомбера», в том числе машину командира полка подполковника С.М. Ярославцева. Отличился обер-фельдфебель Отто Киттель из 2-й эскадрильи JG54, на чьем счету были два штурмовика.

По возвращении экипажи оставшихся Илов сообщили о десяти якобы сбитых ими в воздушных боях

«Фокке-Вульфх». На самом же деле немцы тогда потеряли один FW-190A-5, чей пилот – командир все той же 2-й эскадрильи JG54 обер-лейтенант Ханс Гётц – погиб. При этом, по одной версии, он действительно был сбит огнем бортстрелков штурмовиков, а по другой – его истребитель потерпел катастрофу, задев концом плоскости землю во время крутого виража на предельно малой высоте. Для эскадры «Грюнхерц» гибель кавалера Рыцарского креста, одержавшего 82 воздушные победы, была большой, но все же единственной потерей.

В этот же день, в сотнях километрах к югу, 12 Ил-2 из 673-го шап атаковали аэродром Микояновка. Летчики отчитались о пятнадцати уничтоженных самолетах, хотя фактически на земле получили небольшие повреждения только два FW-190 из II./SchGl.

5 августа немецкие войска оставили Белгород. Фронт постепенно приближался к базам, с которых с далекой осени 1941 г. действовали самолеты люфтваффе. В ночь на 6 августа бомбардировщики А-20 и Ил-4 из 6-го авиакорпуса дальнего действия генерал-майора Г.Н. Туликова нанесли удар по аэродрому Померки. В последующие две ночи налеты на этот объект повторились, однако бомбежки не принесли никаких видимых результатов. Тогда днем 9 августа Померки с пикирования атаковали Пе-2 из 1-го бак полковника И.С. Полбина. И снова все бомбы легли мимо! После этого к делу были опять привлечены штурмовики.

266-й шад полковника Ф.Г. Родякина поручили разбомбить Померки, а 800-й шап подполковника А.И. Митрофанова получил приказ атаковать аэродром Харьков-Сокольники. По советской традиции боевая задача им была поставлена в самый последний момент, поздно вечером 9 августа. Согласно хитроумному замыслу штабистов, атаку целей нужно было произвести на рассвете следующего дня с северо-западного направления, дабы появиться над ними с темной стороны горизонта.

Летчик 800-го шап Михаил Степанов позднее писал: *«Удар должна была произвести группа в 18 самолетов Ил-2 под прикрытием 12 истребителей Як-1. Взлет был произведен с рассветом. Группа, собравшись над аэродромом, в боевом порядке трех шестерок из «клина» звеньев, с набором высоты легла на курс к аэродрому истребителей, который находился в 40 км от аэродрома штурмовиков. Несмотря на то что на аэродроме истребителей находился офицер связи, связанный телефоном с аэродромом штурмовиков, встреча с истребителями была произведена с большим трудом из-за плохой видимости и только при помощи радио, пользование которым до цели не рекомендовалось (для лучшей скрытности налета)»* [85].

Дальнейший полет к цели проходил в нервной обстановке. После пересечения линии фронта летчики увидели впереди плотную облачность на высоте 100–1200 метров. Набрав высоту полтора километра, Илы и Яки пошли над тучами. Пролетев над железной дорогой Белгород – Харьков и углубившись на немецкую территорию, группа сделала крутой разворот влево, чтобы зайти на аэродром с северо-восточного направления. Он находился на северной окраине Харькова, и вскоре, несмотря на утреннюю дымку, пилоты могли отчетливо видеть городские кварталы и площади. Но гораздо неприятнее оказался вид разрывавшихся в небе зенитных снарядов. Тем не менее штурмовики продолжали идти на объект.

Вскоре показалось летное поле и стоянки самолетов. Степанов продолжал свой рассказ: *«Удар был произведен шестерками с крутого планирования с углом до 40 градусов. На аэродроме, видимо, уже начиналась работа, потому что многие самолеты рулили и стояли на старте, помимо того, что большое количество было сосредоточено на стоянках, особенно у ангаров с западной стороны аэродрома. Штурмовики нанесли ряд последовательных ударов шестерками, используя всю мощь вооружения самолетов Ил-2»* [86]. После выхода из атаки группа была атакована истребителями Вф-109, однако серьезных потерь не понесла [87].

В общей сложности летчики 800-го шап отчитались о якобы уничтоженных двадцати двух самолетах и пяти ангарах. В этот же день 12 Ил-2 из 266-й шад атаковали Померки, заявив о том, что люфтваффе лишились там еще десятка машин. Однако на самом деле на обеих авиабазах не пострадал ни один немецкий самолет. Затем на рассвете 13 августа десятка Ил-2 из 735-го шап совершила еще один безрезультатный налет на аэродром Основа.

После захвата советскими войсками немецких аэродромов в районе Харькова в составе 17-й воздушной армии была сформирована специальная комиссия для их осмотра. Штабистам очень хотелось посмотреть на места, к которым им столько раз приходилось посылать штурмовики. На огромных опустевших летных полях действительно обнаружилось множество засыпанных воронок от бомб, а в окрестностях многочисленные следы разрушений: поваленные деревья, разрушенные дома и сгоревшие автомобили.

В докладе об осмотре аэродрома Харьков-Сокольники 28 августа 1943 г. говорилось: *«Летное поле, район самолетных стоянок и капониров усеяны сплошными воронками бомб малого калибра. Последние в расположении летного поля и на рулежных дорожках засыпаны частью немцами и частью составом БАО, обслуживающим базирующийся истребительный полк. Воронки в тыловой части капониров, между капонирами, по границам летного поля и в капонирах, не эксплуатирующихся в данное время, до последнего времени остались незасыпанными».*

В действительности же «большое количество воронок» на авиабазе, подвергавшейся налетам в течение полутора лет, еще не говорит о большой точности попаданий. К тому же при отступлении немцы, как правило, выводили летные поля и стоянки из строя методом подрыва. Так что многие воронки могли остаться и после этого.

Налеты на немецкие аэродромы периодически продолжались и в оставшиеся годы войны, но их результаты в большинстве случаев по-прежнему не оправдывали затраченных усилий. В чем же причина столь удручающих результатов применения Ил-2 и других самолетов для атак немецких авиабаз? Дело в том, что советским авиаторам так и не удалось в полной мере выполнить ни одного необходимого условия, обозначенного нами выше.

Во-первых, неэффективно работала авиаразведка, в результате чего невозможно было точно определить число и типы стоящих на земле самолетов, места их размещения и укрытия и т. п.

Во-вторых, в советской авиации так и не появилось достаточного числа обученных командиров, способных грамотно спланировать и организовать удар по аэродрому с учетом конкретных условий. Большие потери штурмовики обычно списывали на истребители сопровождения, болтавшиеся неизвестно где, а те, наоборот, пеняли на штурмовиков, которые «неправильно летели».

В-третьих, самолет Ил-2 оказался не очень подходящим самолетом для поражения точечных целей. Штурмовик фактически использовался как бронированный ближний бомбардировщик. Машина была неспособна пикировать под большими углами и эффективно штурмовать цели.

В-четвертых, немецкая противовоздушная оборона, особенно крупных аэроузлов вроде Харькова, Орла или Сещинской, была очень сильной и эффективной, что сводило на нет удары небольших и разрозненных групп «горбатов».

В-пятых, не удалось добиться более или менее точного контроля эффективности ударов. Отсутствие объективных данных о результатах атак вводило командование и самих летчиков в заблуждение, невольно создавая у них иллюзию эффективности ударов и, как следствие, стремление следовать одной и той же шаблонной тактике.



# Глава 7 «ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ» НАД МОРЕМ

## «Эрэсами» по кораблям

Первый опыт штурмовых действий по вражеским транспортам и конвоям на коммуникациях принадлежит ВВС Краснознаменного Балтийского флота (КБФ). Правда, этот самый опыт в основном состоял в умении приписывать себе грандиозные, не существовавшие в действительности победы.

В течение июля-августа 1941 г. летчики отдельной штурмовой эскадрильи капитана А.В. Кожина неоднократно вылетали в открытое море для атаки якобы обнаруженных там германских транспортов и кораблей. При этом только за три недели они отчитались о потоплении четырех эсминцев, подводной лодки, сторожевого корабля и пяти транспортов с горючим и боеприпасами! То есть ими была потоплена целая флотилия. Фактически же штурмовики не добились ни одного реального успеха.

Характерно, что пилоты Илов, флотских и армейских, после каждого вылета докладывали хотя бы об одном попадании или потоплении. Ни разу не бывало, чтобы вернулись и сказали: «Мол, так и так, промазали...» Это связано с тем, что командование жестко требовало от них любой ценой выполнять задание, а промах мог быть расценен не как естественная вероятность промаха или ошибка в расчетах, а как измена, трусость и невыполнение приказа. Поэтому волей-неволей летчикам приходилось заниматься очковтирательством и сознательно идти на подлог. Командование же находилось в плену иллюзий, записывая в свои отчеты несуществующие победы и трофеи. Чем больше, тем лучше! Этот принцип в советской действительности всегда был базовым и основополагающим. Особо хорошо он работал в войне над морем, то есть там, где было очень трудно проверить правдивость донесений. Кто потом докажет, утоп корабль или не утоп, был он поврежден или не был.

В августе того же 1941 г. 57-й бап ВВС КБФ, имевший до этого на вооружении бомбардировщики СБ, ДБ-3 и ДБ-3Ф, получил новые штурмовики Ил-2 и был переформирован в 57-й пикировочно-штурмовой авиаполк (пшاپ). До конца года и затем в следующем году флотское командование в основном использовало свои немногочисленные штурмовики для ударов по сухопутным целям и немецким аэродромам и лишь время от времени по портам и кораблям в Финском заливе и на Ладожском озере.

28 мая 1942 г. самолет-разведчик обнаружил в районе острова Большой Тютерс вражеский конвой. Для нанесения удара по нему были вскоре посланы четыре Ил-2 из 57-го пшاپ в сопровождении шести истребителей И-153 «Чайка» и четырех Як-1. На маршруте полета они следовали парами в строю «пеленг». Вначале они шли на бреющем полете прямо над сверкающим морем, а потом постепенно набрали высоту до 800 метров.

В 11.50 пилоты «горбатых» увидели на горизонте силуэты четырех небольших транспортов и шести, предположительно, сторожевых кораблей. Судя по курсу, те следовали к устью реки Нарвы. Ведущий штурмовиков заместитель командира эскадрильи майор Антон Карасев решил атаковать наиболее крупные суда, занимавшие место в конце походного ордера. С кораблей охраны и транспортов открыли интенсивный зенитный огонь по приближавшимся самолетам. В результате тем пришлось сбрасывать бомбы с пологого пикирования с высоты 800 метров с предсказуемой точностью, а точнее сказать, неточностью. Тем временем летчики истребителей патрулировали под нижней кромкой облаков, оглядывая горизонт.

Ни разу не попав, «черные смерти» развернулись для второго захода и несколько снизились. На этот раз ими были выпущены реактивные снаряды, огненным веером устремившиеся в сторону кораблей. При

этом каждый пилот целился в отдельное судно. Рассеивание «эрэсов» было грандиозным, как во время салюта, но кому-то все же показалось, что пара ракет попала в цель. После этого все Ил-2 вернулись на свой аэродром и доложили о повреждении двух транспортов. Однако воздушная разведка затем сообщила, что атакованные корабли спокойно продолжали путь [88] .

15 июня шесть Илов во главе с капитаном Кожиным под прикрытием истребителей южнее острова Гогланд атаковали два транспорта противника. По донесениям летчиков, «транспорты рассредоточились и маневрировали». Удар, как обычно, наносился с одного захода с пологого планирования залпом с высоты 900–1000 метров. Бомбы взрывались возле бортов, поднимая огромные столбы воды. Несколько «эрэсов» тоже то ли попали, то ли «легли» у борта. Так или иначе, одно судно, как следовало из докладов, якобы затонуло в течение пяти минут. Здесь налицо была уже явная выдумка. Даже прямых попаданий 100-кг бомбы или нескольких 82-мм неуправляемых ракетных снарядов было недостаточно для потопления морского транспорта. Во всяком случае, для его «пятиминутного» ухода под воду. В то же время зенитным огнем с острова Гогланд был поврежден один «горбатый», который затем все же сумел дотянуть до своей территории.

В тот же день четыре Ил-2 все из того же 57-го пшп, ведомые капитаном Алексеем Мазуренко, которых сопровождали истребители И-153 «Чайка» и Як-1, вновь вылетели к Гогланду и нанесли повторный удар по ранее поврежденному транспорту, шедшему в охранении сторожевого корабля. По донесению экипажей, «одна бомба попала в транспорт». От взрыва «огромной силы» судно якобы разломилось и затонуло. Но и это представляется сомнительным, если только речь не шла о перевозке боеприпасов. Во втором заходе четверка штурмовиков пушечно-пулеметным огнем и реактивными снарядами атаковала сторожевик, однако тот «остался на плаву».

15 августа 1942 г. три Ил-2 из 57-го пшп вылетели на свободную охоту в район островов Гогланд, Большой Тютерс и Лавансаари, где, по данным авиаразведки, находились вражеские суда. Осматривая море, экипажи обнаружили три транспорта, которые шли курсом на порт Усть-Луга в Лужской губе. Ведущий штурмовиков командир звена капитан Нельсон Степанян отдал приказ атаковать среднее судно и сам с высоты 700 метров перешел в пологое пикирование. За ним последовали и ведомые. Согласно донесению летчиков, в корабль попали четыре сброшенные ими бомбы, и тот затонул. Но затем и эти данные не подтвердились.

Неэффективными оказались и действия Ил-2 на Ладожском озере в 1942 г. В течение августа-октября там действовали немецкие паромы «Зибель» и катера-постановщики мин, а также итальянские торпедные катера. 22 октября немцы предприняли набег на остров Сухо, расположенный в 35 километрах северо-западнее порта Новая Ладога, на юго-восточном берегу озера. Им удалось уничтожить находившиеся на нем береговую батарею и маяк. На отходе «Зибели» были атакованы штурмовиками и истребителями ВВС Ленинградского, Волховского, Карельского фронтов и КБФ. Советские самолеты совершили около двухсот вылетов, но все без какого-либо успеха. В то же время немцы зенитным огнем сбили три Ил-2 и два И-15бис [89] .

Штурмовики Балтийского флота и далее не оставляли попыток атаковать вражеские корабли, продолжая при этом отправлять вверх бодрые рапорты о своих успехах. Надо отметить, что командование морской авиации вообще было значительно более доверчивым по сравнению с его «сухопутными» коллегами, которые хоть изредка, но все же испытывали сомнения в правдивости донесений подчиненных. Как бы там ни было, но 1 марта 1943 г. 57-й пшп получил звание «гвардейский» и приказом наркома ВМФ № 79 был преобразован в 7-й гв. пшп.

Белой ночью 8 июня майор В.П. Кузьмин в 3.37 обнаружил юго-западнее острова Большой Тютерс три, как ему показалось, сторожевых катера, шедшие в кильватерной колонне. Зайдя с темной стороны

горизонта, он атаковал их с планирования под углом 30°. Вначале Кузьмин выпустил два РС-82 и дал две пушечные очереди. Вспышки «эрэсов» и пушек, особенно яркие в сумерках, на время ослепили летчика, но тот все равно сбросил четыре свои бомбы ФАБ-100. Прозрев, он увидел, что взрывы раздались далеко в стороне от катеров.

Кузьмин сделал второй заход, обстреляв катера из пушек и выпустив по ним оставшиеся «эрэсы». По возвращении он заявил о том, что все же повредил один катер. Однако это было утверждение из серии, которые практически нельзя было проверить.

19 августа пять Ил-2 из 7-го гв. пшп в сопровождении 11 «Харрикейнов» в очередной раз вылетели на поиск кораблей противника в Финском заливе. В 5.05 вблизи острова Большой Тютерс пилоты «горбатых» увидели два транспорта, шедшие под охраной пяти сторожевых кораблей. Зная, что наибольшие потери от зенитного огня штурмовики обычно несли при выходе из атаки, ведущий на сей раз решил применить тактическую «новинку». Он повел пятерку в обход, чтобы ударить по транспортам с севера и выйти из атаки на восток, в направлении на солнце.

Это был опрометчивый и необдуманный, если не сказать глупый, шаг. На выходе в атаку пилоты И лов оказались сами ослеплены яркими солнечными лучами и не смогли точно прицелиться. В результате все сброшенные бомбы и выпущенные «эрэсы» легли мимо цели. При этом огонь корабельных зениток, несмотря на примененную атакующими «тактическую хитрость», оказался организованным и сосредоточенным, и один Ил-2 был сбит.

19 ноября 1943 г. 20 Ил-2 из 7-го гв. шап и 35-го шап вылетели к острову Гогланд, где атаковали вражеские дозорные корабли. После этого вылета летчикам-штурмовикам засчитали потопление двух сторожевиков и одного тральщика. При этом вернувшиеся экипажи доложили, что один из кораблей затонул после того, как его протаранил подбитый зенитками Ил младшего лейтенанта Вячеслава Кротевиича.

Однако в действительности легкие повреждения получил лишь один финский тральщик «Пуккио». В его дымовую трубу угодила одна мелкая авиабомба – АО-10 или АО-25, при взрыве которой два моряка получили тяжелые ранения.

23 марта 1944 г. восьмерка штурмовиков во главе с командиром 7-го гв. пшп гвардии майором Мазуренко нанесла удар по немецким кораблям в Нарвском заливе. При этом огнем корабельной зенитной артиллерии был подбит Ил-2 помощника командира полка гвардии майора Виктора Каштанкина. Согласно официальной версии, 34-летний пилот пролетел над целью, после чего развернул свой горящий штурмовик и направил его то ли на тральщик, то ли на сторожевой корабль. Каштанкин был посмертно представлен к званию Героя Советского Союза, которое затем 31 мая того же года и было ему присвоено. В то же время в немецких документах нет никаких упоминаний о потопленных кораблях в тот день в Нарвском заливе.

Ранним утром 19 мая 16 Ил-2 из 35-го шап атаковали дозорные корабли, обнаруженные авиаразведкой у эстонского побережья в районе поселка Азери, приблизительно в двадцати километрах к юго-востоку от маяка Кунда. На этот раз немецкие зенитчики подбили штурмовик лейтенанта Анатолия Стратилова. Горящий штурмовик снизился до высоты два-три метра и врезался точно в борт тральщика, который после этого взорвался и вскоре затонул [90].

Однако по неизвестным причинам летчик не был представлен к званию Героя, как в предыдущем эпизоде. При этом, по иронии судьбы, это оказался первый из немногочисленных случаев, когда данные противоположной стороны подтверждают рапорты советских пилотов. В то утро в районе Азери в результате воздушного удара кригсмарине действительно потеряли тральщик М-3121.

В июле 1944 г. параллельно с наступлением сухопутных частей на Карельском перешейке начались налеты советских бомбардировщиков на крупный финский порт Котка. Помимо двенадцати сухопутных зенитных батарей крупного и среднего калибра его прикрывала немецкая плавучая зенитная батарея «Ниобе». Это был бывший голландский паровой крейсер «Гельдерланд» водоизмещением 4000 тонн, построенный в далеком 1899 г. После оккупации Нидерландов весной 1940 г. он достался немцам в качестве трофея. К началу 1944 г. его переоборудовали в плавучую зенитную батарею и затем 16 марта под наименованием «Ниобе» включили в состав кригсмарине. Она имела длину 94 метра и ширину 15 метров, при этом все ее надстройки и мостик были защищены броней, а верхняя палуба залита толстым слоем бетона. Вооружение плавбатареи включало восемь 105-мм орудий и 2420-мм зенитных автоматов. Для управления огнем на борту были смонтированы две РЛС. Экипаж включал 383 человека.

12 июля 30 Пе-2 из 12-го гв. пбап во главе с командиром полка Героем Советского Союза подполковником Василием Раковым под прикрытием 23 истребителей впервые атаковали непосредственно сам корабль, однако ни разу не попали в него. Все семьдесят сброшенных ими бомб разорвались на территории порта и в воде. При этом надо особо отметить, что советское командование и соответственно летчики были уверены в том, что атакуют совсем не «Ниобе», о присутствии которой они даже и не подозревали, а финский броненосец береговой обороны «Вяйнемяйнен». Последний еще со времени советско-финляндской войны 1939–1940 гг. был настоящей головной болью для авиации Балтийского флота. Его несколько раз атаковали с воздуха, но все налеты оказались безрезультатными.

И вот теперь для уничтожения «Вяйнемяйнена», якобы стоявшего в порту Котки, была разработана специальная воздушная операция под кодовым наименованием «Ураган». Основной удар по кораблю должны были нанести Пе-2, а Ил-2 поручалось подавить расположенные около порта зенитные батареи. Всего для участия в операции выделили 131 самолет.

16 июля у финского побережья с южного направления на малой высоте появились 23 Ил-2 из 47-го пшпав во главе с командиром полка подполковником Степаняном, которые летели в сопровождении такого же числа истребителей. Пройдя западнее острова Кутсало, самолеты направились прямо на гавань Котки. За несколько километров до цели «горбатые» разделились на четыре группы, которые в период с 16.52 до 17.00 нанесли удары по зенитным батареям на территории порта. Всего ими было сброшено около тысячи осколочных бомб всех калибров и выпущено 92 «эрэса». При этом одна бомба АО-10, видимо, случайно попала в «Ниобе», выведя из строя 105-мм орудие [91].

Затем корабль атаковали 28 Пе-2 из 12-го гв. пбап во главе все с тем же подполковником В.И. Раковым. Им удалось добиться четырех прямых попаданий, а еще 12 бомб разорвались в непосредственной близости у бортов. Потом на цель на высоте около тридцати метров вышли четыре А-20J, которые вел заместитель командира 51-го мтап подполковник И.П. Пономаренко. Обе 1000-кг бомбы, сброшенные первой парой, поразили корабль, который после этого начал заваливаться на борт.

В 18.08 по московскому времени командир «Ниобе» отдал команде приказ покинуть корабль, и через полтора часа тот затонул. На поверхности остались только часть надстроек и дымовая труба. В ходе бомбежки погибли 63 моряка, еще 83 получили ранения. Собственные потери нападавших составили четыре самолета, в том числе один Ил-2, один Пе-2 и два А-20.

В Москву же ушел победный рапорт о потоплении доселе неуловимого «Вяйнемяйнена». Четырем участникам операции «Ураган» было присвоено звание Героев Советского Союза, а подполковник Раков получил за нее вторую «Золотую Звезду». Однако после того как в сентябре 1944 г. между Финляндией и СССР было подписано перемирие, неожиданно выяснилось, что злополучный броненосец цел и невредим и благополучно стоит в шхерах под надежной маскировкой. Это лишний раз наглядно показывает, как обстояло дело с авиаразведкой в советской авиации.

Тогда же выяснилось, что в порту Котки была потоплена немецкая плавучая зенитная батарея «Ниобе». О «потоплении» флагмана финского флота мгновенно позабыли, а целью операции «Ураган» было отныне приказано считать именно уничтожение плавбатарей, которую при этом для большей солидности стали именовать крейсером ПВО. Это старое корыто, спущенное на воду еще в XIX веке, стало самым крупным боевым кораблем кригсмарине, потопленным советской авиацией за все годы войны. Но и тут вклад «черных смертей» оказался минимальным [92] .

20 июля советские самолеты-разведчики обнаружили в Нарвском заливе флотилию из 16 немецких сторожевых кораблей, тральщиков, быстроходных десантных барж и сторожевых катеров. В течение вечера ее несколько раз атаковали большие группы Ил-2 из 11-й шад ВВС КБФ полковника Д.И. Манжосова, пилоты которых всякий раз докладывали о якобы блестяще проведенных атаках и больших успехах [93] .

Сначала в 19.45 над Нарвским заливом появились 25 Ил-2, которые возглавлял командир эскадрильи 47-го шап старший лейтенант Георгий Попов. Затем в 20.28 второй удар нанесли 24 Ила из 8-го гв. шап во главе с командиром полка Героем Советского Союза подполковником Николаем Челноковым. Через полчаса третью подряд атаку провели еще 27 «горбых» из того же 8-го гв. шап, которые на этот раз вел майор В.И. Кузьмин. И наконец, уже в 22.40 четвертый удар по «оставшимся» кораблям нанесли 26 Ил-2 из 7-го гв. пшап во главе с командиром полка Героем Советского Союза майором Алексеем Мазуренко, которых сопровождали 24 истребителя. Все атаки производились группами по пять-шесть самолетов.

Из-за наступления темноты действия пришлось прекратить, но летчики были столь воодушевлены успехом, что, едва рассвело, снова полетели в Нарвский залив. За два дня штурмовики 11-й шад отчитались о «полном уничтожении» немецкой флотилии. Собственные потери дивизии составили четыре Ил-2.

Днем 8 апреля 1945 г. восьмерка Ил-2 из 7-го гв. пшап атаковала немецкие корабли, замеченные в Данцигском (ныне Гданьском) заливе, юго-восточнее мыса Хель. При этом один из штурмовиков, принадлежавший старшему лейтенанту Анатолию Романову, был подбит зенитной артиллерией. Затем вернувшиеся экипажи доложили, что горящий самолет протаранил вражеский корабль, который они идентифицировали как миноносец.

Согласно немецким источникам, в тот день в трех милях к юго-востоку от мыса Хель на балтийское дно ушло спасательное судно люфтваффе К-61 «Ханс Альбрехт Вед ель». По своим размерам и силуэту оно действительно напоминало миноносец. Это был второй случай на Балтике, когда экипаж Ил-2 ценой своей жизни действительно потопил вражеский корабль. Но опять командование ВВС Балтийского флота не сочло нужным представить совершившего подвиг летчика к званию Героя [94] .

Спустя три дня – 11 апреля – штурмовики снова нанесли удар по немецким кораблям, находившимся все там же, в паре километров юго-восточнее мыса Хель. На этот раз атака была массированной, в ней участвовали 62 Ил-2 из 7-го пшап, 8-го гв. шап, 35-го и 47-го шап. Этот день в самом конце войны стал настоящим звездным часом для ВВС Балтийского флота. Флотские летчики потопили в Данцигском заливе, в районе косы Хель, военные транспорты «Мольткефельс» и «Дойчланд», госпитальное судно «Позен», миноносец NS-10, два охотника за подлодками, самоходную баржу и сторожевой катер. Тяжелые повреждения получили еще два транспорта и тральщик.

При этом можно утверждать, что миноносец NS-10 водоизмещением 775 тонн затонул после того, как в его корму врезался и взорвался подбитый штурмовик младшего лейтенанта Ивана Комозова из 7-го гв. пшап.

И уже в который раз флотское начальство, временами буквально раздававшее высокие награды направо и налево, не удосужилось представить летчика к званию Героя.

# Последний штурмовик, так и не дойдя до цели, упал в море...

Тем временем успехи штурмовиков на Черном море оказались несколько меньшими. 12 июля 1941 г. приказом наркома ВМФ в состав ВВС Черноморского флота была передана 46-я отдельная штурмовая авиаэскадрилья (ошаэ) майора Михаила Кравченко, ранее приписанная к Пинской военной флотилии. До этого она была оснащена десятью бипланами Р-10, которые все были уничтожены или повреждены в первый же день войны на аэродроме Жабчицы, около белорусского города Пинск, в ходе воздушных ударов люфтваффе.

Летчики эскадрильи были отправлены на аэродром Ейск, где в местном авиационном училище прошли курс переподготовки на Ил-2. В середине августа 46-я ошаэ, насчитывавшая шесть штурмовиков, была срочно переброшена на аэродром около поселка Бехтеры, на северном побережье Каркинитского залива. Морских целей для нее явно не хватало, и потому основной задачей эскадрильи стало нанесение ударов по частям 4-й румынской армии, начавшим штурм Одессы, которая к тому времени уже была полностью отрезана.

В том районе в воздухе господствовали Вf-109F из II./JG77, действовавшие с аэродрома Цебриково, в 88 километрах северо-восточнее Одессы, и каждый вылет был сопряжен со смертельной опасностью. 19 августа эскадрилья совершила первые боевые вылеты на Ил-2 и в тот же день лишилась своего командира майора Кравченко. Его место занял майор Карл Озолин, но на следующий день и он был сбит и попал в плен.

В конце августа «горбатые» из 46-й ошаэ использовали в качестве взлетно-посадочной полосы одну из городских улиц. Эскадрилья и далее продолжала нести тяжелые потери в ходе боевых вылетов в район Одессы. Поэтому на штурмовки, помимо немногочисленных Ил-2, посылали допотопные бипланы И-5, И-15 и даже летающие лодки МБР-2. Так, около полудня 4 сентября для удара по аэродрому Заводское была направлена смешанная группа, включавшая шесть Илов, четыре И-16 из 8-го иап, а также десять И-153 и несколько Як-1. По возвращении пилоты отчитались о десяти уничтоженных на земле «Мессершмиттах». Но в то же время обратно не вернулись три самолета.

Затем 15 сентября эскадрилья перелетела на полевой аэродром около крымского города Джанкой. Там 46-я ошаэ вошла в состав так называемой «Фрайдорфской авиагруппы» ВВС ЧФ во главе с майором З.А. Душиным, которая наносила удары по немецким войскам на Перекопском перешейке.

22 сентября черноморская авиация провела налет на немецкий аэродром, располагавшийся около поселка Чаплинка. В нем снова участвовала целая коллекция самолетов: три Ил-2, четыре И-16, три И-15бис и три Як-1. Их сопровождали, уже в качестве истребителей, еще тринадцать «ишаков». Одновременно по аэродрому около поселка Аскания-Нова, находившегося в 28 километрах к северо-востоку, должны были нанести удар части ВВС 51-й армии, которые возглавлял полковник В.А. Судец.

Однако армейские летчики опоздали, а старые И-16 не смогли угнаться за «черными смертями» и потеряли их из виду. В итоге ударная группа потеряла семь машин: один Ил-2, шесть И-16 и один И-15бис. Тем не менее советские летчики смело доложили, что уничтожили на земле сразу одиннадцать бомбардировщиков He-111. Однако немецкие данные этого не подтверждают.

29 октября 1941 г. на аэродроме Чоргунь, около Севастополя, на основе 46-й ошаэ был сформирован 18-й шап ВВС ЧФ, который возглавил капитан А.А. Губрий. В составе полка были две эскадрильи,

располагавшие на тот момент всего десятью пригодными для боевых вылетов Ил-2. На этом «усиление» штурмовой авиации Черноморского флота и закончилось.

В дальнейшем 18-й шап продолжал действовать в Крыму. Во время обороны Севастополя его «горбатые» атаквали исключительно наземные цели. 24 июля 1942 г. остатки полка вывели на аэродром Сальск в Ростовской области. После пополнения его в августе 1942 г. включили в «Морскую авиагруппу Новороссийского оборонительного района» (МАГ НОР). Кроме него в состав группы вошли еще два недавно сформированных флотских штурмовых авиаполка – 46-й и 47-й шап [95].

По большей части морские Ил-2 атаквали позиции немецких сухопутных частей на линии фронта от Новороссийска до Темрюка и в его ближайшем тылу. И лишь изредка они совершали патрульные полеты вдоль Кавказского побережья, ведя поиск вражеских торпедных катеров, подводных лодок и небольших конвоев.

Заслуги 18-го шап не остались незамеченными флотским командованием. 14 июня 1942 г. звания Героев Советского Союза получили сразу два пилота полка: командир звена старший лейтенант Мирон Ефимов, совершивший к тому времени 112 боевых вылетов, и старший лейтенант Евгений Лобанов, выполнивший 89 вылетов. При этом последний был награжден посмертно. Он погиб еще 11 марта на подступах к Севастополю, когда, согласно официальным советским данным, направил свой подбитый и горящий штурмовик на позицию немецкой артиллерийской батареи. Затем 24 июля звание Героя было присвоено командиру звена капитану Федору Тургенеvu, успевшему совершить 86 боевых вылетов, а потом – 23 октября – командиру эскадрильи капитану Виктору Куликову, на чьем счету было уже 193 боевых вылета.

1 мая 1943 г. отметили наконец и сам полк. Приказом наркома ВМФ № 79 ему присвоили звание «гвардейский», и он был преобразован в 8-й гв. шап ВВС ЧФ. Спустя десять дней на базе МАГ НОР была сформирована 11-я штурмовая авиабригада (шабр). Ее возглавил Алексей Губрий, получивший звание подполковника, а на посту командира 8-го гв. шап его сменил Мирон Ефимов, ставший соответственно майором. В авиабригаду вошли только два штурмовых полка – все тот же 8-й гв. шап и 47-й шап, поскольку 46-й шап еще в марте 1943 г. был отправлен на Северный флот. Также в ней были два полка флотских истребителей – 6-й гв. иап майора М.А. Авдеева и 9-й иап майора А.Д. Джапаридзе.

Затем 9 июля того же года 11-ю шабр переформировали в штурмовую авиадивизию под тем же номером. По большей части ее Ил-2 все это время поддерживали части морской пехоты, прикрывали высадку десантов и лишь от случая к случаю применялись для атак морских целей.

Так, 10 августа советский самолет-разведчик в 6.35 обнаружил в нескольких милях от мыса Панагия немецко-румынский конвой, шедший курсом на Анапу. В него входили восемь десантных барж и четыре сторожевых катера. Для удара по конвою вылетели семь Ил-2 из 8-го гв. шап во главе с гвардии капитаном В.М. Вартаньяном, которых сопровождали Як-1. В 7.55 пилоты «горбатов» увидели суда и с высоты около тысячи метров сбросили на них бомбы ФАБ-50 и АО-25, а потом выпустили «эрэсы» и обстреляли их из пушек. Вся атака была выполнена без вхождения в зону эффективного огня малокалиберных зениток, стоявших на кораблях конвоя. Это позволило штурмовикам избежать потерь, но и результат удара оказался нулевым.

Утром 29 августа в районе Новороссийска самолетами-разведчиками была обнаружена группа из семи немецких торпедных катеров, следовавших в двухкильватерной колонне со скоростью около двадцати узлов. В 7.15 для удара по ним были направлены шесть Ил-2 в сопровождении такого же числа Як-1. В 7.58 штурмовики нашли катера и атаквали их с высоты 600 метров с пологого пикирования. Всего летчики выполнили четыре захода, после которых они отчитались о «сильном повреждении» одного катера и «пожарах» на двух других. При этом ответным зенитным огнем были повреждены и сами

штурмовики.

Тем временем в 8.06 над морем появилась еще четверка Ил-2. Заметив ее, торпедные катера начали маневр уклонения, затем описанный в рапортах пилотов как «беспорядочный отход». На сей раз «черные смерти» выполнили пять заходов с высоты 700 метров под углом 20° к курсу цели. Согласно донесениям, бомбы разрывались «совсем рядом с катерами», возникли новые пожары.

Еще через десять минут торпедные катера были атакованы уже третьей ударной группой. В нее входили четыре Ила с эскортом из Яков и «Киттихауков». Штурмовики выполнили три атаки, но прямых попаданий снова не было отмечено, что и понятно. Попасть с пологого пикирования бомбой в катер размером всего 2 на 10 метров, к тому же маневрирующий на полном ходу, было делом практически нереальным даже для пилотов Ju-87. Тем не менее рапорт начальству составили в оптимистических тонах, доложив, что «все торпедные катера оказались поврежденными, четыре из них очень сильно».

1 декабря 1943 г. стало черным днем для 47-го шап ВВС ЧФ. Восемь Ил-2 вылетели для атаки вражеских судов, замеченных в порту Камыш-Бурун. При этом ведущий – командир 3-й эскадрильи майор Каверзин – решил нанести удар с бреющего полета. На подходе к порту штурмовики снизились до 40 метров. Однако немецкие посты наблюдения своевременно засекли их приближение, и все имевшиеся зенитки открыли шквальный огонь по «цементбомберам».

Пилоты истребителей сопровождения, находившиеся выше, отчетливо видели, как один за другим охваченные пламенем Илы падали в воду. А один штурмовик вообще врезался в столб воды, поднятый взрывом крупнокалиберного снаряда. Число летящих машин стремительно таяло, и вскоре последний штурмовик, так и не дойдя до цели, упал в море...

Трудным испытанием для 11-й шад ВВС ЧФ стал десант частей 18-й армии, высаженный в ноябре 1943 г. на Керченском полуострове, в районе поселка Эльтыген, в 15 километрах южнее Керчи, и бои на захваченном плацдарме, продлившиеся затем до марта следующего года. В этот период для поддержки действий дивизии были выделены несколько штурмовых авиаполков из 4-й воздушной армии генерал-полковника К.А. Вершинина. Штурмовики, изо дня в день использовавшиеся для атак самых различных целей, а также для доставки и сброса сражавшимся на узкой прибрежной полосе контейнеров с продовольствием, боеприпасами и медикаментами, несли огромные потери.

Главную опасность для «горбатых» в воздухе в тот момент представляли Bf-109G из II./JG52 и 15.(Kroat)/JG52, действовавшие с аэродрома Багероно, в 15 километрах западнее Керчи. Так, только в течение 1 ноября ими над крымским побережьем и Керченским проливом было сбиты семь Ил-2. При этом отличились хорватские летчики, на чьем счету было пять «цементбомберов». По две победы одержали командир эскадрильи обер-лейтенант Мато Дуковач и фельдфебель Эдуард Мартинко.

На следующий день жертвами «Мессершмиттов» и зенитной артиллерии стали еще пятнадцать «цементбомберов». На этот раз отличился обер-лейтенант Пауль Дитрих Дёне из 2-й эскадрильи JG52, сбивший в ходе двух вылетов четыре Ил-2 и один Як-1.

Несмотря на сложные метеоусловия и немецкие истребители, штурмовики 11-й шад затем с 6 ноября по 8 декабря выполнили 132 «транспортных» вылета к плацдарму в районе Эльтыгена. Они сбросили в общей сложности 43 486 кг грузов, в том числе 34 070 кг продуктов, 8956 кг боеприпасов и 460 кг медикаментов [96] .

Тем временем в конце 1943 г. в 3-й эскадрилье 47-го шап создали особую группу из шести «штурмовиков» – так стали называть Ил-2 с двумя 37-мм пушками НС-37 – во главе с лейтенантом Юсупом Акаевым. Первой операцией с ее участием стали налеты 11 марта 1944 г. на порт Киик-Атлама, где базировались шесть немецких торпедных катеров. В первом ударе участвовали 25 Ил-2, 16 Як-9 из 6-го гв.



иап и 10 ЛаГГ-3 из 25-го иап, а во втором – 50 самолетов, в том числе 24 «горбатых». Однако в итоге катера так и не пострадали.

Утром 13 марта штурмовики 11-й шад совершили налет на порт Феодосия. В нем приняли участие 30 Ил-2 из 47-го шап и 8-го гв. шап и столько же истребителей сопровождения. На подходе группа была атакована 20 Вф-109G из II./JG52. Последним удалось отсечь эскорт и атаковать штурмовики. В итоге немцы сбили пять «цементбомберов», а три тяжело повредили. Еще один Ил стал жертвой зенитчиков. В свою очередь, советские летчики заявили о семи сбитых мессерах, из которых два записали экипажу лейтенанта Акаева.

Днем «спецштурмовики» атаковали конвой из мелких кораблей и барж, обнаруженный в Керченском проливе. Однако этот вылет закончился неудачей. Неповоротливые самолеты с пушечными контейнерами под плоскостями просто не успевали маневрировать, и все выпущенные ими снаряды ложились далеко от целей. В итоге ни одну цель поразить так и не удалось.

Вечером того же 13 марта состоялся повторный налет на Феодосию, в котором снова участвовали 30 Ил-2 и уже 38 истребителей из 11-й шад. Прикрытие задачу снова не выполнило. И на этот раз обратно не вернулись семь «горбатых», еще двенадцать получили сильные повреждения и с трудом дотянули до своей территории. Часть из них совершили вынужденные посадки «на живот» с убитыми бортстрелками в задних кабинах.

В тот день пилотам II./JG52 засчитали двенадцать сбитых Ил-2, что соответствует фактическим потерям советской стороны. Отличился фельдфебель Андреас Штерл из 4-й эскадрильи, на чьем счету было сразу четыре «цементбомбера».

Для выяснения больших потерь 11-й шад создали специальную комиссию, в которую вошли командующий ВВС ВМФ генерал-полковник С.Ф. Жаворонков и командующий ВВС Черноморского флота генерал-лейтенант В.В. Ермаченков. По результатам ее работы командир 8-го гв. шап гвардии подполковник Челноков и командир 47-го шап майор Степанян получили выговоры за плохое планирование операции.

19 марта 11 Ил-2 из 23-го шап майора И.И. Трушина совместно с торпедоносцами А-20J и бомбардировщиками Пе-2 участвовали в атаке немецко-румынского конвоя в районе мыса Тарханкут, на западном побережье Крыма. В результате массированного налета удалось потопить германский транспорт «Лариса» тоннажем 1820 брт. Но этот успех, скорее всего, принадлежал не штурмовикам, которые тогда лишились трех самолетов.

Тем временем полки 11-й шад продолжали нести большие потери, а 1 апреля вообще был подбит и сел на воду самолет заместителя командира дивизии майора В. Жумбакиса. На его поиски вышел спасательный катер под прикрытием шестерки Як-9 из 6-го гв. иап. Несмотря на плохую погоду, в небе опять появились Вф-109G из II./JG52, которые сбили Яки старших лейтенантов Селянкина и Леонтьева.

22 апреля 24 Ил-2 из 47-го шап и 23 Ила из 8-го гв. шап участвовали в массированной атаке немецко-румынского конвоя, шедшего в Севастополь. В результате был поврежден танкер «Оссаг» тоннажем 2800 брт. Затем 10 мая «горбатые» атаковали суда, завершавшие эвакуацию немецких и румынских войск из Севастополя. Совместно с бомбардировщиками они тогда сумели потопить крупные транспорты «Тейя» и «Тотила» [97].

Из 230 тысяч немецких и румынских солдат и офицеров, насчитывавшихся в 17-й армии вермахта, удалось вывезти по морю около 130 тысяч, а еще 21 457 человек перевезли самолеты люфтваффе.

## Вместе с торпедоносцами

Активные действия штурмовиков на Северном флоте начались только после того, как туда весной 1943 г. с Черного моря перебазировался 46-й шап. Его боевой дебют состоялся 7 июня, когда самолет-разведчик обнаружил в Кобхольм-фьорде два немецких транспорта, шедшие без охранения. Для нанесения воздушного удара по ним вылетели пять Ил-2 во главе с капитаном Алексеем Мазуренко. Их прикрывали 12 «Харрикейнов» и «Аэрокобр». Штурмовики зашли на цель со стороны финского берега и на высоте 1500 метров появились над морем.

Немецкие моряки, до этого в Арктике ни разу не выдавшие «черную смерть», поначалу даже не поняли, что это за самолеты, и подали опознавательные сигналы. И, только не получив ответа, корабельные зенитки открыли по ним огонь. Трассеры также появились и со стороны берега, с замаскированных зенитных батарей.

Штурмовики выполнили сброс бомб по традиционной «сухопутной» схеме, с пологого пикирования и с высоты 1200–1400 метров. лейтенант Сергей Гуляев затем доложил, что после прямых попаданий его 100-кг бомб «загорелся и затонул» транспорт тоннажем в 5000 брт, а капитан Мазуренко претендовал на «повреждение» другого судна. Однако на самом деле оба транспорта благополучно дошли до порта назначения.

Через двенадцать дней – 19 июня – береговые посты наблюдения в 00.50 заметили конвой из трех транспортов, двух тральщиков и шести сторожевых катеров, который шел вдоль берега по маршруту Кобхольм-фьорд – залив Петсамовуоно. В небе над конвоем барражировали истребители. Ночь была белой, и в 2.20 по московскому времени для нанесения удара по кораблям вылетели четыре Ил-2 из 46-го шап в сопровождении восьми «Харрикейнов» Mk.II.

В 2.56, незадолго до подхода штурмовиков, к конвою вышли восемь P-39, завязавших бой с патрульными Vf-109G. Пилоты «Аэрокобр» бились геройски, расчищая дорогу Илам, и потеряли пять машин. Четыре из них были на счету командира 9-й эскадрильи JG5 обер-лейтенанта Вульфа Дитриха Видовитца. Кроме того, по немецким данным, затем были сбиты еще и четыре «Харрикейна» из прикрытия штурмовиков.

Тем временем появившиеся «горбатые», развернувшись, начали заход на конвой со стороны открытого моря. Атака в направлении берега давала больше шансов на спасение в случае повреждения самолета зенитным огнем. Однако, вероятно не выдержав напряжения, пилоты штурмовиков с большой дистанции выпустили все «эрэсы» одним залпом, потом побросали в воду бомбы и поспешили удалиться, пока никого из них не сбили.

26 августа самолет-разведчик обнаружил в районе мыса Кибергнес очередной германский конвой. По оценке летчиков, он состоял из четырех миноносцев и еще девятнадцати различных кораблей, а в воздухе поблизости барражировали истребители. Для его атаки с аэродрома Ваенга вылетели четыре Ил-2 из 46-го шап, а также три торпедоносца A-20J из 9-го гв. МТАП майора Ф.В. Костькина. Ударную группу сопровождали 16 Як-1, P-39 и «Харрикейнов». Однако эта операция закончилась полнейшим фиаско.

В 17.03 в районе Сюльт-фьорда советские самолеты попытались выйти на «фашистские транспорты». Но уже при заходе вся группа была атакована «Мессершмиттами», сбившими десять из двадцати трех машин! Среди них были и три «горбатых» [98]. И хотя вернувшиеся пилоты сообщили о восемнадцати якобы сбитых ими в воздушном бою «стервятниках», на самом деле все Vf-109G и Vf-110F из JG5 благополучно приземлились на своих аэродромах.

13 октября разведчик А-20 из 118-го омпра в очередной раз облетал побережье Норвегии. В 8.55 в районе Варангер-фьорда в прибрежной дымке летчики увидели конвой, в котором насчитали приблизительно пятнадцать кораблей. Командование ВВС Северного флота решило перебить его «комбинированным ударом» бомбардировщиков Пе-2, торпедоносцев А-20J и штурмовиков Ил-2. Приказ в боевые части поступил в 9.45, однако подготовка к операции затянулась аж на четыре часа. При этом на «доразведку цели» высылались несколько Як-1.

В итоге первый удар по конвою был нанесен только в 14.58 по московскому времени уже непосредственно в акватории Варангер-фьорда. В нем участвовали шесть «горбых» из 46-го шап в сопровождении истребителей. Увидев окрашенные в бело-шаровые камуфляжные полосы корабли, пилоты начали заход. На сей раз одна из сброшенных бомб ФАБ-100 попала в пароход «Амстердам». Однако для судна тоннажем 3655 брт этого было явно маловато, и оно лишь незначительно пострадало. Нападавшие же заплатили за одно попадание дорогую цену. Зенитки и истребители II./JG5 сбили два Як-1 и один Ил-2. Последний сел на воду и быстро затонул. Еще три штурмовика получили тяжелые повреждения.

Атака бомбардировщиков и торпедоносцев оказалась еще менее удачной. Не добившись ни одного попадания, они потеряли три А-20J, два Р-39 и один Пе-2. Большинство экипажей ждала смерть в ледяной воде Баренцева моря. При этом все истребители JG5 «Айсмеер» благополучно вернулись на свою базу [99]

На этом попытки «комбинированных» ударов с воздуха в 1943 г. прекратились. Однако через пять месяцев командование ВВС Северного флота провело новую масштабную операцию.

Утром 17 марта 1944 г. разведчик А-20 все из того же 118-го омпра обнаружил у норвежского побережья, в районе Конгс-фьорда, конвой в составе трех транспортов и множества кораблей охранения. Первый удар по нему в 12.27 нанесли Р-40 из 27-го иап ВВС СФ майора А.Я. Дижевского, сбросившие бомбы ФАБ-100. Затем в море были отсланы семь Ил-2 из 46-го шап, семь «Киттихауков» и четыре А-20J. Ударную группу сопровождали 16 «Аэрокобр» и Як-7.

Согласно штабному плану, сначала должны были атаковать штурмовики, а затем торпедоносцы, но на практике вышло все наоборот. Первыми в 12.58 на цель вышли «Бостоны». Сброшенные ими торпеды прошли мимо, зато все четыре машины были одна за другой сбиты и, пылая, рухнули в море. Видимо, это зрелище так отвлекло корабельных зенитчиков, что Илы смогли пройти над конвоем без потерь, сбросив 36 фугасных бомб и выпустив 37 «эрэсов». Но, несмотря на это, корабли так и не были поражены.

В завязавшемся воздушном бою истребители III./JG5 сбили две «Аэрокобры», в одной из которых на дно морское ушел командир 255-го иап майор Николай Чертов. В свою очередь, советские летчики «скромно» заявили о девяти сбитых мессерах, но в документах люфтваффе нет упоминаний хотя бы об одном поврежденном в тот день истребителе из эскадры «Айсмеер».

Командование авиации Северного флота не унималось, и уже вечером в 17.20 и в 17.30 конвой снова атаковали группы Ил-2 и Р-40. Попаданий опять не было, и вторая массированная атака закончилась крахом. Однако, исходя из оптимистических донесений летчиков, следующие операции против кораблей планировались все с таким же размахом.

23 апреля советский разведчик засек в Варангер-фьорде большую группу немецких кораблей. Это был вышедший из Киркенеса конвой West-117, в состав которого входили 14 транспортов и 16 кораблей охранения. Для удара по нему, согласно уже устоявшейся практике, выслали торпедоносцы А-20J, штурмовики Ил-2 и истребители Р-40, действовавшие в качестве пикировщиков. Они появились над конвоем, когда тот находился восточнее островка Варде, уже на выходе из Варангер-фьорда.

Единственным успехом массированной атаки стало повреждение сторожевика V-16109 «Нордвинд». В него попала торпеда, сброшенная с одного из «Бостонов». При взрыве у корабля оторвало носовую часть, но он все же остался на плаву.

Через два с половиной часа командование ВВС Северного флота предприняло повторную атаку конвоя. И на этот раз пилоты «Киттихауков» из 27-го иап все же смогли добить «Нордвинд», которого кормой вперед буксировал сторожевик V-6110. После четырех прямых попаданий авиабомб он затонул в проливе Буссезунд.

В этом ударе участвовала и восьмерка Ил-2 из 46-го шап. Корабельными зенитками был подбит самолет заместителя командира эскадрильи капитана Ильи Катунина. Согласно советским данным, 25-летний летчик направил горящий штурмовик на один из транспортов, который в результате тарана затонул. Уже спустя неделю – 31 мая 1944 г. – Катунину и его заднему стрелку Андрею Маркину посмертно присвоили звания Героев Советского Союза [100].

В отчете командира конвоя West-117 действительно говорится, что сосредоточенным зенитным огнем со сторожевого корабля V-6110 и охотника за подводными лодками Uj-1220 был сбит один «цементбомбер». Однако при этом он никого не протаранил, а рухнул в море в 150 метрах от плавбазы «Везер». Всего же ВВС Северного флота потеряли в ходе атак этого конвоя семь самолетов, по три Ил-2 и P-40 и один A-20J.

11 мая экипаж разведчика Пе-3 обнаружил в 00.35 в районе поселка Омганг немецкий конвой из семи транспортов и 21 корабля охранения, следовавший восточным курсом. Первыми его атаковали торпедоносцы Ил-4, потом – истребители P-40, затем – «Бостоны», и только в 4.02 над конвоем появились шесть Ил-2 из 46-го шап. И уже в который раз все атаки имели нулевой результат.

С 8.32 по 8.40 по конвою, находившемуся около мыса Кибергнес, нанесли последовательные удары три группы «горбатых», состоявшие соответственно из пяти, шести и шести самолетов. Последняя атака «черных смертей» на корабли была зафиксирована в 9.37. Но и после этого конвой еще дважды бомбили «Киттихауки».

Всего же в течение 11 мая ВВС Северного флота произвели против него 207 самолето-вылетов, но их результат оказался очень скромным. Затонул лишь один мобилизованный норвежский рыболовный траулер V-6113 тоннажем 514 брт. Кому именно принадлежит сей скромный трофей, пилотам Ил-2, P-40 или «Бостонам», неизвестно.

16 июня 1944 г. советский самолет-разведчик в 22.00 в районе мыса Нордкин засек очередной крупный немецкий конвой. Ночь была белой, и уже в 1.40 17 июня поступило повторное донесение о его обнаружении. Сначала транспорты безуспешно атаковали подводные лодки M-200 и M-201, а потом за это неблагодарное дело принялась авиация.

Первыми в 8.54 на корабли сбросили 100-кг бомбы самолеты P-40 из 27-го иап, потом – шестерка Ил-2 из 46-го шап. Затем в 9.04 южнее мыса Кибергнес появились еще шесть штурмовиков, а последняя атака «горбатых» на конвой была зафиксирована в 9.07. По возвращении на базу пилоты доложили о потопленном тральщике, но на самом деле все удары снова завершились ничем. Лишь торпедоносцам A-20J из 9-го гв. мтап удалось потопить транспорт «Дихси» тоннажем 1670 брт [101].

Это была последняя крупная операция ВВС Северного флота с привлечением штурмовиков Ил-2. Таким образом, пилотам Илов и на Баренцевом море не удалось потопить ни одного более или менее крупного вражеского судна.

Так в чем же были общие причины неэффективного использования Ил-2 против морских целей? Ведь корабли, действительно потопленные флотскими штурмовиками за все время войны, можно пересчитать

по пальцам.

Главная из них проста и банальна. Штурмовик имел слишком маленькую бомбовую нагрузку. В лучшем случае самолет мог поднять 250-кг бомбу, которой возможно было потопить только сравнительно небольшое небронированное судно, да и то при большой удаче.

Во-вторых, как тоже уже было указано, «черная смерть» не могла пикировать под большими углами, что было необходимым условием для успешных атак таких точечных и движущихся целей, каковыми являлись корабли.

В-третьих, невозможность пикирования под большими углами, в свою очередь, приводила к тому, что при атаке конвоев с малой высоты и пологого пикирования штурмовики уже на подходе к цели попадали под сосредоточенный огонь корабельной зенитной артиллерии и несли большие потери.

В-четвертых, Ил-2 из-за недостаточного радиуса действий с полной боевой нагрузкой могли атаковать цели фактически только в прибрежных водах. Для поиска же кораблей в открытом море им требовался дополнительный запас топлива. Лишь в сентябре 1944 г. в 11-й шад ВВС КБФ впервые начали использовать дополнительные топливные баки, подвешивавшиеся под центропланом.

Ну и, в-пятых, на общей результативности воздушных атак Ил-2 сказывалась элементарная нехватка целей, так как военный и транспортный флот Третьего рейха использовался в весьма ограниченных масштабах в войне против СССР.

## Глава 8 «ЕСЛИ ПОТРЕБУЕТСЯ, Я ПЕРВЫМ ПОЙДУ НА ТАРАН!»

Уже в самом начале войны были отмечены случаи, когда сбитые советские самолеты врезались точно в немецкие колонны, позиции артиллерийских батарей и т. д. Происходило это случайно или же самолеты в последний момент сознательно направлялись летчиками на врага, установить невозможно. Такие случаи получили наименование «огненных таранов», хотя непонятно почему авторы этого словосочетания использовали прилагательное «огненный», ведь совсем не обязательно сбитый самолет должен был полыхать словно спичка, а на земле после самого тарана возникать большой пожар или взрыв.

Первый такой таран летчиками штурмовой авиации был совершен уже 22 июня 1941 г. В первые часы войны старший лейтенант Петр Чиркин из 63-го шап направил подбитый биплан И-153 на немецкую колонну, приближавшуюся к аэродрому полка около городка Стрый на Западной Украине. Подобными фактами не замедлила воспользоваться советская пропаганда. Уже в начале войны ею был вовсю раскручен подвиг, совершенный командиром 4-й эскадрильи 207-го дбап капитаном Н.Ф. Гастелло. Согласно официальной версии, 26 июня во время атаки немецких войск, двигавшихся по шоссе Молодечно – Радошковичи, северо-западнее Минска, его ДБ-3 получил прямое попадание зенитного снаряда. И летчик направил горящий двухмоторный бомбардировщик прямо на вражескую автоколонну.

Ровно месяц спустя – 26 июля 1941 г., что для того периода было неслыханной оперативностью, – Николаю Гастелло посмертно присвоили звание Героя Советского Союза. При этом крайне примечателен стиль наградного листа, подписанного накануне командиром полка капитаном Лобановым и военным комиссаром полка батальонным комиссаром Кузнецовым:

*«...фашистский снаряд догнал машину капитана Гастелло. Получив прямое попадание, объятый пламенем, самолет не мог уйти на свою базу, но в этот тяжелый момент капитан Гастелло и его мужественный экипаж были заняты мыслью не допустить врага на родную землю.*

*...капитан Гастелло развернулся на горящем самолете и повел его в самую гущу танков. Столб огня объял пламенем танки и фашистские экипажи. Такой дорогой ценой заплатили немецкие фашисты за смерть летчика капитана Гастелло и смерть героического экипажа.*

*Летчика Гастелло и его экипажа нет в наших рядах, он погиб смертью героя в борьбе с германским фашизмом, но память о нем будет долго храниться в сердцах тех людей, за чье счастье бился и погиб капитан Гастелло Николай Францевич и его экипаж.*

*Геройский поступок капитана Гастелло сейчас знает вся страна, поэты и писатели вместе с народом сложили о славном экипаже и его командире песни и боевые рассказы.*

*Беспредельно преданному сыну нашей родины и партии, мужественному, отважному соколу Советской авиации, павшему смертью героя в борьбе с германским фашизмом, ходатайствуем о присвоении звания Героя Советского Союза» [102].*

Лишь спустя несколько десятилетий страна узнала, что в действительности этот огненный таран совершил вовсе не он, а командир 3-й эскадрильи того же 207-го дбап капитан Александр Маслов.

О летчиках, повторивших подвиг Гастелло, писали газеты, их посмертно награждали высшими государственными наградами, им сооружали памятники, ставили в пример сослуживцам. Советская пропаганда, используя естественный патриотический порыв населения, сумела в короткие сроки создать непогрешимый героический ореол вокруг огненных таранов. Ее усилия не прошли даром, и уже вскоре

многие пилоты заявляли, что при первой же необходимости готовы осуществить их. Особенно большое число таких потенциальных «последователей» было среди молодежи.

Нечто подобное происходило затем в Японии, когда в 1944 г. там началось планирование и осуществление воздушных операций с использованием знаменитых камикадзе, то есть пилотов-смертников, готовых пожертвовать собой ради поражения вражеской цели. Но при этом интересно, что в самой японской авиации понимали, что появление камикадзе стало следствием *«плохой подготовки армейских авиационных частей, что явилось результатом абсолютно неадекватной системы отбора и подготовки кадров, задержек промышленности, несовершенства тактики, то есть всего того, за что не отвечают рядовые члены экипажей...»*.

Что же касается ВВС Красной армии, то можно утверждать, что в них уже фактически с самого начала войны велась целенаправленная идеологическая кампания по подготовке своеобразных «советских камикадзе», которые должны были восполнить недостаток летной подготовки и отсутствие боевого опыта готовностью к самопожертвованию. Типичным примером в этом отношении является боевая история 8-й воздушной армии.

Она была сформирована 9 июня 1942 г. на базе ВВС Юго-Западного фронта. Через две недели вермахт начал операцию «Блау», и штурмовые полки 8-й воздушной армии сразу вступили в активные боевые действия. Однако многочисленные вылеты Ил-2, сопровождавшиеся большими потерями, не приносили никакого эффекта. Почти все сброшенные ими бомбы и выпущенные с большого расстояния «эрэсы» уходили мимо целей. Сильный зенитный огонь и истребители люфтваффе не позволяли штурмовикам подобраться поближе. Остановить наступающие немецкие танки и бронемшины не удавалось. Со стороны армейских командиров в адрес авиации поступали бесконечные упреки, мол, «воюют плохо», «в воздухе их не видно» и т. д.

17 июля штурмовики из 621-го шап вылетели, чтобы нанести очередной удар по частям вермахта. На подступах к станции Морозовская летчики обнаружили и атаковали автоколонну. Первый заход они произвели с большой высоты, сбросив 100-кг бомбы. Затем ведущий группы – командир эскадрильи майор М.Н. Дмитриев – принял решение спуститься пониже, чтобы выпустить «эрэсы» по замеченному бензозаправщику.

Едва его Ил-2 вошел в зону эффективного огня малокалиберных зениток, как тут же получил серию прямых попаданий. Из-под капота мотора вырвались языки пламени. По возвращении на аэродром ведомые Дмитриева – старший сержант Г.Я. Бочкарев и сержант А.Н. Виноградов – утверждали, что их командир с высоты около пятидесяти метров перевел свою машину в пике и затем протаранил бензозаправщик и еще две автомашины.

Командование 621-го шап тотчас воспользовалось этим случаем в пропагандистских целях. На следующий день по полку был издан приказ, в котором действия Дмитриева ставились в пример другим летчикам: *«Своим поступком беспартийный большевик Дмитриев показал ведомым летчикам и доказал врагу, как может драться советский патриот за родной Дон!»* Приказ был зачитан личному составу на построении и разослан в другие авиаполки 8-й воздушной армии [103]. Фактически молодым летчикам советовали таранить механизированные колонны врага, ценой своей жизни уничтожая по два-три танка или автомашины.

В дальнейшем пропаганда огненных таранов усиливалась все больше. Так, на митинге в 811-м шап, посвященном печально знаменитому приказу № 227 от 28 июля 1942 г., младший лейтенант Г.С. Падалко заявил: *«Если потребуется, я первым пойду на таран!»* [104] Выступавшие на подобных мероприятиях политработники всячески превозносили героев, совершивших огненные тараны, зачитывались газетные статьи о них, а на стендах вывешивались их фотографии. Особо сильное воздействие такая пропаганда

оказывала на молодых, неопытных пилотов. Кому-то подобная эффектная гибель представлялась более значимой, чем просто быть сбитым в воздушном бою, как и сотни их предшественников.

Неудивительно, что вскоре в 8-й воздушной армии появились «последователи» майора Дмитриева, причем не только штурмовики. 31 июля экипаж самолета-разведчика Су-2 из 8-го рап в составе лейтенантов Н.С. Терехина и А.Т. Степаненко совершал полет в ближнем тылу немецкой 6-й армии. Вскоре тихоходная машина была атакована шестью Вф-109. По утверждению бойцов, наблюдавших за боем, подбитая сушка направилась прямо на скопление германских танков и протаранила их.

На следующий день во время налета Ил-2 из 622-го шап на переправу через Дон в районе хутора Липологовского огнем зенитной артиллерии был подбит самолет лейтенанта Т.Д. Одинцова. По утверждению сослуживцев, он, покачав крыльями, пошел на таран немецких танков. Затем Одинцова посмертно наградили орденом Красного Знамени.

7 августа группа Илов во главе с командиром 622-го шап майором Владимиром Землянским атаковала танковую колонну, обнаруженную в районе разъезда № 74 Светлоярского района Сталинградской области. В ходе одного из заходов штурмовик ведущего был подбит огнем зениток. 35-летний пилот приказал по радио принять командование группой своему заместителю, а сам спикировал на немецкие танки. На сей раз командованию показалось мало «Знамени», и Землянского представили к званию Героя Советского Союза, которое и было ему присвоено 5 ноября того же года [105].

Через три дня – 10 августа – «горбатые» из 673-го шап выполняли задание в районе реки Малая Тингута. Среди пилотов был старший сержант В.А. Рогальский, для которого это был первый боевой вылет. Когда в его Ил-2 попал зенитный снаряд, то молодой пилот, соответствующе обработанный пропагандой, сразу же решил совершить огненный таран. Вместо того чтобы попытаться дотянуть до своего аэродрома или же в крайнем случае совершить вынужденную посадку и вернуться в полк уже по земле, Рогальский некоторое время спокойно летел, видимо высматривая подходящую цель. В конце концов его штурмовик пошел вниз. По возвращении оставшиеся летчики доложили, что на месте падения самолета они наблюдали «несколько горящих немецких танков».

В эти же дни штурмовикам уподобились и истребители. Сержант Г.В. Васюта из 156-го иап протаранил позиции немецкой пехоты, причем на его счет официально записали ни больше ни меньше как пятнадцать уничтоженных гитлеровцев.

19 августа третий подряд огненный таран совершили летчики 622-го шап. На сей раз старший сержант Михаил Пресняков направил свой Ил-2 на переправу, наведенную немцами через Дон. Через три дня на таран наземной цели пошел младший лейтенант И.С. Богачев из 688-го шап.

26 августа личный пример показал военком 686-го шап батальонный комиссар Иосиф Зазулинский, который был одним из немногих летающих политработников. В тот день его штурмовик в районе балки Сухая Мечетка, около Сталинграда, был подбит зенитками. И Зазулинский направил самолет на очередное скопление немецких танков. Впоследствии его посмертно скромно наградили орденом Отечественной войны 2-й степени. Затем на митинге, посвященном подвигу комиссара, летчики полка поклялись «отомстить за него, а при случае также направить свои машины на вражеские танки».

Тем временем число огненных таранов в полках 8-й воздушной армии продолжало расти. 4 сентября шесть Ил-2 из 806-го шап вылетели в район населенного пункта Хулхута, недалеко от железнодорожной станции Яшкуль, в Калмыкии. Во время атаки колонны немецких бронемашин самолет ведущего – командира эскадрильи капитана Всеволода Ширяева – был подбит зенитным огнем. «Горбатый» загорелся, взмыл вверх, затем накренился на левое крыло, потом снова выровнялся. Согласно последующему рапорту ведомых, они слышали, что Ширяев прокричал по радио нечто вроде «*Ранен. Иду*



на землю...». После этого Ил-2 развернулся и спикировал на врага. На месте его падения «взметнулось пламя, и возник пожар, сопровождавшийся сильными взрывами» [106] .

На отходе оставшиеся Илы были атакованы парой Vf-109F из 3-й эскадрильи JG53. Они сбили штурмовик Михаила Плынова, который затем совершил вынужденную посадку «на живот» на нейтральной территории.

Вечером того же дня на аэродроме 806-го шап состоялся митинг, быстро организованный политработниками. С речами на нем выступили заместитель командира полка, комиссар полка и командир 2-й эскадрильи. Их общий смысл сводился к тому, что поступок Ширяева должен стать примером для всех остальных летчиков. В заключение было сообщено, что командование 289-й шад, в состав которой входил полк, решило ходатайствовать о присвоении капитану Ширяеву посмертно звания Героя Советского Союза. Необходимые документы отправили в Москву, и затем 8 февраля 1943 г. был подписан соответствующий Указ Президиума Верховного Совета СССР.

16 сентября огненный таран совершил летчик-истребитель младший лейтенант Б.С. Литник из 15-го иап, чей Як-1 протаранил немецкую автоколонну в районе Сталинграда.

Утром 29 сентября семь Ил-2 из 505-го шап нанесли удар по скоплению пехоты и танков в балке Сухая Мечетка. Во время выхода из второй атаки в двигатель самолета 20-летнего старшего сержанта Ивана Веденина попал зенитный снаряд. Ил загорелся, причем большие языки пламени закрыли и кабину. Он быстро приближался к земле, но, согласно донесениям очевидцев, из его маневров следовало, что самолет еще управляется Ведениным. Через несколько мгновений горящий штурмовик врезался прямо в центр колонны танков, только втянувшейся в балку.

24 октября свой Ил-2 на вражеские позиции в районе Сталинграда направил Григорий Обуховский из 807-го шап. 22 ноября немецкую автоколонну около калмыцкой станции Яшкуль протаранил сбитый «горбатый» младшего лейтенанта Александра Прудникова из 232-го шап. По этому поводу в официальной истории 8-й воздушной армии говорится: *«Наземные войска, действовавшие здесь, под впечатлением подвига летчика-штурмовика бросились в атаку и освободили Яшкуль, а затем нашли останки героя и захоронили их в центре населенного пункта»* [107] .

Таким образом, за четыре месяца летчики 8-й воздушной армии совершили тринадцать огненных таранов, из которых десять приходились на штурмовики. Кто-кто, а штатные пропагандисты и агитаторы могли спать спокойно, поскольку их деятельность принесла наглядные результаты.

Всего же в ходе Великой Отечественной войны, по имеющимся данным, огненные тараны совершили как минимум 120 летчиков-штурмовиков.

Однако при всем пафосе, которым советская пропаганда окружала, без всякого сомнения, их героические действия, обращает на себя внимание следующий факт. К моменту совершения огненного тарана шестеро – гвардии лейтенант Петр Кривень, старший лейтенант Борис Окрестин, капитаны Петр Зубко и Евгений Иванов, гвардии капитаны Дмитрий Жабинский и Николай Семейко – уже имели звания Героев Советского Союза, а из оставшихся 114 человек это звание затем присвоили только 21 пилоту.

Получается следующая картина. Выше на примере действий флотских штурмовиков было показано, что порой летчики получали звание Героя за огненные тараны, которые не имели подтверждений. И наоборот, те, кто действительно таранил вражеские корабли, танки и автомобили, даже не представлялись к нему. Это было одним из наглядных проявлений известного выражения о «наказании невиновных и награждении непричастных», которое находило подтверждение абсолютно во всех областях советской действительности.

## Глава 9 ШТУРМОВОЙ ПРИЛИВ

По-настоящему грозной силой советская штурмовая авиация стала к 1944 г. До этого немецкая авиация и наземные средства ПВО более или менее справлялись с постоянно атакующими на всех фронтах волнами «цементбомберов». Об этом говорит хотя бы тот факт, что если по состоянию на 1 июля 1943 г. на фронте насчитывалось 2815 Ил-2, то к 1 января 1944 г., несмотря на непрерывное пополнение, численность штурмовиков даже уменьшилась до 2413 штук. Это неудивительно, так как согласно советским данным в течение 1943 г. было потеряно в общей сложности 3515 Ил-2.

Однако в дальнейшем люфтваффе вступили в постоянную фазу кризиса, связанную с большими потерями на всех огромных театрах боевых действий, нехваткой летчиков и топлива. А противовоздушная оборона наземных войск, железнодорожных станций, опорных пунктов и других объектов в ходе постоянного отступления уже не могла быть организована должным образом. А зачастую носила вообще импровизированный характер.

В связи с этим численное превосходство советской авиации, в том числе штурмовой, стало все больше переходить в качество. Низкая точность бомбометания, недостаточная бомбовая нагрузка и слабая летная подготовка экипажей компенсировались многочисленностью и частой периодичностью ударов по одним и тем же целям. Получалась ситуация, когда, даже если только 10–15 % самолетов точно выполняли поставленную задачу, противник все равно нес большой урон в живой силе и технике. Как отмечает Вальтер Швабедиссен: *«Массированное применение штурмовиков наблюдалось в тех местах, где советское командование хотело добиться решающих результатов, в то время как на других, второстепенных участках фронта действовали лишь незначительные силы штурмовой авиации»* [108]. Однако, по немецким данным, даже в этот период действия «цементбомберов» приносили скорее психологический, чем военный эффект. *«Оценивая советскую штурмовую авиацию, можно констатировать, что несмотря на бесспорные результаты, которых она добилась, следует признать – она никогда не играла решающей роли в войне»,* – писал Швабедиссен.

Немцы отмечали следующие особенности действий советской штурмовой авиации в последние годы войны:

- существующая тактика подхода к цели была сохранена и улучшена;
- атаки волнами на позиции войск стали все более и более частыми, в отличие от используемой прежде тактики атаки в составе эскадрильи;
- летчики полнее использовали погодные условия, особенности местности и легче находили цели;
- советские штурмовики избегали боя с немецкими истребителями и, насколько это было возможно, пытались избежать массированного огня зенитных средств ПВО [109].

К 1 июня 1944 г. общая численность штурмовиков Ил-2 на фронте достигла 3797, а по состоянию на 1 января 1945 г. вышла на максимальный за войну показатель: 4171 самолет. Тем не менее потери штурмовых полков по-прежнему оставались огромными и в предпоследний год войны достигли цифры 3344 машины. Только в 1945 г., когда из-за значительного ослабления сил люфтваффе немецкие истребители в небе стали редкостью, а наземная противовоздушная оборона также значительно ослабла, «черная смерть» наконец смогла продемонстрировать все свои боевые возможности.

Как отмечали сами немцы, к концу войны операции советской штурмовой авиации достигли высокой степени эффективности и наносили существенный урон вермахту.

## «Обстреливая улицы, дома, создавать панику»

Пиком массированного применения Ил-2 стала Берлинская операция (16 апреля – 2 мая 1945 г.). Штурмовая авиация 2-й воздушной армии была представлена тремя авиакорпусами:

– 1-й гвардейский штурмовой Кировоградский Краснознаменный ордена Суворова авиационный корпус генерал-лейтенанта Рязанова;

– 2-й гвардейский штурмовой авиационный Владимир-Волынский Краснознаменный корпус генерал-майора Слюсарева;

3-й штурмовой авиационный Ленинский корпус генерал-майора Рубанова [110].

Каждый из них в апреле 1945 г. имел в своем составе две штурмовые дивизии трехполкового состава и одну истребительную авиадивизию (самолеты Як-1, Як-3, Як-9 и Ла-5).

На завершающем этапе войны штурмовая авиация 2-й В А использовалась для содействия наземным войскам при форсировании водных преград, ударов по окруженным группировкам противника, отражения его контрударов и непосредственной поддержки сухопутных войск в ходе наступления.

Штурмовая авиация использовалась массированно на направлениях главных ударов. При прорыве немецкой обороны 70 % Ил-2 совершали вылеты на поддержку своих войск. В ходе боевых действий, когда борьба развернулась на подступах к Берлину, штурмовики наносили массированные удары по 9-й и 12-й немецким армиям. В течение нескольких дней Илы бомбили и обстреливали войска и технику, а также оказывали поддержку 4-й гвардейской танковой армии, отражавшей контрудар генерала Венка на Берлин. *«Значительную лепту внесли штурмовики 2 ВА в дело срыва этого замысла командования немецких армий, – сообщалось в отчете о боевых действиях 2-й воздушной армии в Берлинской операции. – Своими ударами они уничтожали большое количество живой силы и техники врага, оказали большое влияние на деморализацию его солдат и офицеров и нарушение управления войсками. После ударов штурмовиков часто пехота противника бросала оружие и разбегалась по окружающим лесам»* [111].

Способы действий штурмовиков в ходе операции изменялись в зависимости от обстановки. Так, при прорыве обороны, когда требовалось нанести в ограниченное время мощный удар с воздуха, Илы действовали большими группами по 100–110 машин. В промежутках между массированными ударами производились беспокоящие атаки мелкими группами. Сопровождение танковых армий во время наступления производилось, как правило, более привычными мелкими группами по 6–12 штурмовиков, а в период преследования отходящего противника на задания вылетали группы по 8–12–18 Ил-2. В сложных метеоусловиях и при плохой видимости штурмовики действовали парами и четверками.

Во время массированных авиаударов применялся хорошо отработанный за годы войны боевой порядок в виде колонны из групп по 4–5–6 Ил-2. Сбрасывание бомб, пуск реактивных снарядов и пулеметно-пушечный обстрел производился с одного-двух заходов, что было обусловлено уже не сильной вражеской ПВО, как, скажем, в 1942–1943 гг., а весьма ограниченным запасом боеприпасов. Применялись и другие тактически приемы, к примеру, в одном районе одновременно большим количеством групп поражалось большое количество целей. В этих случаях каждая группа имела свою цель и «обрабатывала» ее в пяти-шести заходах.

Большое количество боеготовых самолетов позволяло также во время непрерывных массированных налетов группам Ил-2 сменять друг друга над полем боя через каждые десять – двадцать пять минут. При этом обычно применялся боевой порядок «круг», а по вытянутым целям – боевой порядок «змейка» и «восьмерка». Обычно группа производила над целью по пять-шесть заходов.

Кроме того, во время Берлинской операции широко практиковались действия штурмовиков-охотников. Как правило, при этом формировались группы из двух-четырех Ил-2 и четырех-шести истребителей. Выбранные цели они атаковали внезапно и с первого захода, после чего быстро уходили на свою территорию. Для выполнения этих задач привлекались лучшие экипажи-снайперы, хорошо зарекомендовавшие себя. В основном штурмовики-охотники использовались против транспортных перевозок в тылу противника и переправ [112] .

В первые дни операции 16–18 апреля войска 1-го Украинского фронта в упорных боях формировали водные преграды Шпрее и Нейсе. Штурмовики 2-й воздушной армии оказывали разноплановую поддержку наземным войскам: ставили дымовые завесы, атаковали артиллерийские батареи, наносили удары по подходящим реzerwам и содействовали войскам в отражении контратак.

При форсировании Нейсе частями 3-й гвардейской, 13-й и 15-й гвардейской армиями утром 16 апреля самолеты 1-го гв. шак ставили дымовую завесу на фронте 5-й и частично 13-й армий. В 6.55 взлетели две группы по шесть Ил-2 командира 144-го гв. шап майора Степанова и командира эскадрильи 140-го гв. шап капитана Яковлева. Поскольку на аэродроме еще было темно, а метеорологические условия неблагоприятными (туман), требовалось освещение, которое было выполнено весьма кустарным способом. В трех местах разжигались костры, которые обозначали линию взлета. Взлет и сбор групп в воздухе проходил с выключенными навигационными огнями, а командиры давали необходимые указания экипажам сигнальными ракетами. Кроме того, как указано в отчете, «для сбора групп ведомые экипажи наводились на ведущего с земли по радио».

Полет к цели проходил на высоте 400–600 метров, самолеты шли звеньями на дистанции 200–300 метров. При подходе к цели штурмовики перестроились в «правый пеленг» по одному на дистанции между машинами 100–150 метров. Оказавшись по графику над районом переправ, Илы с интервалом в три-четыре секунды вскрывали приборы. В результате цель была за короткое время окутана плотным слоем дыма. Выполнив задачу, штурмовики один за другим сделали левый разворот с одновременным набором высоты.

В упомянутом отчете по этому поводу говорилось: *«Наблюдающий за постановкой дымовой завесы командующий 5 гв. А генерал-полковник Жадов и его командующий артиллерией генерал-майор артиллерии Полузитов отметили хорошие действия этих групп штурмовиков. Дымы замаскировали действия передовых отрядов по форсированию р. Нейсе и способствовали войскам в овладении переправами на участке сев. Мускау»* [113] .

Полуночь небо над линией фронта наполнилось угрожающим гулом десятков моторов. Это большие группы штурмовиков летели для нанесения ударов по немецким войскам. В 8.45–9.10 группа из 100 Ил-2 нанесла авиаудар по узлам обороны и позициям артиллерии в районе Пузак – Невельн – Емлиц – Мускау – Берг. Штурмовики шли длинной растянутой колонной группами по шесть машин на высоте 900–1000 метров. После преодоления линии фронта самолеты снизились и направились к своим целям. Согласно плану, специально выделенные группы Илов должны были нанести удар по позициям зенитной артиллерии. Однако реальная обстановка внесла свои коррективы. Немецкие зенитки действительно открыли мощный огонь из всех стволов, но из-за сильной дымки сами позиции были почти не видны.

Тогда командир 155-го гв. шап подполковник Чернецов решил вначале атаковать зенитки всей группой. Снизившись до бреющего, штурмовики открыли огонь из пушек и пулеметов, попутно пуская реактивные снаряды. Только после этого Илы снова собрались в боевой порядок и приступили к бомбардировке немецких позиций. В общей сложности штурмовики находились над целью в течение двадцати пяти минут, сделав при этом по шесть заходов. Несмотря на сильный зенитный огонь, все Ил-2 вернулись на свои базы.

Тем временем советские войска успешно форсировали Нейсе и начали бои на западном берегу реки. 17 и 18 апреля из-за плохой видимости (менее километра), дополнявшейся дымом от горящих лесов, штурмовикам пришлось перейти на действия мелкими группами.

Так, в 12.45–13.00 17 апреля группа из четырех Ил-2 из 140-го гв. шап нанесла авиаудар по переправе через Шпрее в районе населенного пункта Зеллессен. Встав над целью в круг, штурмовики сделали по шесть заходов, обстреливая на обоих берегах автомашины, повозки. Как говорилось в донесении: *«Группа Жигунова в этот налет уничтожила и повредила до 10 автомашин, 5 повозок с войсками и грузами и в пункте Зеллессен был создан мощный очаг пожара»* [114]. Истребители сопровождения ввиду отсутствия в воздухе люфтваффе также занимались штурмовкой наземных целей.

Что характерно, в боевых донесениях о действиях штурмовиков в конце войны наблюдается все та же схематичность, присущая рапортам осени 1941 г. Термины по-прежнему не отличались разнообразием: «повозки с грузами и войсками», «автомшины», «создан пожар» и т. п.

В тот же день в 13.05–13.20 другая четверка Ил-2 из 140-го полка получила приказ атаковать отходящего противника на переправе через Шпрее в районе Шпремберга. Достигнув района цели в условиях низкой облачности и тумана, группа встала в круг и в течение пятнадцати минут наносила удары по немецким войскам. По донесениям летчиков, в районе переправы было создано «несколько очагов пожара», уничтожено и повреждено до восьми автомашин с войсками и грузами. Движение через саму переправу было остановлено [115].

В 15.00 18 апреля 24 Ил-2 из 155-го гв. шап тремя группами по шесть машин повторно атаковала немецкие войска на переправе у Шпремберга. Тактика была прежней: подход к цели, построение кругом и последовательные авиаудары в течение двадцати пяти минут. *«В районе переправы было создано много очагов пожаров и взрывов, застопорилось движение на восточном берегу реки, – сообщалось в отчете. – С западного берега реки огневое сопротивление противника было прекращено на 30–40 минут»*. Вечером того же дня советские танки переправились на восточный берег Шпрее и в течение ночи полностью овладели указанной переправой. В общей сложности в течение 16–18 апреля штурмовики 1-го гв. шап выполнили свыше тысячи самолето-вылетов против переправ на Шпрее и узлов обороны немцев на западном берегу, сбросив 5843 бомбы. Средняя бомбовая нагрузка на каждый самолет составила 455 кг. За указанный период летчики корпуса генерала Рязанова отчитались о восьми уничтоженных танках, семи самоходках, пяти бронетранспортерах, 148 автомашинах, 36 повозках и т. д. Даже учитывая, что эти данные были преувеличены, ясно, что массированное применение на узком участке большого количества штурмовиков наносило существенный урон противнику.

С 24 апреля по 2 мая значительная часть штурмовиков 2-й воздушной армии была задействована в атаках окруженной немецкой группировки юго-восточнее Берлина. В первую очередь наносились авиаудары по частям, пытавшимся вырваться из котла.

Так, 26 апреля восемь Ил-2 в сопровождении четырех Як-1 атаковала противника, двигавшегося по дороге от Барут на Хальме. Самолеты шли на цель в боевом порядке «кильватер четверок». Вылет начался после тщательного предполетного инструктажа в 15.10. Через двадцать семь минут полета штурмовики вышли на цель и с высоты 100–300 метров нанесли бомбово-штурмовой удар по автоколонне из 70 единиц, двигавшейся по проселочной дороге в лесу. Атака производилась с востока на запад с последующим левым разворотом. Бомбы сбрасывались серийным способом с трех заходов с высоты 300 метров с одновременным ведением огня из пушек и пуском реактивных снарядов. *«В результате 23-минутного воздействия на противника, по наблюдению экипажей штурмовиков и истребителей прикрытия, уничтожено и ранено до 30 солдат и офицеров, – сообщалось в отчете. – Тем временем наши войска сумели организовать отражение врагу и его попытке прорваться»* [116].

Наиболее трудный день для 1-го шак выдался 29 апреля. В этот день немцы из района Беелиц пытались прорваться на восток для соединения с окруженными войсками. В атаке участвовало, по советским данным, 30–40 танков и бронетранспортеров. Штурмовики получили приказ поддержать оборонявшуюся в этом районе танковую бригаду 4-й гвардейской танковой армии.

Командир корпуса генерал Рязанов лично руководил действиями подопечных с крыши высокого здания на окраине Беелица. Несколько раз ему приходилось менять свое местоположение вследствие немецких контратак и артобстрелов. Штурмовики непрерывно наносили удары по переднему краю немецких войск, бомбы и ракеты взрывались в 500–1000 метрах от передовых позиций советских солдат. Упорные бои в этом районе продолжались и 30 апреля. Во второй половине дня немцы перешли в наступление с целью овладеть Беелицем. И снова вся надежда была на рязановские штурмовики. Решающий удар в период с 15.25 до 15.45 выполнили 16 Ил-2 из 155-го гв. шап во главе с его командиром подполковником Чернецовым. Группа сделала пять заходов на цель и наносила авиаудары до полного израсходования боеприпасов. Командир 1-го шак снова лично руководил действиями подчиненных со своего КП, отдавая приказы чуть ли не конкретным пилотам. В итоге противнику так и не удалось прорваться к окруженным.

Тем временем 1-й и 2-й шак вели бои в пригородах Берлина. 21 апреля танковые части уже находились в предместьях германской столицы и завязали там уличные бои. С этого момента там стали регулярно появляться и Ил-2. Экипажам ставились задачи уничтожать огневые точки, технику, а также солдат, засевших в домах и подвалах. Учитывая опыт, полученный ранее во время авиаударов по Бреслау, когда немцы превращали в укрепленные узлы сопротивления в основном крепкие каменные здания, во время налетов на город применялись преимущественно фугасные бомбы ФАБ-250.

К примеру, 24 апреля 18 Ил-2 из 141-го гв. шап получили приказ нанести удар по позициям артиллерии в пригороде Берлина – Тельтов. Атака производилась звеньями с пологого планирования под углом 30–35°. Штурмовики подходили к цели на высоте 1200 метров, затем переходили к снижению и сбрасывали бомбы с высоты 400 метров. В результате, по донесениям летчиков, были разрушены три здания, в которых были укрыты огневые точки [117].

25 апреля 18 Ил-2 из 140-го гв. шап во главе с командиром полка майором Нестеренко получили задачу атаковать артиллерию и минометы на юго-западной окраине Берлина. Налет был выполнен в 15.35–15.47 с высоты 1000–300 метров с двух заходов. Попутно с артиллерийскими позициями штурмовики обстреляли автотранспорт, двигавшийся по соседним улицам. По наблюдению экипажей и данным аэрофотосъемки, было уничтожено и повреждено семь автомашин и подавлен огонь двух батарей. Вскоре советские войска заняли предместье Штеглиц.

Однако в дальнейшем при штурме самого Берлина действия штурмовых полков носили очень ограниченный характер. В отчете о боевых действиях 2-й воздушной армии по этому поводу указано: *«Действия штурмовиков в г. Берлин в последующие дни встречали большие затруднения. Обстановка была исключительно сложной. Очень трудно было определить местоположение своих войск в городе. Обозначение линии боевого соприкосновения встречало большие затруднения, тем более что могло привести к ударам по своим войскам... Большое насыщение района боев артиллерией и танками создавало плотный огонь и часто исключало необходимость непосредственной авиационной поддержки атаки пехоты в городе»* [118].

16-я воздушная армия в конце войны также вела боевые действия на Берлинском направлении в полосе действий 1-го Белорусского фронта. Штурмовая авиация здесь была представлена 6-м и 9-м шак, а также 2-й гв. шад и 11-й гв. шад. В их составе к началу операции насчитывалось в общей сложности 687 самолетов.

Как и южнее, на 2-м Украинском фронте, штурмовики действовали массированно, нанося удары как большими группами по 100–150 Ил-2, так и мелкими, сменяющимися друг друга группами. Основными задачами были уничтожение артиллерии, танков и другой техники, живой силы в окопах и траншеях, разрушение опорных пунктов и др. Кроме того, штурмовики осуществляли непрерывное сопровождение подвижных войск в глубине обороны противника с нанесением упреждающих ударов по целям, мешающим их продвижению.

В большинстве случаев пребывание Илов над целью было длительным, от пятнадцати до двадцати пяти минут, что значительно повышало эффективность действий и усиливало моральное давление на обороняющихся.

В отчете о боевых действиях 16-й ВА так описывался типичный пример действий Ил-2:

*«18.04 группа 8 Ил-2 175 зв. шад под командованием зв. майора Смирнова получила задачу уничтожить артиллерию, минометы на ОП и живую силу противника в районе Альт-Малиш, Нидерезар, Альтцешдорф.*

*В 16.40, подходя к району цели в правом пеленге, Смирнов вступил в связь с радиостанцией командира дивизии, находившегося на НП командующего 69-й армией. Командир дивизии приказал: «Бейте заданную цель, работайте внимательно».*

*Обнаружив артиллерию противника (одну батарею ПА [119] ), одну батарею МЗА, 4 танка, 10 крытых автомашин и 20 повозок, также до 100 солдат пехоты и 5 пулеметов. Группа стала в круг и с первых четырех заходов бомбометанием с планирования под углом до 30 градусов с индивидуальным прицеливанием уничтожала обнаруженные цели. В то же время истребители прикрытия 517 иап 282 иад под командованием подполковника Баранова бомбами ФАБ-50 уничтожали батарею ЗА противника, которая вела огонь по штурмовикам.*

*На пятом заходе истребители набрали высоту 900–1000 м, а штурмовики начали самостоятельно выбирать цели и со снижением до 50 м пушечно-пулеметным огнем уничтожали огневые точки и пехоту в окопах и траншеях. Каждый экипаж действовал самостоятельно, не теряя огневой связи в группе...*

*Всего группа над целью находилась 40 минут и произвела при этом 10 заходов. Группой при этом было израсходовано: 2 ФАБ-100, 2 ФАБ-50, 6 АО-50, 64 АО-25, 12 АО-10, 50 АО-2,5, 29 РС-82, 1680 ВЯ, 5400 ШКАС.*

*Экипажем [120] были прямые попадания бомб и снарядов ВЯ в расположение орудий ПА и прямые попадания в траншеи.*

*Когда группа уходила от цели, командир дивизии, наблюдавший за ее действиями и державший все время связь с командиром группы зв. майором Смирновым, передал: «Молодцы, работали отлично. Объявляю благодарность всему составу» [121] .*

При наличии благоприятных метеоусловий и сильном противодействии зенитной артиллерии, которое имело место в полосе действий 1-го БФ, штурмовики обычно действовали группами по 15–20 машин, часть которых заранее выделялась для ударов по зенитным батареям. Поскольку противодействие люфтваффе было не столь интенсивным, как в прежние годы, истребители сопровождения, как правило, также привлекались для штурмовых ударов по зениткам. Яки и «Лавочкины» обычно сбрасывали по одной 50-кг бомбе, после чего со второго и третьего заходов обстреливали противника из пушек и пулеметов.

Кроме того, для борьбы с зенитными средствами иногда выделялись отдельные группы Ил-2, которые появлялись над целью с небольшим опозданием. Дело в том, что германские зенитчики, как

правило, открывали огонь по «цементбомберам», когда те выходили из атаки. В этот момент пилоту было сложно следить за происходящим внизу, и чаще всего было непонятно, откуда именно ведется стрельба. Штурмовикам, подходившим с задержкой, ставилась задача издали выявлять такие зенитки и с ходу атаковать их.

Нередко командиры подразделений непосредственно во время налета определяли конкретные цели для экипажей. Примером такой атаки группой штурмовиков одновременно нескольких целей является вылет группы из 21 Ил-2 173-го гв. шап 19 апреля. Выйдя в район цели (Альт-Малиш – Дебберин), командир группы подполковник Лысенко заметил на северном берегу озера Гроссен позиции двух батарей противотанковой артиллерии, а также две батареи орудий, пехоту в окопах и танки на восточной окраине города Дебберин. На месте оценив обстановку, командир приказал второй подгруппе атаковать артиллерию, третьей подгруппе – непосредственно опорный пункт Дебберин, четвертой – лес в полутора километрах юго-восточнее населенного пункта. Сам Лысенко с первой подгруппой решил заняться пехотой и танками на берегу озера.

Бомбометание производилось с первых двух заходов одиночными бомбами и кассетами. При этом каждый летчик самостоятельно выбирал себе цель. В последующих трех заходах штурмовики, встав в круг, снижаясь до бреющего полета, обстреливали пехоту, засевавшую в окопах. На пятом заходе экипажи наблюдали, как советская пехота пошла в атаку, почти не встречая организованного сопротивления. Опорный пункт Альт-Марин был взят с ходу [122].

Столь же деморализующий удар по немецким войскам в том же районе был нанесен на следующий день штурмовиками 175-го гв. шап. Когда 14 Ил-2 прибыли в район опорного пункта Дебберин, командир группы старший лейтенант Фатеев увидел внизу траншеи, занятые пехотой, а на одной из высот артиллерию, которая вела огонь по советским войскам. На окраине указанного населенного пункта группами по пять – семь единиц стояли свои танки, которые вели огонь по немецким окопам и пускали сигнальные ракеты в их направлении. Чтобы точно определить расположение своих войск, Фатеев сделал ложный заход.

После этого в 11.35 с планирования, с высоты 300–500 метров первая группа Ил-2 перешла в атаку на позиции артиллерии. Вся высота, на которой они располагались, вскоре была охвачена дымом от разрывов. Затем появились следующие штурмовики, которые уже вели с бреющего полета огонь по траншеям. В результате большая группа немецких солдат оставила позиции и начала разбегаться в разных направлениях. Вскоре населенный пункт Дебберин был занят советскими войсками. Всего же в течение 20 апреля штурмовики 16-й воздушной армии выполнили 872 самолето-вылета [123].

На волне успехов штурмовикам порой ставились и задачи, не связанные с военными объектами. Так, в приказе по 16-й ВА на 22 апреля говорилось: *«2, 9 и 6 шак, 2 и 11 гв. шад – небольшими группами или парами, бомбардировочно-штурмовыми ударами уничтожить живую силу и технику противника на северо-восточной и восточной окраинах г. Берлин, обстреливая улицы, дома, создавать панику... Кроме того, 11 гв. шад нанести бомбардировочно-штурмовой удар по Франкфурту н/О»* [124].

Всего в этот день самолеты армии выполнили 780 самолето-вылетов на штурмовку, в том числе 520 по столице рейха. Отчет содержал привычные с начала войны формулировки: «подожжен ж. д. эшелон», «уничтожено и рассеяно до 1200 солдат и офицеров». 24 апреля штурмовики и истребители «рассеяли» еще 1600 пехотинцев. Что означает слово «рассеяли», так и осталось до конца неизвестным... В этот же день были выполнены последние в войне налеты на аэродромы. По донесениям летчиков и данным контрольной аэрофотосъемки, на авиабазах Ной-Руппен, Дальгов, Вильгельмштадт было уничтожено 13 самолетов (шесть FW-190, пять Ju-87 и по одному Ju-88 и He-111) [125].

Немецкая авиация, несмотря на отчаянное положение, сохраняла боеспособность и продолжала



сопротивляться. К примеру, 24 апреля в полосе действий 1-го Белорусского фронта было зафиксировано 343 самолето-пролета люфтваффе, в основном истребителей FW-190. 22 апреля потери 16-й ВА составили 19 самолетов, 24 апреля – пять. В выводах за последний день сообщалось: «Авиация противника все еще продолжала оказывать противодействие боевой работе нашей авиации и делала попытки воздействовать по боевым порядкам наших наступающих войск, используя для этого, преимущественно, часть аэродромов, уцелевших севернее Берлина» [126].

Во время боев за Берлин, когда непосредственная поддержка наземных войск была затруднительной, экипажи Ил-2 использовали необычный прием, своего рода «психическую атаку» или, как указано в отчете о боевых действиях 16-й воздушной армии, «инсценировки бомбардировочно-штурмовых ударов». В документах это описывалось следующим образом:

*«Группа или несколько групп получали задачу появиться над целью точно в установленное время. Об этом предупреждались наши наземные войска. С появлением над целью группы штурмовиков инсценировали атаки объектов противника пикированием с круга и переводом при этом на большой шаг винта, что создавало полную иллюзию бомбардировочно-штурмового удара, но без применения бомбометания и пушечно-пулеметного обстрела.*

*Противник, как правило, с появлением групп штурмовиков прятался в подвалы и прекращал огонь. Этим пользовались штурмовые отряды наземных войск, которые, зная, что самолеты Ил-2 бомбометания и обстрела производить не будут, в момент нахождения их над целью поднимались и шли в атаку. При этом они не встречали сопротивления, блокировали вражеские группы в подвалах и таким образом занимали важнейшие объекты (дома) и даже отдельные кварталы» [127].*

Всего штурмовики 6-го и 9-го шак, 2-й и 11-й гв. шад выполнили 449 вылетов по Берлину. Советская штурмовая авиация продолжала действовать почти до самой капитуляции Третьего рейха. В частности, 4 и 5 мая небольшие группы Ил-2 наносили авиаудары по немецким войскам западнее Берлина, совершая по 50–60 самолето-вылетов в день. По состоянию на 10 мая 1945 г. в составе ВВС РККА насчитывалось в общей сложности 3075 штурмовиков Ил-2.

Теперь немного статистики. Всего в апреле 1945 г. (включая Берлинскую операцию) штурмовики 16-й воздушной армии совершили 7860 самолето-вылетов, из которых больше всего – 2760 – пришлось на 9-й шак. По выполняемым задачам большинство вылетов (6946) пришлось по прямому назначению, то есть на штурмовку наземных войск. Летчики заявили в общей сложности о 132 уничтоженных танках, 8 бронемашинах, 16 тягачах, 14 паровозах, 530 вагонах, 2824 автомашинах, 711 повозках, 434 противотанковых орудиях, 214 зенитках, 134 минометах, 12 бронетранспортерах. Также было заявлено о разрушении 69 домов и двух заводов. Точно посчитали даже созданные очаги пожара – 243, взрывы – 73 и попадания в железнодорожное полотно – 230. Урон противнику в живой силе оценили в 14 436 солдат и офицеров [128]. Хотя многие из этих показателей конечно же вызывают сомнение, все же ущерб, нанесенный «горбатыми» противнику на завершающем этапе войны, был весьма значительным.

Собственные потери составили 129 Ил-2, из которых 25 было сбито истребителями и 28 зенитной артиллерией. Еще 17 машин «не вернулись с боевого задания». Кроме того, 41 штурмовик был подбит зенитками и истребителями и затем разбился во время вынужденной посадки. Велик был и уровень небоевых потерь. Три «черных смерти» разбились из-за отказа матчасти, один в результате катастрофы, 13 потерпели аварии, еще один был потерян по «прочим причинам». Наибольшие потери – 42 Ил-2 понес 9-й шак. Однако по количеству вылетов на одну боевую потерю впереди всех оказалась 2-я гв. шад – 53.

Потери личного состава составили 126 летчиков, в том числе один штурман полка и два командира эскадрилий. Больше всего – 49 летчиков лишился 6-й шак.

## Новая «черная смерть»

Еще 12 июля 1943 г. Наркомат авиационной промышленности приказал КБ Ильюшина, находившемуся в Новокуйбышевске, подготовить модернизированный вариант штурмовика Ил-2. Последний был одним из самых массовых самолетов Второй мировой войны и одновременно одним из самых неудачных. Задумывавшийся как штурмовик, в силу ряда технических недостатков (ненадежный двигатель, плохая маневренность, ограниченные возможности для пикирования, примитивный прицел), в реальности Ил-2, получивший в Красной армии прозвище «горбатый», тактически использовался как ближний бронированный бомбардировщик.

Действуя на малых высотах, самолеты легко поражались огнем зенитной артиллерии и сбивались истребителями, в силу чего несли огромные потери. Бронирование оказалось недостаточным, а бортстрелки на Ил-2, появившиеся в 1943 г., вообще являлись по сути смертниками. Модернизация машины назрела еще во время Сталинградской битвы, но малую эффективность штурмовиков тогда просто компенсировали постоянным ростом их численности.

26 октября 1943 г. Государственный Комитет Обороны постановил предъявить обновленный штурмовик на государственные испытания к 15 ноября того же года. Однако эти планы были сорваны Ильюшиным.

Что интересно при проектировании обновленного варианта машины, ей первоначально хотели вернуть одноместную кабину, от которой отказались по итогам первого периода войны. Дело в том, что наличие бортстрелка давало в общей сложности лишних 800 килограммов веса. Экономия этого «груза» предполагалось использовать на увеличение запаса прочности и установку воздушных тормозов (365 кг), а также на увеличение бомбовой нагрузки (400 кг). Одноместный пикирующий бомбардировщик, по расчетам, имел бы возможность пикировать под углами до 60° и нести 800 килограммов бомб. Однако страх перед истребителями люфтваффе был так силен, что пойти на столь радикальные изменения не решились. Таким образом, новая машина, первоначально именовавшаяся Ил-1, опять стала компромиссным вариантом, в которой ради усиления защиты была значительно понижена ударная мощь.

Работы шли медленно, и лишь 20 апреля 1944 г. известный летчик-испытатель В.К. Коккинаки на заводском аэродроме авиазавода № 18 впервые поднял в воздух машину, вскоре получившую новое название Ил-10.

От своего предшественника она отличалась более мощным двигателем (номинально 2000 л. с.), чуть меньшей массой и слегка укороченными и меньшими по площади крыльями. В бронекapsулу «по многочисленным просьбам потребителей» помимо кабины водителя и мотора была полностью включена кабина воздушного стрелка. При этом толщина брони капота двигателя была увеличена снизу и с боков до 8 миллиметров вместо четырех. Бортовое вооружение и бомбовая нагрузка не изменились. Последняя хоть и составляла по техпаспорту 600 килограммов, фактически, по данным авиационных частей, не превышала 400.

Однако запуск обновленной модификации в производство долго откладывался из-за недоработанности конструкции и двигателя. Последний во время сдаточных полетов постоянно воспламенялся, особенно при крутом планировании. Поэтому только в ноябре первые Ил-10 поступили на вооружение элитного 108-го гвардейского авиационного Рава-Русского ордена Суворова штурмового полка подполковника О.В. Топилина, прибывшего в Куйбышев специально для перевооружения на новые машины. Закончив к 12 декабря теоретический курс обучения, летно-технический состав полка перебазировался на аэродром 1-й запасной авиабригады около станций Кинель-Черкасы, где приступил к

практическому освоению новой машины. Летчики были преисполнены энтузиазма, надеясь «поскорее продолжить бить фашистов» на новой технике, но в реальности их постигло разочарование. Самолет был сконструирован впопыхах и по качеству был намного хуже своего предшественника.

Так, на Ил-10 командира эскадрильи капитана Иванова в полете возник пожар. В этот момент летчик находился далеко от аэродрома, справиться с горящей машиной ему не удалось. Пожар принял катастрофические размеры, взорвался передний бензобак... Иванов погиб.

После ряда доработок эксплуатационные и качественные характеристики Ил-10 достигли некоего подобия нормы, и 26 декабря серийное производство новой машины было возобновлено.

В последнем квартале 1944 г. авиазаводами № 1 и № 18 был изготовлен 41 Ил-10. В следующем году выпуск постепенно увеличивался: 50 машин в январе, 90 – в марте, 163 – в мае. В итоге на фронт новый штурмовик попал лишь под самый конец войны и уже не мог принять активного участия в боевых действиях.

Весной 1945 г. 108-й гв. шап прибыл на фронт, имея в своем составе 43 Ил-10. На первое задание новые самолеты отправились 15 апреля.

Боевые вылеты в основном осуществлялись группами по шесть – восемь машин под прикрытием четырех истребителей Ла-5 из 6-й гв. иад, иногда группами по четыре штурмовика в сопровождении двух «Лавочкиных». Ил-10 имели гораздо большую скорость, чем предшественники, что намного упрощало задачу эскорта. Дело в том, что крейсерская скорость Ил-2 составляла около 300–330 км/ч, то есть примерно на 40 % меньше, чем у Ла-5 и Ла-5ФН. Из-за этого истребители не могли сопровождать штурмовиков по прямой, а описывали над ними круги и делали всевозможные маневры. Именно из-за этого в течение всей войны часто имели место случаи, когда истребители эскорта теряли подопечных из виду либо оказывались в стороне в момент атаки немецких самолетов. «Десятка» же за счет более мощного мотора могла лететь к цели со скоростью до 450 км/ч и выше, что позволяло «Лавочкиным» и Якам двигаться над ними без маневров и постоянно держать в поле зрения.

Во время боевых вылетов на новых машинах летчики 108-го гв. шап пять раз сталкивались с немецкой авиацией. Так, в районе северо-западнее Форет восемь Ил-10 действовали в кругу над целью под прикрытием четырех Ла-5. Неожиданно из облаков вывалились четыре FW-190. Пилоты штурмовиков приготовились к бою, однако «Фокке-Вульфы» по какой-то причине уклонились от боя и с резким набором высоты ушли обратно в облака.

Во время другого аналогичного вылета в немецкий тыл 18 апреля группа Ил-10 в районе Коттбуса встретила с парой FW-190, летевших параллельным курсом справа и выше. Увидев «Ильюшиных», немецкие самолеты развернулись и атаковали одиночный штурмовик, отставший от строя. Один «Фокке-Вульф» вел огонь сверху сзади, второй – снизу сзади. Бортстрелок стрелял по ним из заднего пулемета. Немцы не стали усердствовать и после одного захода удалились. В итоге Ил-10 получил повреждения, но все же смог вернуться на базу.

В третьем эпизоде гвардии капитан Зиновьев во время боевого вылета увидел в районе цели два самолета, опознать которые не смог из-за сильной дымки и их необычного вида. По описаниям летчика это были машины, похожие на привычный фоккер, но с каким-то длинным «носом». Скорее всего, Зиновьев наткнулся на FW-190 либо Та-152. Впрочем, в бой ни та ни другая сторона не вступали. Таким образом, в ходе короткой боевой карьеры Ил-10 во время Второй мировой войны произошел лишь один реальный бой с немецкой авиацией, закончившийся в пользу люфтваффе.

Потери полка составили три машины, еще столько же получили сильные повреждения. Так, Ил-10 № 1890492 во время выполнения задания был атакован немецкими истребителями и получил 42

попадания в хвостовую часть. Самолет смог дотянуть до своего аэродрома, однако в последний момент у него отказал мотор и летчик вынужден был садиться на лес. При ударе о землю штурмовик развалился на части, однако экипаж выжил. Также с сильными повреждениями вернулся из боевого вылета Ил-10 № 104082. Зенитным снарядом малого калибра в нижней части бронекорпуса был выбит кусок брони размером 150 x 200 миллиметров, еще одна большая пробоина была на стыке фюзеляжа со стабилизатором, а киль повредило осколками. Тем не менее самолет смог приземлиться.

У Ил-10 № 1892807 пулеметная пуля пробила дюралевый обтекатель водорадиатора и под углом проникла в моторный отсек, пробив протектор верхнего бензобака. К счастью, топлива было мало и взрыва не произошло, штурмовик смог вернуться на базу. Еще один самолет вернулся с задания с шестью пулевыми пробоинами в правой плоскости и одной дыркой от 20-мм снаряда. Повреждения были получены в ходе упоминавшейся выше атаки FW-190 в районе Коттбуса.

Однако не для всех экипажей все закончилось столь благополучно. 30 апреля Ил-10 № 1893802 во время нахождения над целью был подбит огнем зенитной артиллерии и с дымящим мотором начал разворачиваться в сторону линии фронта. По показаниям пилотов других штурмовиков, *«один из членов экипажа, предположительно, летчик, выпрыгнул на парашюте, после чего самолет загорелся и горящим врезался в землю и взорвался»*. Аналогичным образом огнем зенитной артиллерии был уничтожен и Ил-10 № 103904. Прямым попаданием снаряда у него оторвало половину правой плоскости, после чего штурмовик сорвался в штопор и рухнул на землю. Экипаж погиб [129].

По итогам боевых испытаний нового штурмовика выяснилось, что он несколько превосходит своего предшественника. Скорость ввода машины в пикирование возросла с 320 до 350 км/ч, при этом максимальный угол самого пикирования был доведен до 50°. Выход из пике, когда Ил-2 как раз и являлся самой удобной мишенью для зенитчиков, теперь мог осуществляться на скорости до 500–600 км/ч. Маневренность самолета за счет более мощного мотора тоже возросла. Последнее было на протяжении всей войны наибольшим недостатком штурмовика, в силу своей неповоротливости получившего у немцев прозвище «цементбомбер».

Бомбовый прицел на Ил-10, как и на предшественнике, оказался совершенно негодным. В том же отчете по этому поводу говорилось: *«Временной механизм ВМШ-10, так же как и ВМШ-2, является прицелом для бомбометания на полигоне. В боевых условиях, при противодействии МЗА и ЗА противника использовать его невозможно, так как прицел требует длительного нахождения над целью, без противозенитного маневра»*. Из-за этого пилотам Ил-10 приходилось по старинке сбрасывать бомбы наугад. В то же время обзор из кабины вследствие отсутствия обзора назад и затенения лобового стекла в плохих метеоусловиях (дождь, снег) в сравнении с Ил-2 даже ухудшился [130].

Качество двигателей АМ-42 по-прежнему оставляло желать лучшего. Средний ресурс двигателя составил всего тридцать – тридцать пять, максимум сорок часов. Основными причинами выхода моторов из строя были быстрый износ деталей и повышенная усадка поршневых колец. Кроме того, наблюдалось появление бронзовой, стальной и алюминиевой стружки, течь воды в картер и выброс масла. В итоге совершив 224 боевых вылета на новых штурмовиках, 108-й гв. шап, как выражалось командование 2-й ВА, *«по вине моторов вышел из строя боевых частей»*. Это и понятно, учитывая, что 92 % машин оказались неисправными. Таким образом, попытка применить в последние недели войны новый штурмовик закончилась, мягко говоря, не совсем удачно.

По состоянию на 10 мая 1945 г. в ВВС РККА числилось в общей сложности уже 450 Ил-10.

## Заключение

Согласно официальным данным, в 1941–1945 гг. из 36 154 произведенных промышленностью Ил-2 и Ил-10 в действующую армию передали 33 920 самолетов. Затем в ходе боев из них были потеряны 10 759, в том числе в 1941 г. – 533, в 1942 г. – 1676, в 1943 г. – 3515, в 1944 г. – 3344 и в 1945 г. – 1691. При этом крайне интересна статистика по учету причин этих боевых потерь.

Большая их часть – 4679 штурмовиков (или 43,5 %) – приходилась на зенитную артиллерию, что, в общем, было совершенно логично. 2557 (23,8 %) машин сбили немецкими истребителями, а 109 (1 %) числились уничтоженными на аэродромах. Остальные же 3414 Илов, то есть 31,7 % от общего числа, были записаны как «не вернувшиеся с боевого задания».

Причинами высокого уровня потерь штурмовиков, сохранявшегося на протяжении почти всей войны, были как недостатки самого самолета, так и слабая подготовка летчиков, а также шаблонная тактика, практически не изменившаяся за год войны. Ну и нельзя забывать, что, будучи основным ударным самолетом, Ил-2 чаще всего действовал на небольшой высоте в зоне эффективного воздействия ПВО противника.

Из почти 38,5 тысячи самолетов, потерянных всей советской авиацией в ходе боевых вылетов в 1941–1945 гг., такими «невозвращенцами» числятся чуть более 15 тысяч, или 39,5 %. Так что бесследно пропавшие штурмовики не были каким-то исключением. Наличие в штабном учете такой категории, как «не вернувшиеся с боевого задания», лучше всего говорит о громадных проблемах в управлении как всей авиацией, так и штурмовой в частности. Получается, что на фронте по неизвестной причине исчезали как минимум три из каждых десяти Илов, и при этом никто ничего не видел.

Кроме того, само появление подобной категории фактически поощрялось всеобщей системой приписок и очковтирательства, сложившейся в Советском Союзе. Для командиров всех уровней, постоянно боявшихся понести персональную ответственность за большие потери своих частей, наличие «невозвращенцев» стало настоящей палочкой-выручалочкой.

Например, лишился шап сразу десятка своих машин, и перед командиром полка, если, конечно, он сам при этом уцелел, сразу встает дилемма, как об этом доложить по инстанции. Укажешь точные причины потерь: столько сбито зенитками, а столько – истребителями, так неизвестно, как на это посмотрят наверху. Еще, не дай бог, и самого обвинят в неумении командовать, халатности и прочих грехах, только успевай оправдываться. А тут раз, и четыре Ила записаны в графу «не вернувшиеся с боевого задания». Звучит обтекаемо, все же не сбиты или уничтожены, и потому не так сильно бросается в глаза начальству.

Однако, как бы там ни было, но это все были боевые потери. Ну а куда же пропали еще более десятка тысяч «горбатых»? Ведь если вычесть из общего числа переданных в действующую армию штурмовиков их боевые потери, то остается 23 161 самолет. К концу же войны в ВВС Красной армии имелось 3585 Ил-2 и Ил-10, и еще чуть больше 200 штурмовиков насчитывалось во флотской авиации. Даже если предположить, что все Илы, произведенные в 1945 г., поступили в войска уже после завершения боевых действий, то все равно остается «излишек» в 13 тысяч.

Действительно, официальные советские данные говорят о том, что за время войны 11,2 тысячи штурмовиков были потеряны от причин, не связанных непосредственно с выполнением боевых задач. Это были так называемые «небоевые потери». Ил-2 разбивались во время тренировочных полетов, перелетов с одного аэродрома на другой, сталкивались друг с другом в воздухе и т. д.

Таким образом, общее число небоевых потерь штурмовой авиации превысило ее боевые потери.

Такая же картина была и в целом по всем ВВС Красной армии. Почти треть выпущенных промышленностью Илов превращалась в металлолом без всякой помощи врага. С одной стороны, это говорило об их качестве, а с другой – об уровне подготовки пилотов и технического персонала.

Однако других штурмовиков и летчиков, как говорится, у Родины не было, Ил-2 применялся настолько эффективно, насколько это было возможно для советской авиации.

# Приложение

Таблица 1

Количество небоевых самолето-вылетов штурмовиков 16 ВА за апрель 1945 г.

№ п/п	Соединения	Летало самолетов	Самолето-вылетов	Налет
1	6-й шак	938	3106	1532
2	9-й шак	429	1479	729
3	2-й гв. шад	525	2003	843
4	11-й гв. шад	129	787	475
Итого		2021	7377	3579

Таблица 2 Потери материальной части штурмовиков 16-й ВА в апреле 1945 г.

№ п/п	Соединения	Боевые потери						Потери, связанные с выполнением боевого задания					Небоевые потери				Приходится самолето-вылетов	
		Сбито ИА противника	Сбито ЗА противника	Не вернулись с боевого задания	Подбиты ИА противника и разбиты при посадке	Подбиты ЗА и разбиты при посадке	Всего	Разбиты из-за отказа двигателя	Разбиты из-за потери ориентировки	Разбиты при посадке в сложных метеословиях	Прочие	Всего	Катастрофы	Аварии	Всего	Всего потерь	На одну боевую потерю	На одну небоевую потерю
1	6-й шак	11	8	11	2	3	35	—	—	—	—	—	—	3	3	38	54	1035
2	9-й шак	7	8	1	7	8	31	1	—	—	1	2	1	8	9	42	83	164
3	2-й гв. шад	4	9	3	5	8	29	1	—	—	—	1	—	2	2	32	53	1001
4	11-й гв. шад	3	3	2	—	8	16	1	—	—	—	1	—	—	—	17	73	—
Итого		25	28	17	14	27	111	3	—	—	1	4	1	13	14	129	68	526

Таблица 3 Количество воздушных боев и сбитых самолетов противника штурмовиками 16-й ВА в апреле 1945 г

№ п/п	Соединения	Количество воздушных боев	Сбито							Уничтожено на земле	Всего сбито и уничтожено	Из них подтверждено						
			Me-110	Me-109	FW-190	U-87	U-88	He-111	«Фицзяр-Шторх»			Me-109	FW-190	U-87	U-88	He-111	Me-110	Всего
1	6-й шак	61	—	—	17	—	—	—	—	9	26	—	17	—	—	—	—	17
2	9-й шак	40	—	—	17	—	—	—	—	20	37	—	17	—	—	—	—	17
3	2-я гв. шад	6	—	—	5	—	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	5
4	11-я гв. шад	6	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	4
Итого		113	—	—	43	—	—	—	—	29	72	—	43	—	—	—	—	43

Таблица 4 Потери личного состава в частях штурмовиков 16-й ВА в апреле 1945 г.

№ п/п	Соединения	Боевые потери							Потери, связанные с выполнением боевого задания			Небоевые потери					Самолето-вылетов		
		Штурманов ав	Ком. ав	Зам. ком. ав	Ком. звеньев	Летчиков	Воздушных стрелков	Итого	Летчиков	Воздушных стрелков	Итого	Зам. ком. ав	Ком. ав	Летчиков	Воздушных стрелков	Всего	Всего потерь	На одну боевую потерю летчика	На одну небоеую потерю летчика
1	6-й шак	1	2	—	4	17	25	49	—	—	—	—	—	—	—	—	49	93	—
2	9-й шак	—	—	—	—	15	16	31	—	—	—	—	—	1	1	2	33	184	1479
3	2-я гв. шад	—	—	—	1	12	13	26	1	1	2	—	—	—	—	—	28	113	—
4	11-я гв. шад	—	—	2	—	6	10	18	—	—	—	—	—	—	—	—	18	158	—
<b>Итого</b>		1	2	2	5	50	64	124	1	1	2	—	—	1	1	2	128	548	1479

Таблица 5.1 Урон, нанесенный противнику штурмовиками 16-й ВА в апреле 1945 г.

№ п/п	Соединения	Уничтожено и повреждено																	
		Танков	Бронемашин	Тягачей	Паровозов	Вагонов	Ж. д. цистерн	Автоцистерн	Автогрузовых	Повозок	Орудий ПА	Орудий ЗА	Минометов	Пулеметов	Самолетных орудий	Бронетранспортеров	Батарей ПА	Батарей ЗА	Мин. батарей
1	6-й шак	35	—	—	1	208	—	—	527	48	88	37	—	—	—	—	62	53	—
2	9-й шак	41	8	16	10	236	14	9	1251	490	115	140	64	6	—	—	26	102	—
3	2-я гв. шад	43	—	—	3	70	—	—	613	41	98	2	6	12	5	—	—	—	—
4	11-я гв. шад	13	—	—	—	16	—	—	433	132	133	35	64	42	2	12	48	49	8
<b>Итого</b>		132	8	16	14	530	14	9	2824	711	434	214	134	60	7	12	136	204	8

Таблица 5.2 Урон, нанесенный противнику штурмовиками 16-й ВА в апреле 1945 г.

№ п/п	Соединения	Взорвано			Подавлено			Разрушено			Очагов пожаров	Взрывов	Попавший в ж. д. полотно	Солдат и офицеров	Лошадей
		Складов с боеприпасами	Складов ГСМ	Броне поездов	Батарей ПА	Батарей ЗА	Минометов	Домов	Переправ	Цехов, заводов					
1	6-й шак	6	2	—	—	—	—	—	—	—	186	21	—	2400	—
2	9-й шак	74	3	2	—	—	—	—	2	2	536	50	230	6700	30
3	2-я гв. шад	3	2	—	12	19	8	—	—	—	72	2	—	1701	—
4	11-я гв. шад	13	3	—	—	—	—	69	3	—	49	—	—	3335	—
<b>Итого</b>		96	11	2	12	19	8	69	5	2	843	73	230	14136	30

Таблица 6 Количество боевых самолето-вылетов и налет часов штурмовиков 16-й ВА за апрель 1945 г.



№ п/п	Соединения	Летало самолетов	Произведено самолетов-вылетов	Налет часов	По задачам					
					Штурмовка войск	Разведка противника	Фотографирование	По ж. д. объектам	Удар по аэродромам	На бомбардировку ж. д. объектов
1	6-й шак	731	2248	2361	2005	195	12	—	36	—
2	9-й шак	527	2760	2835	2443	192	—	99	—	—
3	2-я гв. шад	793	1586	1902	1341	110	—	—	—	60
4	11-я гв. шад	452	1266	1382	1157	97	—	—	—	12
Итого		2503	7860	8480	6946	594	12	99	36	72

Таблица 7.1 Расход боеприпасов штурмовиками 16-й ВА в апреле 1945 г.

№ п/п	Соединения	Фугасные		Осколочные										
		100	50	25	15	10-СД-10	8	50	2,5	20	РОФС-47	СД-4	НО-6,5	100
1	6-й шак	1971	1938	6716	10972	8074	1910	—	17170	—	—	—	—	—
2	9-й шак	1610	721	9657	—	6242	2437	333	22939	3085	—	—	1313	454
3	2-я гв. шад	756	1646	5468	—	13705	433	123	40	—	—	3991	—	—
4	11-я гв. шад	1007	1097	5779	—	1941	1328	1575	435	—	1425	—	—	—
Итого		5344	5402	27620	10972	29962	6108	2031	40584	3085	1425	3991	1313	454

Таблица 7.2 Расход боеприпасов штурмовиками 16-й ВА в апреле 1945 г.

№ п/п	Соединения	РС-132	РС-82	ЗАБ-100	УБТ	ПТАБ	ВЯ	БС	ШКАС	ОКБ 16
1	6-й шак	1097	4399	15	—	3818	237700	21600	572000	—
2	9-й шак	637	4584	6	13680	37858	224765	9235	505900	5421
3	2-я гв. шад	—	3517	—	—	—	117653	12445	185070	—
4	11-я гв. шад	217	3756	16	7225	1334	194245	—	357840	—
Итого		1951	16256	37	20905	43010	774363	43280	1620810	5421

# Использованная литература и источники

## Архивы

Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО)

Ф. 2066.

Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ).

Ф. 4.

Ф. 33.

Ф. 202.

Ф. 229.

Ф. 233.

Ф. 236.

Ф. 346.

Ф. 143493.

Ф. 79-го гв. шап.

Ф. 166-го гв. шап.

Ф. 566-го шап.

Ф. 621-го шап.

## Монографии и научные труды

*Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне.* М.: Воениздат, 1983.

*Горбач В.* Над Огненной Дугой. Советская авиация в Курской битве. М.: Яуза; Эксмо, 2007.

*Губин Б.А., Киселев В.Д.* Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М.: Воениздат, 1980.

*Донченко С.А.* Флагман штурмовой авиации. К.: Политиздат Украины, 1988.

*Емельяненко В.* В военном воздухе суровом. М.: Молодая гвардия, 1982.

*Ефимов А.Н.* Над полем боя. М.: Воениздат, 1976.

*История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945.* Т. 3. М.: Воениздат, 1961.

*Кожевников М.Н.* Командование и штаб ВВС Советской армии в Великой Отечественной войне 1941–1945. М., 1985.

*Лопуховский Л.Н.* 1941. Вяземская катастрофа. М.: Яуза; Эксмо, 2008.

*Моряки-балтийцы на защите Родины.* 1941–1945. М.: Наука, 1986.

*Пальмов В.В.* Штурмовики над Днепром. К.: Политиздат Украины, 1984.

*Польнин Ф.П.* Боевые маршруты. М.: Воениздат, 1971.

*Растренин О.* Расколотое небо. Май-июнь 1943 г. М.: Эксмо; Яуза, 2007.

*Сто сталинских соколов.* В боях за Родину. М.: Яуза; Эксмо, 2005.

*Тимофеева-Егорова А.А.* «Держись, сестренка!» М.: Воениздат, 1983.

*Хазанов Д.Б.* Неизвестная битва в небе Москвы 1941–1944 гг. Финал. М.: Издательский дом «Техника молодежи», 2006.

*Швабедиссен В.* Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. Мн.: Харвест, 2003.

*Широкопад А.* Торпедоносцы в бою. Их звали «смертниками». М.: Яуза; Эксмо. 2006.

Периодическая печать

*Ерофеев В.* Безымянные строители безымянных заводов // Секретные материалы. 2005. № 10 (163).

*Овчаренко А., Богатырев С.* «Огненные тараны» на море. Легенды и факты // Авиамастер. № 7. 2002.

*Перов В., Растренин О.* Штурмовик Ил-2 // Авиация и космонавтика. 2001. № 5–6.

*Рычило Б., Морозов М.* Гвардейские части и соединения советской авиации 1941–1945 гг. // Мир авиации. 2003.

Интернет

<http://2gvshad.ru/history/docum/id/9/index.html>

[www.airforce.ru](http://www.airforce.ru)

*Ларинцев Р., Заблотский А.* Потери Люфтваффе на Восточном фронте. Авиационная энциклопедия «Уголок неба».

[www.airwar.ru](http://www.airwar.ru)

Примечания

1

ФАБ – фугасная авиационная бомба.

2

Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО). Ф. 2066. Оп. 9. Д. 69. Л. 11–18.

3

ГУ ЦАНО. Оп. 6. д. 385. Л. 1а.

4

См.: *Ерофеев В.* Безымянные строители безымянных заводов // Секретные материалы. 2005. № 10 (163).

5

См.: *Ерофеев В.* Безымянные строители безымянных заводов // Секретные материалы. 2005. № 10 (163).

6

*Lagoda M.* Ein Blick in die Vergangenheit. Kriegserinnerungen eines Fernaufklarers aus Russland und dem Orient. Helios, 2011. S. 101.

7

См.: *Емельяненко В.* В военном воздухе суровом. М.: Молодая гвардия, 1982. С. 51.

8

*Емельяненко В.* Указ. соч. С. 62.

9

*Емельяненко В.* Указ. соч. С. 64.

10

*Емельяненко В.* Указ. соч. С. 70.

11

*Полынин Ф.П.* Боевые маршруты. М.: Воениздат, 1971. С. 111.

12

*Полынин Ф.П.* Указ. соч. С. 112.

13

*Лопуховский Л.Н.* 1941. Вяземская катастрофа. М.: Яуза; Эксмо, 2008. С. 48.

14

Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 143493. Д. 2. Л. 66.

15

ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 160. Л. 141.

16

АО – осколочная авиационная бомба. Цифры 25, 15 и т. д. означают общую массу боеприпаса.

17

ЗАБ – зажигательная авиационная бомба.

18

ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 155. Л. 330.

19

Там же. Д. 160. Л. 138.

20

Там же. Д. 157. Л. 357.

21

ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 157. Л. 478.

22

ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 157. Л. 126.

23

ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 157. Л. 197.

24

Там же. Л. 25.

25

ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 92.

26

ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 84.

27

ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 89

28

См.: там же. Л. 92.

29

ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2. Д. 103. Л. 102.

30

ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 105.

31

ЦАМО РФ. Ф. 4. Оп. 11. Д. 65. Л. 393.

32

См.: *Швабедиссен В.* Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. Мн.: Харвест, 2003. С. 295.

33

См.: *Кожевников М.Н.* Командование и штаб ВВС Советской армии в Великой Отечественной войне 1941–1945. М., 1985. С. 74.

34

См.: *Кожевников М.Н.* Указ. соч. С. 82.

35

<http://2gyshad.ru/history/docum/id/9/index.html>

36

*Тимофеева-Егорова А.А.* «Держись, сестренка!» М.: Воениздат, 1983. С. 134.

37

*Сто сталинских соколов.* В боях за Родину. М.: Яуза; Эксмо, 2005. С. 440.

38

См.: *Сто сталинских соколов.* С. 469–472.

39

См.: *Хазанов Д.Б.* Неизвестная битва в небе Москвы 1941–1944 гг. Финал. Издательский дом «Техника молодежи», 2006. С. 12.

40

См.: *Хазанов Д.Б.* Указ. соч. С. 46.

41

См.: *Губин Б.А., Киселев В.Д.* Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М.: Воениздат, 1980. С. 28.

42

См.: Губин Б.А., Киселев В.Д. Указ. соч. С. 31.

43

<http://www.airforce.ru/history/ww2/ww2doc/20061942.htm>

44

Ефимов А.Н. Над полем боя. М.: Воениздат, 1976. С. 71.

45

ЦАМО РФ. Ф. 4. Оп. 11. Д. 72. Л. 273–276.

46

См.: Губин Б.А., Киселев В.Д. Указ. соч. С. 93.

47

См.: Перов В., Растренин О. Штурмовик Ил-2 // *Авиация и космонавтика*. 2001. № 5–6.

48

См.: Перов В., Растренин О. Штурмовик Ил-2 // *Авиация и космонавтика*. 2001. № 5–6.

49

См.: *История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945*. т. 3. М.: Воениздат, 1961. С. 81.

50

Крок – набросок плана местности, показывающий ее общий характер и наиболее важные предметы на ней.

51

*Сто сталинских соколов*. С. 441–442.

52

*Сто сталинских соколов*. С. 452.

53

Ефимов А.Н. Указ. соч. С. 90.

54

См.: Ефимов А.Н. Указ. соч. С. 91.

55

*Сто сталинских соколов*. С. 442–443.

56

См.: Ларинцев Р., Заблотский А. Потери люфтваффе на Восточном фронте. *Авиационная энциклопедия «Уголок неба»* [www.airwar.ru](http://www.airwar.ru)

57

См.: Растренин О. *Расколотое небо*. Май-июнь 1943 г. М.: Эксмо; Яуза, 2007. С. 66.

58

*Ефимов А.Н.* Указ. соч. С. 101.

59

*Ефимов А.Н.* Указ. соч. С. 102.

60

См.: *Растренин О.* Указ. соч. С. 47.

61

См.: *Растренин О.* Указ. соч. С. 43.

62

ЦАМО РФ. Ф. 79-го гв. шап. Оп. 530412с. Д. 1. Л. 321.

63

ЦАМО РФ. Ф. 4. Оп. 11. Д. 72. Л. 235.

64

*Кожевников М.Н.* Указ. соч. С. 209–210.

65

См.: *Ларинцев В., Заблотский А.* Указ. соч.

66

См.: *Зефиоров М.В., Дегтев Д.М., Баженов Н.Н.* Свастика над Волгой. Люфтваффе против сталинской ПВО. М.: АСТ, 2007. С. 438–452.

67

См.: *Зефиоров М.В., Дегтев Д.М., Баженов Н.Н.* Указ. соч. С. 475–486.

68

См.: *Ларинцев Р., Заблотский А.* Указ. соч.

69

*Ефимов А.Н.* Указ. соч. С.113.

70

*Ефимов А.Н.* Указ. соч. С.114.

71

См.: *Растренин О.* Указ. соч. С. 231.

72

См.: там же. С. 115.

73

См.: *Растренин О.* Указ. соч. С. 234.

74

См.: *Растренин О.* Указ. соч. С. 241.

75

ЦАМО РФ. Ф. 566-го шап. Оп. 36584с. Д. 11. Л. 331.

76

См.: *Растренин О.* Указ. соч. С. 261.

77

См.: *Ларинцев А., Заблотский Р.* Указ. соч.

78

См.: *Горбач В.* Над Огненной Дугой. Советская авиация в Курской битве. М.: Яуза; Эксмо, 2007. С. 106.

79

ЦАМО РФ. Ф. 166-го гв. шап. Оп. 213814. Д. 1. Л. 114.

80

См.: там же.

81

См.: *Горбач В.* Указ. соч. С. 145–146.

82

См.: *Горбач В.* Указ. соч. С. 262.

83

*Пальмов В.В.* Штурмовики над Днепром. Киев: Политиздат Украины, 1984. С. 54.

84

Там же.

85

*Сто сталинских соколов.* С. 445–446.

86

*Сто сталинских соколов.* С. 445–446.

87

См.: *Горбач В.* Указ. соч. С. 433–434.

88

См.: *Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне.* М.: Воениздат, 1983. С. 160–161.

89

См.: *Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне.* М.: Воениздат, 1983. С. 162.

90

См.: *Овчаренко А., Богатырев С.* «Огненные тараны» на море. Легенды и факты // *Авиамастер.* 2002.

№ 7.

91

См.: *Широкоград А.* Торпедоносцы в бою. Их звали «смертниками». М.: Яуза; Эксмо. 2006. С. 170–171.

92



См.: *Широкоград А.* Указ. соч. С. 172–173.

93

См.: *Моряки-балтийцы на защите Родины. 1941–1945.* М.: Наука, 1986. С. 76.

94

См.: *Овчаренко А., Богатырев С.* Указ. соч.

95

См.: *Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне.* С. 201.

96

См.: *Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне.* С. 250.

97

См.: *Зефиоров М.В., Дегтев Д.М.* Указ. соч. С. 169–178.

98

См.: *Широкоград А.Б.* Указ. соч. С. 281–282.

99

См.: *Широкоград А.Б.* Указ. соч. С. 292–293.

100

См.: *Овчаренко А., Богатырев С.* Указ. соч. С. 45.

101

См.: *Широкоград А.Б.* Указ. соч. С. 307–312.

102

ЦАМО РФ. Ф. 33. Оп. 793756. Д. 10. Л. 278–280.

103

ЦАМО РФ. Ф. 621-го шап. Оп. 168253. Д. 1. Л. 45.

104

ЦАМО РФ. Ф. 346. Оп. 5760. Д. 18. Л. 499.

105

См.: *Восьмая воздушная.* С. 37.

106

См.: *Восьмая воздушная.* С. 57.

107

См.: *Восьмая воздушная.* С. 59.

108

*Швабедиссен В.* Указ. соч. С. 294.

109

См.: там же. С. 299.

110

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 98.

111

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 99.

112

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 100.

113

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 101.

114

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 102.

115

См.: там же. Л. 103.

116

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 105.

117

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 109.

118

Там же. Л. 110.

119

ПА – противотанковая артиллерия. (*Примеч. авт.*)

120

Так в документе.

121

ЦАМО РФ. Ф. 233. Оп. 2356. Д. 776. Л. 533.

122

ЦАМО РФ. Ф. 233. Оп. 2356. Д. 776. Л. 534.

123

ЦАМО РФ. Ф. 233. Оп. 2356. Д. 776. Л. 459.

124

Там же. Л. 412.

125

ЦАМО РФ. Ф. 233. Оп. 2356. Д. 776. Л. 481.

126

Там же.

127

ЦАМО РФ. Ф. 233. Оп. 2356. Д. 776. Л. 535.

128

См.: там же. Приложение № 6.

129

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 113–115.

130

ЦАМО РФ. Ф. 236. Оп. 2673. Д. 2742. Л. 116.