

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов

«ЧЕРНАЯ СМЕРТЬ»



ПРАВДА И МИФЫ О БОЕВОМ ПРИМЕНЕНИИ
ШТУРМОВИКА ИЛ-2

1941—1945

**Дмитрий Владимирович Зубов
Дмитрий Михайлович Дёгтев**
**«Черная смерть». Правда и мифы о боевом
применении штурмовика ИЛ-2. 1941-1945**
Серия «Военная авиация XX века»

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4994434

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

Центрполиграф; М.; 2013

ISBN 978-5-227-04104-3

Аннотация

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?

Содержание

Предисловие	4
Глава 1	5
Штурмовые самолеты	5
Первый «смертельный» полк	9
Герои сорок первого	18
Глава 2	26
Скопления и всадники	26
Штурмовая гвардия	33
Конец ознакомительного фрагмента.	35

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 Вф-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 машину 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 дальность ШКАСов оставляла желать лучшего, и для штурмовки наземных войск такой самолет подходил мало. Поэтому вскоре на И-5 установили бомбодержатель для 50-кг бомбы

ФАБ¹-50. 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 ухудшились².

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 машин³.

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 задираал нос, что не позволяло производить прицельное бомбометание. Несмотря на это, машину

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.

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 запускать 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 барачков и приусадебными участками, на которых выращивалась картошка. Так было положено начало городу Новокуйбышевску⁴.

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 производства⁵. 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 лётно-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,*

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).

проходило над Куйбышевым, 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 авиа-моторные 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. Разведданных 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 (лбap), 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 лбap, 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 НКВД⁷.

⁶ Lagoda M. Ein Blick in die Vergangenheit. Kriegserinnerungen eines Fernaufklärers aus Russland und dem Orient. Helios, 2011. S. 101.

⁷ См.: Емельяненко В. В военном воздухе суровом. М.: Молодая гвардия, 1982. С. 51.

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 сказался 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. Ещё несколько Ил-2 приземлились в Карачеве с уже сухими баками, и их пришлось оттащить 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 лишний 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, легла трава. Летчик оглянулся – вслед за самолетом, согнувшись в три погребели 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 рации. 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.

⁸ Емельяненко В. Указ. соч. С. 62.

– 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 дупят 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 слышали панические крики оружейника, 24-летнего младшего сержанта Романа Комахи: «Тикай! Тикай!» Овернувшись, 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 Bf-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 потребуется 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.

⁹ Емельяненко В. Указ. соч. С. 64.

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 Bf-109F из JG51 во главе с командиром эскадры оберст-лейтенантом Вернером Мельдерсом. 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 Мельдерса. 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 столкнутся, 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 фонаря¹⁰.

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. Обратно 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 оберлейтенант Ханс Колбов. «Мессершмитты» этой эскадры действовали из Бобруйска, а со 2 июля – и из Старо-Быхова, оставленного 4-м шап.

¹⁰ Емельяненко В. Указ. соч. С. 70.

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 имевшимся 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 самым 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 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 бомбштурмовых 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 брющего 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 пробывать на фронте 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. Обратно 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 «горбых», 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 – Собычье – 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 Полынин 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 на завтра дятьковские партизаны сообщили: на аэродроме Сеща выведено из строя до 60 самолетов противника»¹².

И опять, как следует из слов Полынина, 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 шиап 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.

¹¹ Полынин Ф.П. Боевые маршруты. М.: Воениздат, 1971. С. 111.

¹² Полынин Ф.П. Указ. соч. С. 112.

Как бы там ни было, но командующий ВВС Брянского фронта генерал-майор Полюнин 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 Дон-

бассе 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 – Смиловичи. 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.

¹³ Лопуховский Л.Н. 1941. Вяземская катастрофа. М.: Яуза; Эксмо, 2008. С. 48.

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

¹⁴ Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 143493. Д. 2. Л. 66.

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 Пилицы 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-25¹⁶, 12 АО-15, 32 АО-10, 12 ЗАБ¹⁷-10, 34 ЗАБ-50; израсходовано 200 снарядов ШВАК, 700 БС и 60 РС. Летчики отчита-

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.

лись 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 было¹⁸.

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 задания¹⁹.

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-2²⁰.

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 обстрели-

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.

вали 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 цистерне²¹. 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 артбатарей 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

²¹ ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. д. 157. Л. 478.

²² ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 157. Л. 126.

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 242²⁴.

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*

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.

холода, не снизили качества боевой работы. Все вылеты были успешными (за исключением небольшого количества возвращавшихся по метеоусловиям)»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 «пербитой» 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

²⁶ ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 84.

²⁷ ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 89

еще 20 самолетов, в том числе шесть МиГ-3, четыре Пе-2, два СБ, два Як-1, три И-16 и один У-2²⁸.

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
В с е г о	81	80	20	—	181

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

²⁸ См.: там же. Л. 92.

²⁹ ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 2. Д. 103. Л. 102.

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.

³⁰ ЦАМО РФ. Ф. 202. Оп. 5. Д. 27. Л. 105.

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. Папивица. 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.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.