

Александр Медведь • Дмитрий Хазанов



Пе-2

в бою

Пе-2 в бою. «Гвардия, в огонь!»



«Гвардия,
в огонь!»

А. Медведь
Д. Хазанов



**Александр Медведь
Дмитрий Хазанов**

ПЕ-2 В БОЮ

«ГВАРДИЯ, В ОГОНЬ!»

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2015

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Медведь, Александр Николаевич.

М 42 Пе-2 в бою. «Гвардия, в огонь!» / Александр Медведь, Дмитрий Хазанов. — Москва : Яуза : Эксмо, 2015. — 128 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-699-78208-6

НОВАЯ КНИГА от авторов бестселлера «Пикирующий бомбардировщик Пе-2». Лучшее современное исследование боевого применения легендарной «пешки». Боевой опыт элитных бомбардировочных частей — гвардейских авиаполков, авиадивизий и авиакорпусов, воевавших на Пе-2.

Их слава гремела на всех фронтах Великой Отечественной. Не было бойца, не слышавшего о подвигах гвардейского бомбардировочного авиакорпуса генерала Полбина, гвардейских морских пикировщиков полковника Ракова, гвардейских разведывательных авиаполков Резерва Верховного Главнокомандования. Впервые сформированные в декабре 1941 года, гвардейские авиачасти всегда воевали на самых опасных участках фронта и направлениях главного удара, верные заповеди: «ГВАРДИЯ, В ОГОНЬ!»

Эта книга восстанавливает не только их боевой путь, но и справедливость по отношению к пикирующему бомбардировщику Пе-2. К сожалению, нелакированная история «пешки» вызвала незаслуженно критические оценки этой незаурядной машины. Однако по комплексному критерию «стоимость—эффективность—надежность» ей не было равных — заменить Пе-2 не могли ни Ар-2, ни СРБ, ни даже Ту-2. Подобно прославленному «тридцатьчетверке», «катюше» и Ил-2, «пешка» была оптимальным оружием: простым, безотказным, хорошо освоенным промышленностью, любимым экипажами, способным эффективно решать сложные задачи.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-78208-6

© Медведь А., Хазанов Д., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

Содержание

Краткая история Пе-2	3
Альтернативы	5
Лучший по критерию «высокие летно-технические качества / минимум проблем при освоении в серии»	21
Гвардейские бомбардировочные авиаполки на Пе-2	25
Гвардейские бомбардировочные авиадивизии на Пе-2	46
Гвардейские бомбардировочные авиакорпуса на Пе-2	59
Гвардейские разведывательные авиаполки на Пе-2	74
<i>Авиаразведчики Главного командования</i>	74
<i>Фронтовые авиаразведчики</i>	88
Гвардейские бомбардировочные авиаполки ВВС ВМФ на Пе-2	96
Об эффективности бомбометания с горизонтального полета и с пикирования в годы Великой Отечественной войны	104
Литература и источники	113
Список сокращений	114
Приложения	115



Краткая история Пе-2

Летом 1937 г. аббревиатура АНТ во всем мире считалась символом успеха. 20 июня на территории США приземлился самолет АНТ-25 с экипажем В.П. Чкалова, а 15 июля — второй такой же самолет с экипажем М.М. Громова, установившим мировой рекорд дальности полета. В Испании и Китае в то время получила «широкую известность в узких кругах» другая машина А.Н. Туполева — скоростной бомбардировщик АНТ-40 (СБ). Казалось бы, для Андрея Николаевича и его конструкторского коллектива все складывалось удачно, можно было рассчитывать на высокую оценку со стороны руководства авиационной промышленности и государства в целом. Но в атмосфере пресловутого 1937 г. происходили труднообъяснимые вещи. Вечером 21 октября в кабинет главного инженера Глававиапрома А.Н. Туполева вошли трое мужчин, четвертый присел на стуле у секретарши и порекомендовал ей на телефонные звонки не отвечать и никуда не отлучаться. В три часа ночи в приемную вышел поникший Андрей Николаевич в плотном окружении «посетителей».

После ареста А.Н. Туполев продержался неделю и 28 октября 1937 г. подписал показания, в которых признавал, что он якобы сколотил из своих сотрудников антисоветскую группу (фамилии указывались), занимавшуюся саботажем и вредительством. На следующий день был арестован один из членов «антисоветской группы», начальник бригады тяжелых самолетов В.М. Петляков. Его стойкости хватило на трое суток, и 1 ноября под давлением следствия он также признался в своих «преступлениях». Эти драматические обстоятельства, как ни удивительно, можно считать важнейшими причинами появления самого массового советского двухмоторного самолета — пикирующего бомбардировщика Пе-2.

Будущий главный конструктор этой машины Владимир Михайлович Петляков родился 15 июня 1891 г. в селе Самбек Ростовского-на-Дону уезда в семье мещан Михаила Ивановича и Марии Евсеевны, был вторым ребенком. Семья переехала в Москву. Вскоре произошло событие, сделавшее начало жизни будущего авиаконструктора не менее трагичным, чем ее конец. В 1896 г. внезапно заболел и умер отец, торговый служащий, которому было всего 32 года. Причиной несчастья стала сильная простуда, затем возникло осложнение в форме воспаления мозговых оболочек, причем болезнь протекала стремительно. К этому времени в семье росло пятеро малолетних де-

тей, а средств к существованию у вдовы не было. Узнав о трагедии, дед конструктора, Евсей Евграфович Письменный, перевез дочь с внуками в Таганрог, отдав осиротевшей семье половину собственного дома.

После кончины отца семья Петляковых жила очень бедно, и недостаток игрушек у детей восполнялся игрой воображения. Старшая сестра конструктора Инна Михайловна Малащенко (Петлякова) вспоминала после войны о юных годах будущего конструктора самолетов: «Володя был всегда в работе. Валявшийся во дворе и не успевший попасть в печку чурбанчик, кусок бумаги или картона от коробки, камень служили ему и



**Владимир Михайлович Петляков
в своем домашнем кабинете**



Прототип Пе-2 — высотный истребитель «100». Двигатели М-105 оснащены турбокомпрессорами, кабины экипажа герметичные, в носу фюзеляжа — два пулемета ШКАС и две пушки ШВАК

материалом, и инструментом. Он делал зимой коньки, на которых катался во дворе, летом — змея, из картона мастерил нам зверюшек и кукол с поворачивающимися руками и ногами, вертушки, создал примитивную водоканчку, выбиравшую из дворовых луж воду... Теперь, когда прошло так много времени, трудно вспомнить, что конкретно мастерил Володя, но его неизменно интересовала всякая механика. Особенно старые часы, которые он любил разбирать. Правда, со сборкой бывало труднее — оставались лишние детали».

Первый заработок Владимир принес в семью в 14 лет, получив его в железнодорожных мастерских Таганрога (в это время учился в восьмиклассном Таганрогском техническом училище). Потом, во время каникул, работал слесарем, литейщиком, токарем, а позднее — механиком. Мечтал о профессии инженера. В 1911 г., скопив незначительную сумму денег, направился в Москву и сдал вступительный экзамен

на механический факультет МВТУ, где в те годы работал и преподавал профессор Н.Е. Жуковский. Однако отсутствие средств не позволило продолжить образование. Впрочем, светлая голова, любознательность и трудолюбие в совокупности с накопленными знаниями не дали юноше пропасть.

В Ростовском областном архиве сохранился документ, подписанный горным инженером Левицким: «Предъявитель сего, студент Московского Высшего Технического Училища Владимир Михайлович Петляков с 16 января 1912 г. по 21 января 1913 г. служил на Макеевской рудничной спасательной станции

химиком и техником. За означенное время он сделал лаборатории станции почти тысячу анализов рудничного воздуха, а также исполнил другие работы. В технической мастерской он заведовал работами по устройству испытательной станции для исследования взрывов угольной пыли и газа и производил разные другие работы для нужд станции: проводку парового отопления, конструирование и ремонт различных приборов и прочее. И зарекомендовал себя с наилучшей стороны во всех отношениях...» В других характеристиках, выданных впоследствии В.М. Петлякову, отмечались добросовестность, обязательность, стремление наилучшим образом выполнить возложенные обязанности.

В 1919 г. был издан декрет Совнаркома, который обязывал всех студентов старших курсов высших учебных заведений, где бы они ни находились и ни работали, продолжить обучение. Однако в отношении В.М. Петлякова произошла заминка — в то время он исполнял обязанности начальника Таганрогского участка тяги, и, ссылаясь на производственную необходимость, его отпустили для продолжения учебы только через год.

В 1922 г. Владимир Михайлович, защитив дипломный проект по самолетостроению и получив звание инженера-механика, по приглашению А.Н. Туполева стал работать научным сотрудником ЦАГИ. Развертыванию работ мешало отсутствие квалифицированных специалистов, отсутствовала производственная база. По поручению Туполева молодой способный инженер занялся организацией технической части отдела опытного самолетостроения. Обладая богатым производственным опытом, Владимир Михайлович с большой энергией и увлечением занялся оборудованием мастерских.



Заместитель наркома авиапромышленности Александр Сергеевич Яковлев демонстрирует Н.Н. Поликарпову модель своего двухмоторного самолета ББ-22

«В.М. Петлякова можно было видеть то за чертежами, выполняющим свои обязанности конструктора, то в лаборатории за испытаниями для установления практических коэффициентов новых элементов конструкций, то в мастерских за осуществлением задуманной им технологии, то на испытаниях готовой машины, — вспоминал его сослуживец, впоследствии профессор А.И. Путилов. — Вместе с тем он не ослаблял внимание за работой мастерских, где устанавливались и опробовались станки, налаживалась ацетиленокислородная сварка, с помощью которой сваривались ответственные узлы спроектированных Петляковым аэросаней.

Не отказывался Владимир Михайлович и от работы испытателя. Желая выявить все качества и недостатки собственного монтажа, он сам садился за руль и испытывал аэросани или глассер. Несмотря на интенсивную производственную деятельность, Петляков вел большую научно-исследовательскую работу. Он проводил систематические исследования в области конструирования аэросаней, глассеров и самолетов. На основании испытаний стенок лонжеронов с различными конструктивными подкреплениями и облегчениями он составил расчетные графики, которые долгое время служили единственным пособием при проектировании балок составного сечения».

В дальнейшем В.М. Петляков зарекомендовал себя не только способным инженером, но и успешным руководителем крупного конструкторского коллектива. Незадолго до ареста его интересы были сосредоточены на доводке весьма совершенного по тем временам четырехмоторного бомбардировщика АНТ-42 (ТБ-7), который должен был прийти на смену угловатым и устаревшим на глазах самолетам ТБ-3. И тут удар судьбы и клеймо «вредителя»...

Летом 1938 г. в структуре НКВД создали так называемый специальный технический отдел (СТО). Первым авиационным конструкторским коллективом в составе СТО оказалась группа, руководимая В.М. Петляковым. Еще находясь в спецтюрьме, расположенной неподалеку от подмосковной станции Болшево, Петляков предложил спроектировать и построить двухмоторный высотный истребитель с гермокабиной и турбокомпрессорами на двигателях. Поскольку сокращение СТО созвучно числу 100, в дальнейшем машину стали именовать «соткой», или самолетом «100». 29 сентября 1938 г. СТО был преобразован в Отдел особых конструкторских бюро НКВД СССР, а в феврале 1939 г. — в Особое техническое бюро (ОТБ) НКВД, однако обозначение «100» за самолетом В.М. Петлякова сохранилось.

В соответствии с техническим заданием практический потолок разрабатывавшегося истребителя



Первый серийный самолет Пе-2, построенный на московском заводе № 39. Остекление кабины штурмана включает опускающуюся часть фонаря, так называемую «черепаху»

должен был составлять 12 500 м, а максимальная скорость — 630 км/ч на высоте 10 000 м. Машине предписывалось взлететь до окончания 1939 г. Дефицит времени обусловил введение 11-часового рабочего дня без выходных для заключенных — сотрудников «шарашки». В мае 1939 г. изготовили полноразмерный макет нового самолета, а в небо «сотка» впервые поднялась 22 декабря 1939 г.

«Самолет «100» с двумя моторами М-105, с двумя турбокомпрессорами ТК-2 и двумя гермокабинами» считался в Советском Союзе новаторским, несмотря на вполне традиционную компоновочную схему. Машину оснастили двумя новейшими моторами М-105 с винтами ВИШ-42 и турбокомпрессорами ТК-2, включенными в силовую схему мотогондол. Комфортные условия экипажу из трех человек создавали две гермокабины, снабжавшиеся сжатым воздухом от турбокомпрессоров. В кабинах поддерживалось нормальное давление, позволявшее работать без кислородных масок до высоты 10 000 м.

В конструкции «сотки» нашли широкое применение электродистанционные агрегаты управления



Носовая оборонительная огневая установка самолета СБ с двумя пулеметами ШКАС. Через отверстия для стволов в кабину пилота и штурмана отчаянно дуло, что было особенно неприятно зимой



Допустимые углы обстрела установки ФТ были небольшими, но зато по огневой мощи БТ намного превосходил ШКАС



Для повышения обороноспособности самолета от атак истребителей сверху-сзади с весны 1942 г. ШКАС на турели штурмана заменили крупнокалиберным пулеметом БТ. Неофициально этот вариант машины называли Пе-2 ФТ («фронт требует»)



Осенью 1941 г. под крыло «пешки» в экспериментальном порядке подвесили две батареи реактивных орудий РО-132. В этом случае залп Пе-2 по мощи был соизмерим с залпом легкого крейсера. Однако слабость бронирования не позволила применять самолет для штурмовки

(электрогидравлическая система уборки шасси, электропривод закрылков, створок водяных радиаторов, триммеров и др.). Предпочтение, отданное электро-механизмам перед традиционными тросами и тягами, объяснялось простотой герметизации электрических разъемов по сравнению с выводами тяг, совершающих вращательное или поступательное движение.

Наступательное вооружение самолета включало две 20-мм пушки ШВАК и два 7,62-мм пулемета ШКАС. Для защиты двухмоторного истребителя от атак с задней полусферы в хвостовом коке устанавливался еще один неподвижный пулемет ШКАС (в дальнейшем намечалась установка дистанционно управляемой турели). В варианте истребителя-бомбардировщика предусматривалась возможность подвески на внешних держателях двух авиабомб калибра 250 или 500 кг.

С 11 апреля 1940 г. «сотка» проходила государственные испытания в НИИ ВВС Красной Армии. Первый экземпляр самолета пилотировал майор П.М. Стефановский. На втором экземпляре, так называемом «дублере», летал капитан А.М. Хрипков. Во время одиннадцатого полета из-за негерметичности бензосистемы и искрения контактов переключателей в кабине пилота возник пожар. Ослепленный дымом Хрипков был вынужден быстро посадить самолет, который получил серьезные повреждения, скапотировал на спину и более не восстанавливался. Праздничным утром 1 мая 1940 г. майор Стефановский публично продемонстрировал первый экземпляр «сотки» на воздушном параде в Москве. В.М. Петляков и его сотрудники наблюдали за полетом с крыши своей тогдашней тюрьмы — здания КОСОС на улице Радио в Москве.

Несмотря на обнаруженные недостатки, имевшие непринципиальный характер, общее заключение по испытаниям самолета «100» было в целом благоприятным. В нем отмечалось: «1. Самолет «100» представляет собой наиболее удачное разрешение проблемы создания вооруженной машины с герметичной кабиной... 3. В целях использования высокой аэроди-



При использовании в качестве пикирующего бомбардировщика Пе-2 мог нести на внешней подвеске до четырех бомб ФАБ-250 общей массой 1000 кг. Хорошие условия обзора вперед-вниз обеспечивались обширным остеклением носовой части фюзеляжа



Тяжелый истребитель Пе-3, созданный путем внесения незначительных изменений в конструкцию Пе-2, внешне отличался дополнительным крупнокалиберным пулеметом, ствол которого проходил через нижнюю панель остекления, а также отсутствием люкового пулемета и овальных иллюминаторов в хвостовой части фюзеляжа (нужда в них отпала, так как самолет стал двухместным)



Серийный самолет Пе-2 с мощными моторами воздушного охлаждения М-82Ф. Вопреки ожиданиям, самолет не получил широкого распространения из-за недостаточной надежности винтомоторной установки и слишком большого расхода топлива, серьезно ограничившего радиус действия машины. К тому же было решено использовать эти моторы для бомбардировщиков и разведчиков Ту-2



Тяжелый истребитель Пе-3бис выпускался малой серией весной и летом 1942 г. на иркутском заводе № 39. Он получил пушку ШВАК, смонтированную в носовой части фюзеляжа, а также штурманскую экранированную турель ВУБ-3 с пулеметом УБК. В хвостовом коке монтировали «пугач» — неуправляемый пулемет ШКАС, стрелявший назад

намики самолета «100» целесообразно создание на его базе пикирующего бомбардировщика без гермокабины. Необходимо построить опытную серию...»

Третий пункт заключения кардинально изменил судьбу «сотки». Весной 1940 г. угрозу, создававшуюся вражескими высотными бомбардировщиками, в нашей стране сочли преувеличенной. И действительно, небольшое число имевшихся у немцев высотных самолетов Ju 86Р, Ju 86R и Hs 130 использовалось в основном для стратегической разведки. В то же время в самом начале Второй мировой войны громко заявили о себе немецкие пикирующие бомбардировщики Ju 87, ставшие настоящим проклятием как для сухопутных войск, так и для военных флотов противников Германии. Идея пикировщика, в общем, была не новой; новыми оказались впечатляющие результаты, достигнутые так называемыми «лаптежниками» (из-за харак-

терных обтекателей стоек неубирающегося шасси). Следует подчеркнуть, что высокая боевая эффективность Ju 87 и Люфтваффе в целом вызвала серьезную обеспокоенность у высшего руководства СССР.

Основной ударной силой советских ВВС в конце тридцатых годов являлись скоростные бомбардировщики СБ (АНТ-40). По результатам участия машины в испанских и китайских вооруженных конфликтах, а также в инциденте на Халхин-Голе стало ясно, что из-за стремительного развития авиации и авиационного моторостроения самолет СБ перестал соответствовать своему названию (скорость порядка 430—450 км/ч уже не устраивала военных заказчиков), хотя и продолжал строиться в СССР большими сериями. Требовалась новая массовая машина для фронтовой авиации, и ею, по мнению руководства ВВС и Комитета Обороны, должен был стать пикирующий бомбардировщик.

В период, предшествовавший появлению «сотки», в Советском Союзе созданием двухмоторных скоростных бомбардировщиков занималось несколько конструкторских коллективов, однако наибольших практических результатов удалось добиться только трем из них — КБ А.А. Архангельского, Н.Н. Поликарпова и А.С. Яковлева.

Еще в середине сентября 1938 г. нарком обороны К.Е. Ворошилов направил В.М. Молотову письмо, в котором обращал внимание на недостатки СБ и, в частности, указывал, что «...летно-тактические данные СБ к настоящему времени не совсем отвечают современным требованиям боевого применения». Александр Александрович Архангельский, один из бывших заместителей А.Н. Туполева, сделал основную ставку на поэтапную многовекторную модернизацию серийного бомбардировщика СБ. Во-первых, эта машина последовательно оснащалась все более мощными моторами. Так, в постановлении Комитета Обороны от 5 мая 1939 г., приложением к которому являлся План опытных и экспериментальных работ по самолетостроению на 1938—1939 гг., от А.А. Архангельского потребовали «...предъявить на государственные испытания модернизированный самолет СБ с двумя М-105 к 15 июня с. г. со следующими данными: максимальная скорость на высоте 4500 м — 470 км/ч, практический потолок — 9500 м. ...Второй экземпляр самолета с мотором 2 М-104 предъявить на государственные испытания 1 июля с теми же данными, что и первый самолет, за исключением макси-

мальной скорости, которая должна быть 470 км/ч на высоте 7000 м». НИИ ВВС КА получил распоряжение «провести госиспытания модернизированных самолетов СБ: первого экземпляра к 15 июля и второго экземпляра к 1 августа с.г.».

Этим же постановлением предписывалось:

- с января 1940 г. главному московскому авиазаводу № 22 полностью перейти на выпуск модернизированных самолетов СБ с моторами М-105;

- с марта 1940 г. все самолеты СБ выпускать с моторами М-106, скорость самолета с этими моторами должна была составлять 500 км/ч на высоте 6500 м;

- с апреля 1940 г. начать выпускать модернизированные СБ с моторами М-105 и на иркутском заводе № 125.

Во-вторых, на опытном самолете ММН (малая модернизация «Н» — на заводе № 22 внутризаводским обозначением для самолета СБ было «машина «Н») конструкторы уменьшили площадь крыла до 48 м², улучшили обтекаемость носовой части фюзеляжа и фонаря кабины пилота, установили новую турель МВ-3 с пулеметом ШКАС для стрелка-радиста. 16 мая 1939 г. был изготовлен самолет ММН с моторами М-105 и трехлопастными винтами ВИШ-22Е, который в период с 1 июля по 16 августа 1939 г. проходил государственные испытания в НИИ ВВС КА.

Отмечалось, что с целью повышения технологичности конструкция отъемной части крыла была изменена путем замены «змейки» трубчатых лонжеронов листовыми стенками, а ферменных нервюр — более технологичными штампованными. Были несколько увеличены площади элеронов и оперения; значительно (на 40%) выросла площадь щитков-закрылков.

При испытательных полетах с бомбовой нагрузкой 500 кг внутри фюзеляжа (с нормальным взлетным весом 6420 кг) максимальная скорость ММН у земли составила 405 км/ч, а на расчетной высоте 4200 м — 458 км/ч. Время набора высоты 5000 м не превышало 9,3 мин, практический потолок — 9000 м. С бомбовой нагрузкой 1000 кг (четыре ФАБ-250 на внешней



Пикирующий бомбардировщик Ар-2 с моторами М-105 был создан на основе СБ-РК. Площадь крыла была уменьшена, под консолями появились тормозные решетки, иными стали носовая часть фюзеляжа и хвост

подвеске) взлетный вес возрастал до 7420 кг, максимальная скорость у земли составляла 383 км/ч, а на расчетной высоте 4200 м — 425 км/ч.

Несмотря на увеличение горизонтальной скорости полета по сравнению с серийными самолетами СБ, в заключении по результатам госиспытаний отмечалось: «Самолет ММН 2М-105... государственные испытания не выдержал ввиду недостаточной максимальной скорости, малой обороноспособности, недоведенности вооружения и оборудования, усложнения посадочных свойств... В настоящее время самолет ММН по летным данным уже сильно отстал, т.к. на 1940 г. необходим средний бомбардировщик со скоростью порядка 500 км/ч и выше».

В-третьих, под руководством А.А. Архангельского предпринимались попытки усовершенствования конструкции самих моторных установок. Так, на опытном самолете СБ-РК радиаторы моторов, прежде устанавливавшиеся в передней части мотогондол, перенесли в тоннели внутри крыла (отсюда сокращение РК — «радиаторы в крыле»). 10 мая 1940 г. наркому авиапромышленности А.И. Шахурину был направлен доклад А.А. Архангельского «О проведенной опытным отделом завода № 22 работе по установке на самолете «СБ» водяных радиаторов в крыле и о полученных результатах при испытании». На одном из серийных самолетов водяные радиаторы моторов М-105 разместили в специальных тоннелях, сделанных внутри крыла. Консоли уменьшенной площади были аналогичны ранее примененным на самолете ММН. Благодаря новому техническому решению удалось резко сократить мидель моторных установок и придать им более совершенную аэродинамическую форму.

В конце апреля 1940 г. заводской летчик-испытатель М.И. Липкин провел испытания первого СБ-РК. Результаты испытаний свидетельствовали о существенном улучшении летных данных: максимальная скорость на расчетной высоте 4700 м составила 492 км/ч, а потолок увеличился примерно на 800 м. Между тем, как писали авторы доклада об испытаниях СБ-РК, «крыло на испытанной машине выполнено очень низкого качества, значительно хуже существующего серийного (масса хлопунков, вмятин и неровностей), и при более качественном изготовлении крыла величина скорости должна повыситься... Хорошо выполненное в серии крыло самолета, применение потайной клепки должны увеличить полученную максимальную скорость машины на 5—10 км/ч, т.е. максимальная скорость самолета в серийном выпуске будет 500 км/ч».

В выводах указывалось: «Считаем необходимым: 1. Перейти в серийном производстве на изготовление самолетов СБ с радиаторами в крыле и со всеми перечисленными выше изменениями. 2. Опытную машину подвергнуть контрольной проверке в НИИ ГУАС КА. 3. Заводу 22 срочно изготовить небольшую серию (3—5 машин) для проведения войсковых испытаний».

В период с 11 по 16 мая 1940 г. самолет СБ-РК зав. № 2/281 проходил госиспытания в НИИ ВВС КА.



Конструктор самолета СБ Александр Александрович Архангельский, один из ближайших сотрудников А.Н. Туполева

Машина получила общую положительную оценку и рекомендацию по внедрению важнейших «изюминок» в конструкцию серийных СБ.

В-четвертых, специалисты Научно-испытательного полигона авиационного вооружения ВВС совместно с НИИ ВВС и ЦАГИ в течение 1939 г. проводили работы по отработке методов бомбометания с пикирования на СБ. Был разработан специальный бомбодержатель ПБ-3, который обеспечивал безопасный вывод авиабомб из фюзеляжного отсека при бомбо-



Главный конструктор семейства самолетов ВИТ — СПБ Николай Николаевич Поликарпов. Наиболее известными его машинами были учебный биплан У-2 (впоследствии По-2) и истребители И-15, И-153 и И-16



Прототип ближнего бомбардировщика А.С. Яковлева — самолет № 22 отличался очень чистыми аэродинамическими формами

метании с пикирования. В процессе отработки методики бомбометания с углом пикирования 80° экипажи СБ уверенно укладывали бомбы в круг радиусом 57 м при высоте сброса бомб 2000 м и в круг радиусом 126 м при высоте сброса бомб 4000 м. Итогом этих экспериментов стала разработка рекомендаций для летного состава строевых частей ВВС КА.

Заметим, что в период советско-финской «зимней войны» маршал К.Е. Ворошилов с подачи начальника Главного управления ВВС РККА Я.И. Смушкевича приказал сформировать отдельную эскадрилью (впоследствии преобразованную в 85-й ап особого назначения), укомплектованную особо квалифицированными летчиками. Одной из задач экипажей стало практическое опробование в реальной боевой обстановке техники бомбометания с пикирования самолетами СБ и ДБ-3 (а также полетов ночью и в сложных метеословиях). Экипажи 85-го ап ОН совершили 454 вылета, в т.ч. 208 днем в облачную погоду, 203 ночью, нанесли 19 ударов с пикирования. За Финскую кампанию полк потерял восемь самолетов, в том числе два СБ. В отчете ВВС фронта указано: «Применение самолетов... ДБ-3 для бомбардировки с пикирования себя не оправдало. Необходимо создать специальный тип пикирующего бомбардировщика». В то же время в отчете командования полка указывалось: «Впредь до получения подобных бомбардировщиков целесообразно использовать для подготовки кадров и боевой работы приспособленные ДБ-3 и СБ, поскольку точность бомбометания с пикирования даже на этих машинах в несколько раз выше бомбометания с горизонтального полета».

15 июля 1940 г. начались войсковые испытания пяти серийных бомбардировщиков СБ с М-105 с винтами ВИШ-22Е в пикирующем варианте. Кроме того, на втором экземпляре СБ-РК зав. № 1/281 впервые были установлены подвижные тормозные решетки и автомат вывода самолета из пикирования по типу немецкого бомбардировщика Ju 88. В «концентрированном» виде большая часть удачных нововведений в конструкцию СБ была использована А.А. Архангельским при создании пикирующего бомбардировщика Ар-2 (такое наименование получил доработанный и

способный пикировать СБ-РК в декабре 1940 г.).

Следует отметить, однако, что наряду с модернизацией самолета СБ Архангельский считал необходимой разработку нового двухмоторного ближнего бомбардировщика и 4 марта 1940 г. официально получил задание на его проектирование и постройку (машина «Б»). В соответствии с тогдашними веяниями самолет планировали снабдить турбокомпрессорами к моторам М-105, что по расчетам должно было обеспечить максимальную скорость 600 км/ч

на высоте 8500 м. Нормальная бомбовая нагрузка предусматривалась равной 600 кг, перегрузочная — 1500 кг, т.е. почти не отличалась от принятой для СБ. Дальность полета нормальная 800 км, с перегрузочным максимальным взлетным весом — 1200 км. Оборонительное вооружение ограничивалось двумя пулеметами УльтраШКАС или одним УльтраШКАСом и одним БТ.

Первый экземпляр машины планировали построить и передать на госиспытания всего через полгода — к 15 ноября 1940 г., а второй — к 1 января 1941 г. Реально изготовление и испытания машины «Б» затянулись (ее первый полет состоялся 6 ноября 1949 г.), сопровождалась поломками и ремонтами, а окончательно единственный опытный экземпляр был утрачен при эвакуации осенью 1941 г., когда его попытались перебросить в Казань по железной дороге.

Что касается пикирующего бомбардировщика Ар-2, то его судьба была немногим счастливее. В 1940 г. завод № 22 сумел изготовить только 71 машину. Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О программе выпуска самолетов и авиамоторов в 1941 г.», датированным 7 декабря 1940 г., в 1941 г. предусматривалась постройка 1000 Ар-2, в том числе 300 — в первом квартале, 300 — во втором, 250 — в третьем и 150 — в четвертом. 31 декабря 1940 г. вышел приказ НКАП о программе производства завода № 22 на 1941 г., в котором предусматривался выпуск 1500 Пе-2 и только 300 Ар-2 (все в первом квартале). Реально же за три месяца было выпущено 122 Ар-2, в том числе в январе — 100, в феврале — 20, а в марте — 2.

В феврале 1941 г. проводились государственные испытания серийного Ар-2 зав. № 1/511, отличавшегося от СБ-РК рядом усовершенствований. В частности, были удлинены моторамы, что способствовало сдвигу центровки машины вперед и повышению устойчивости, применены более эффективные винты ВИШ-22Е, изменена редукция моторов, улучшено качество сборки. В результате максимальная скорость самолета составила 512 км/ч на высоте 5000 м. Однако этого было уже недостаточно, поскольку примерно в этот же период головной серийный Пе-2 продемонстрировал максимальную скорость 540 км/ч на той

же высоте. По состоянию на 1 июня 1941 г. самолеты Ар-2 имелись в составе ВВС пяти западных приграничных военных округов по меньшей мере в семи авиаполках (всего 147 машин). Практически все они были потеряны на протяжении первых двух-трех месяцев войны с Германией.

На волне критики Пе-2 в последнее десятилетие сформировалось мнение о том, что Ар-2 по комплексу летно-технических данных превосходил «пешку». По-видимому, впервые такую точку зрения выдвинул ныне покойный В. И. Перов в статье «Неизвестный Ар-2», написанной в соавторстве с О. В. Растрениным. При всем уважении к коллегам и памяти Владимира Ильича Перова мы не можем согласиться с такой оценкой. Во-первых, под «нормальной» полетной нагрузкой в случае Ар-2 понималось всего 500 кг бомб плюс топливо, что и соответствовало взлетной массе 6500 кг. Как будет показано далее, «пешка» имела нормальную бомбовую нагрузку 600 кг и превосходила Ар-2 по дальности полета благодаря большей емкости баков при одинаковых моторах. Авторы же «Неизвестного Ар-2» постоянно апеллировали к максимальной бомбовой нагрузке (1500 кг) и сравнивали ее с 1000 кг в случае Пе-2, что не совсем корректно, так как в указанном варианте дальность полета Ар-2 сокращалась до неприличных значений. Во-вторых, Ар-2 — это все же усовершенствованный СБ с присущими ему конструктивными и технологическими решениями. Из опыта эксплуатации «пикирующих» СБ в 1940 и 1941 гг., еще до начала войны, известно, что при превышении значения перегрузки при выводе из пикирования, равного 3,5, происходило разрушение заклепочных швов обшивки, элементов лонжеронов и даже отрывы консолей. Ну не рассчитан был СБ на «пикирующие» нагрузки изначально, и Ар-2 унаследовал эту черту, несмотря на все усиления. В-третьих, схема размещения оборонительного вооружения «пешки» была, бесспорно, более удачной: по одному пулемету (впоследствии крупнокалиберному) в верхней и нижней полусферах назад, которыми управляли штурман и стрелок-радист соответственно. Штурман же Ар-2, как и его коллега на СБ, сидел впереди пилота и вести оборонительный огонь в задней полусфере, откуда немецкие истребители преимущественно и атаковали, принципиально не мог. Более того, своей фигурой и оборудованием кабины штурман затруднял для пилота наблюдение вперед-вниз, что совершенно необходимо при вводе самолета в пикирование на цель. Таким образом, Ар-2 вряд ли превосходил Пе-2 по комплексному критерию эффективности. И, наконец, последний аргумент: и квалифицированные специалисты НИИ ВВС КА, и командование ВВС, обладавшие знанием всех ныне забытых «тонкостей» сравниваемых самолетов, всегда делали ставку на «пешку», рассматривая Ар-2 лишь как подстраховочный вариант.



Скоростной пикирующий бомбардировщик СБ с моторами М-105 был создан на базе ВИТ-2

Теперь перейдем к рассмотрению другого конкурента, разработанного под руководством Н. Н. Поликарпова. Его история началась еще в 1936 г., по проекту машина носила грозное наименование ВТ — воздушный танк. Впоследствии использовались обозначения МПИ (многоместный пушечный истребитель) и СВБ (самолет воздушного боя). Затем за строившимся самолетом укрепилось наименование ВИТ-1 (воздушный истребитель танков — первый). Центральной идеей, помимо высокой скорости, которую рассчитывали получить благодаря прекрасным аэродинамическим формам, гладкой обшивке и мощным моторам, являлась двухпушечная батарея для стрельбы вперед (пушки К-37 калибра 37 мм конструкции Б. Г. Шпитального), достаточно мощная для поражения как воздушных, так и наземных целей.

Самолет ВИТ-1 изготовили в середине осени 1937 г., первый вылет под управлением В. П. Чкалова состоялся 31 октября. 16 ноября при проведении третьего испытательного полета в передней штурманской кабине в воздух поднимался Н. Н. Поликарпов. Следует отметить, что ВИТ-1 изначально считался опытным самолетом, предназначенным для отработки конструкции и технологии производства. Еще до выполнения первого полета в КБ приступили к разработке второго, более совершенного образца, главными внешними отличиями которого стали двухкилевое вертикальное оперение и сдвижная прозрачная «черепаха» над турелью стрелка. В пояснительной записке к эскизному проекту ВИТ-2, датированной июлем 1937 г., перечислялись возможные варианты использования машины:

- ближний бомбардировщик с подвеской 800 кг бомб в фюзеляжном бомбоотсеке (моторы М-88);
- скоростной пикирующий бомбардировщик с 900 кг бомб на внешней подвеске (моторы М-105);
- штурмовик с вооружением, включающим 6 пушек, два пулемета, 300 кг бомб;
- дальний разведчик (моторы М-88);
- истребитель наземных и воздушных целей (по две пушки К-37 и ШВАК);
- самолет сопровождения тяжелых бомбардировщиков.

Весной 1938 г. изготовление ВИТ-2 завершилось, а 16 мая 1938 г. летчик Б. Н. Кудрин приступил



Ближний бомбардировщик Як-4 (ББ-22бис) из-за целого ряда неустраняемых недостатков был снят с производства в феврале 1941 г.

к проведению предварительных испытаний. 11 июля 1938 г. на ВИТ-2 установили двигатели М-105 (ранее он оснащался моторами М-103), которые являлись опытными и до этого не прошли положенных воздушных испытаний. В период с 13 сентября по 5 октября 1938 г. майор П.Ф. Стефановский совершил на этой машине 35 полетов и достиг максимальной скорости 483 км/ч на высоте 4300 м. Это значение расценивалось как неудовлетворительное, так как по расчетам надеялись достичь скорости 520—530 км/ч. Кроме того, выявилось немало дефектов, часть из которых исключала возможность нормальной эксплуатации самолета (тряска хвоста, большие нагрузки на управление, недостаточная эффективность рулей поворота и высокая посадочная скорость).

После выполнения доработок, в период с 9 по 26 февраля 1939 г., самолет ВИТ-2 проходил повторные государственные испытания, но не смог их закончить из-за неотработанности винтомоторной группы с опытным мотором М-105. Вместе с тем отмечалось, что основные дефекты самолета, отмеченные при первых испытаниях, устранены. Максимальная скорость полета увеличилась до 500 км/ч, управление самолетом стало нормальным, возможность горизонтального полета на одном моторе обеспечивалась, вибрация хвоста была устранена. В заключении по государственным испытаниям содержалась рекомендация о передаче машины в серийное производство в варианте скоростного пикирующего бомбардировщика при условии внесения ряда изменений. Предлагалось увеличить размах и площадь крыла, длину фюзеляжа и площадь вертикального оперения, сместить центровку вперед и использовать новые технологии (отказаться от сварных узлов). Такой самолет под обозначением ВИТ-2с решили запустить в серию на авиазаводе № 124 в Казани, но процесс затянулся из-за позиции руководства завода и нежелания конструкторов КБ Н.Н. Поликарпова уезжать из Москвы.

Изменениям в судьбе самолета способствовал удачный показ машины на первом майском параде над Красной площадью. ВИТ-2 (как и яковлевский «самолет 22») вихрем пронесся над Мавзолеем, легко обогнав бомбардировщики СБ, и не остался не замеченным высшим руководством страны. 29 июля 1939 г.

вышло правительственное постановление о начале серийного производства ВИТ-2с на столичном авиазаводе № 22. В серию запускалась машина, назначение которой определялось как скоростной пикирующий бомбардировщик (СПБ). К концу лета 1939 г. эскизный проект этого самолета, получившего на заводе № 22 рабочее наименование «Д», был представлен для рассмотрения в Наркомат авиапромышленности. Изменили компоновку моторного отсека, радиаторы охлаждения двигателей перенесли на боковые поверхности мотогондол, увеличили длину фюзеляжа и площадь

остекления кабин членов экипажа. На территории завода № 22 выделялся отдельный производственный корпус, в котором приступил к работе объединенный конструкторский отдел по машине «Д» — ОКО «Д». Его руководителем стал Н.А. Жемчужин, один из заместителей Поликарпова. Отметим, что осенью 1939 г. сам Н.Н. Поликарпов был командирован в Германию в составе комиссии Тевосяна и «вплотную» заниматься СПБ возможности не имел.

11 октября 1939 г. в цехах приступили к изготовлению деталей и сборочной оснастки, а в конце декабря 1939 г. первый опытный СПБ зав. № 1/0 уже был полностью готов. Машину вывезли на аэродром для опробования двигателей 30 декабря 1939 г., а 3 января 1940 г. состоялись первые рулежки по аэродрому. Снег оказался слишком глубоким, поэтому колеса пришлось заменить на лыжи от самолета СБ. Первый полет СПБ, пилотируемого летчиком Кудриным, состоялся 18 февраля 1940 г. В ходе второго полета самолет неожиданно «клюнул» (самопроизвольно перешел в пикирование) и едва не столкнулся с землей. 7 апреля 1940 г. произошла другая серьезная неприятность — у второго опытного самолета зав. № 2/0 при пробеге из-за производственного дефекта сломались оба подкоса шасси.

27 апреля 1940 г. летчик-испытатель Герой Советского Союза полковник П.Г. Головин (именно он первым среди советских пилотов пролетел над Северным полюсом) вылетел на СПБ зав. № 2/1 для определения характеристик устойчивости и управляемости машины. Очевидцы наблюдали, как через некоторое время СПБ вывалился из облаков, вращаясь в плоском штопоре. На небольшой высоте пилот попытался покинуть машину с парашютом, однако было уже поздно. Вместе с Головиным погибли ведущий инженер К.И. Александров и бортмеханик Н.Г. Добров. Аварийная комиссия констатировала, что самолет попал в плоский штопор из-за недостаточной продольной устойчивости, и сформулировала рекомендации по устранению этого недостатка.

Неудачи, к сожалению, не отступили. 6 мая 1940 г. в полете заклинило левый двигатель, после чего самолет вынужденно приземлился на аэродроме Щелково, а 16 мая на этой же машине из-за разрушения

ушка крепления триммера левого руля направления едва не потерпел аварию Б.Н. Кудрин. 27 мая 1940 г. летчик-испытатель М.А. Липкин поднял в воздух машину зав. № 3/1. На высоте 2000 м упало давление масла правого двигателя, поэтому его пришлось выключить. Прекратив выполнение задания, Липкин со снижением стал заходить на аэродром авиазавода № 22, часть которого была заставлена заводской продукцией — бомбардировщиками СБ. Проходя над самолетами, СПБ зацепил один из них, потерял скорость, жестко ударился о землю и снес стойки шасси.

Самым тяжелым ударом в судьбе СПБ оказалась катастрофа машины зав. № 1/1, произошедшая 20 июля 1940 г. В результате разрушения самолета на высоте 2000—2500 м при полете на высокой скорости, близкой к максимально возможной, погибли летчик М.А. Липкин и наблюдатель Г.А. Бульчев. По результатам расследования наиболее вероятной причиной катастрофы комиссия назвала изгибно-элеронный флаттер крыла. Ответственным за несчастье был назван начальник ОКО «Д» Н.А. Жемчужин, которого арестовали, но позднее освободили благодаря показаниям ведущих специалистов НИИ ВВС КА. Как выяснилось при тщательном осмотре обломков самолета, специфических повреждений, присущих элеронному флаттеру, найти не удалось. Не было характерных смятий обшивки, складок и содранной краски, следов ударов элерона о соответствующие участки крыла. Словом, истинная причина катастрофы так и не была установлена.

Но чаша терпения Наркомата авиапромышленности переполнилась (напомним, ранее на самолетах конструкции Н.Н. Поликарпова погибли известные летчики В.П. Чкалов и Т. Сузи), и 29 июля 1940 г. дальнейшие испытания и всякое производство самолетов СПБ на авиазаводе № 22 прекратились. А.И. Шахурин, посоветовавшись со своими заместителями, командованием ВВС и специалистами НИИ ВВС КА, принял решение сделать ставку на петляковскую «сотку», переделанную в вариант пикирующего бомбардировщика. Как видно, все основания для такого жесткого решения у него имелись.

И вновь вернемся к взглядам историков В.И. Перова и О.В. Растренина, изложенным в работах о «конкурентной борьбе» будущего Пе-2 с альтернативными машинами. По их мнению, не только Ар-2, но и СПБ

был предпочтительнее «пешки» в роли основного двухмоторного бомбардировщика ВВС КА. Однако как можно делать такой вывод, когда до испытаний этой машины в части бомбометания с пикирования дело вообще не дошло! Схема оборонительного огня у СПБ была не лучше, чем у Ар-2 и СБ. Зафиксированная в одном из полетов максимальная скорость — 520 км/ч, нормальная бомбовая нагрузка — 800 кг, расчетная дальность полета — 1000 км. Ну и где же «существенные преимущества» по сравнению с Пе-2? В вину последнему обычно ставят (каемся, мы тоже внесли свой вклад в сложившийся негативный стереотип, неправильно расставив акценты) склонность к сваливанию на крыло при посадке из-за потери скорости. Но вот что говорит по этому поводу женщина-пилот «пешки» Елена Миронова Малютина из 125-го гв. бап: «Что касается пилотирования, то у нас проблем не было — все летчицы были с огромным опытом, и то, что ты мне говоришь про «прогрессирующий козел» и падения при полете по коробочке, я первый раз слышу. Я никогда с «козлом» не садилась. У нас была одна летчица послабее, поэтому она дважды выкатывалась за аэродром...» Таким образом, значительная доля аварий Пе-2 на этапах взлета и посадки объясняется не столько какими-то его особенно неудачными свойствами, сколько слабой подготовкой пилотов, которых в условиях тяжелой войны не было возможности доучить из-за дефицита времени и ресурсов.

И еще: профиль крыла «пешки», как уже отмечалось, обеспечил ей повышенную устойчивость при пикировании, но не за счет управляемости. Этому свойству машины нет цены, когда дело касается боевого применения. Один из летчиков-ветеранов, летавших на Ил-2, как-то обронил: «Какое счастье, что мы не успели пересечь на Ил-10 в период войны... Он же неустойчив по курсу при пологом планировании, постоянно водит носом влево-вправо, из него никогда не попадешь в цель из пушки...» Но где же это свойство, так ценимое фронтовиками, в таблицах летно-технических характеристик самолетов, которыми многие сегодня оперируют, сопоставляя разные машины?

Что касается математического моделирования процессов боевого использования самолетов периода Второй мировой войны, то у нас есть большие сомнения в корректности исходных данных, исполь-



Зимой 1941/42 г. производилась оценка возможности полетов Пе-2 с лыжным шасси. Впрочем, оно практически не понадобилось — взлетные полосы и рулежные дорожки аэродромов стали укатывать катками. «Зимние» машины покрывались смываемой белой краской для снижения заметности на земле

зуемых при подобных расчетах. В те далекие времена еще понятия не имели о способах описания неустановившихся режимов полета самолета и пользовались интегральными характеристиками, которые порой трактовались по-разному. Даже по поводу корректной оценки времени выполнения выража вельсь серьезные споры. А как оценить эффективность оборонительной стрелковой установки самолета, которая зависела, например, от такого фактора, как «теснота кабины»? Переведите его, пожалуйста, «в цифру»!

Но вернемся к третьему конкуренту «пешки» на роль фронтового бомбардировщика. Речь идет о боевом первенце А.С. Яковлева, известном как «самолет 22», или ББ-22. Идею создания скоростного двухмоторного многоцелевого самолета выдвинул один из заместителей главного конструктора Л. Шехтер. Главной «изюминкой» проекта он считал получение наибольшей скорости полета, что должно было обеспечиваться минимальными размерами машины, оснащенной двумя двигателями М-103 мощностью по 960 л.с., и хорошей аэродинамикой. Площадь крыла в эскизном проекте принималась равной 27 м² при нормальной полетной массе 4000 кг. Конструкторы решили применить неразъемное цельнодеревянное крыло с размахом всего 13,5 м и ферменный (из стальных труб) фюзеляж, т.е. использовать схему, уже хорошо проверенную на легких яковлевских спортивных самолетах.

Первоначально машина проектировалась в трех вариантах. Во всех случаях она была двухместной с расположением штурмана-стрелка в отдельной кабине в средней части фюзеляжа. Вооружение бомбардировщика состояло из двух пулеметов ШКАС и 200 кг бомб, на истребителе взамен переднего пулемета планировали установить пушку ШВАК, а на разведчике — смонтировать фотоаппарат и небольшой отсек для осветительных бомб. Интересной новинкой в конструкции самолета являлось расположение водяных радиаторов моторов в задней части мотогондол, что обеспечивало уменьшение лобового сопротивления.

Важную роль в первоначальном успехе «самолета 22» сыграла благосклонность И.В. Сталина к молодому талантливому авиаконструктору А.С. Яковлеву, разработавшему к тому времени несколько удачных машин, которые производились серийно (УТ-1 и УТ-2, в частности). Интерес к новому самолету у генсека возник, по-видимому, еще до окончания заводских испытаний. 27 апреля 1939 г. он вызвал главного конструктора в Кремль. В книге А.С. Яковлева «Цель жизни» написано: «Сталин, Молотов и Ворошилов очень интересовались моей машиной ББ и все расспрашивали, как это удалось при таких же двигателях и такой же бомбовой нагрузке, что и у СБ, получить скорость, превышающую скорость СБ. Я объяснил, что здесь все дело в аэродинамике, что СБ проектировали пять лет тому назад, а наука за это время продвинулась далеко вперед. Кроме того, нам удалось свой бомбардировщик сделать значительно легче, чем СБ. Сталин

все ходил по кабинету, удивлялся и говорил: «Чудеса, просто чудеса, это революция в авиации». Было решено запустить ББ в серийное производство».

При испытаниях в НИИ ВВС удалось получить на «самолете № 22» максимальную скорость 567 км/ч на высоте 4900 м. Для набора высоты 5000 м потребовалось всего 5,75 минуты, а потолок превысил 10 000 м. По этим данным (без учета грузоподъемности и дальности полета), новый самолет занял одно из первых мест среди машин своего класса как в СССР, так и за рубежом. В отчете по испытаниям подчеркивалось, что полученная скорость не является предельной: она вполне могла быть доведена до 600 км/ч при усовершенствовании системы охлаждения моторов, изменении системы выхлопа и более удачном подборе винтов. В выводах отчета по испытаниям ведущий инженер Холопов подчеркнул: «Самолет № 22 дешев, имеет хорошее производственное выполнение, его технология как деревянного проста, легко может быть освоена... По культуре отделки наружной поверхности, производственному выполнению отдельных узлов и агрегатов самолет № 22 может служить примером для отечественной авиапромышленности».

К этому мнению присоединился и начальник НИИ ГУ ВВС КА бригадир инженер А. Филин, утвердивший отчет и отметивший, что «самолет № 22 конструкции тов. Яковлева удовлетворяет тактико-техническим требованиям 1939 г. и по своим летным данным становится на одно из первых мест как в СССР, так и за границей». В общем, в мае — июне 1939 г. все были довольны машиной и ожидали, что после устранения обычных для новой техники «детских болезней» она займет достойное место в составе ВВС Красной Армии. На основании постановления Комитета Обороны при СНК Союза СССР № 171сс от 20 июня 1939 г. самолет был запущен в серию. Этим постановлением предусматривался выпуск в 1939 г. 50 самолетов ББ-22 на заводе № 1 и организация производства этих самолетов в 1940 г. на заводе № 81 с выпуском 300 машин.

Однако переход в новый, недостаточно освоенный диапазон скоростей, установка очень мощных по тем временам моторов жидкостного охлаждения (прежде почти все машины КБ оборудовались легкими звездообразными двигателями) поставили перед конструкторами совершенно новые проблемы, часть из которых решить не удалось. В ходе испытаний обнаружился перегрев моторов, отмечалась неудовлетворительная работа тормозов, гидросистемы и других агрегатов самолета. На машине отсутствовало совершенно необходимое оборудование: радиостанция, самолетное переговорное устройство и т.п. Выявилось также несоответствие некоторых характеристик самолета, выбранных Яковлевым и его сотрудниками «по собственному разумению», сложившимся к тому времени у военных специалистов нормам, в большинстве своем вполне обоснованным. К примеру, бомбовая нагрузка для двухмоторной машины справедливо представлялась им слишком малой.

Однако принятое ранее решение о развертывании серийного производства «самолета № 22» на заводе № 1, одном из наиболее мощных в стране, осталось в силе. 7 июня 1939 г. макетная комиссия под председательством заместителя начальника НИИ ВВС КА бригадинженера И.Ф. Петрова приняла решение переименовать самолет в ББ-22, рекомендовала переконструировать его путем переноса кабины второго члена экипажа вперед, вплотную к кабине пилота, и «в дальнейшем использовать в качестве ближнего бомбардировщика, установив на нем бомбодержатели на 400—700 кг и заднюю стрелковую точку».

А.С. Яковлев, как и Н.Н. Поликарпов, осенью 1939 г. был вынужден переключиться на новые задачи (командировки в составе правительственной комиссии в Германию, проектирование истребителя И-26) и передоверил доводку ББ-22 своим подчиненным, но не предоставил им достаточных полномочий для внесения более-менее радикальных изменений в конструкцию машины. Так, на варианте, переданном в серийное производство, часть предложений макетной комиссии реализовали, но это не пошло на пользу ББ-22. Как уже упоминалось, по габаритам «самолет № 22» был небольшим. Признанные необходимыми изменения компоновки означали сдвиг относительно легкой кабины второго члена экипажа вперед, а бомбоотсека с грузом до 400 кг (четыре ФАБ-100) — назад. В связи с ростом полетной массы (установка вооружения, радиостанции, оборудования) потребовалось усилить стойки и колеса шасси, что дополнительно сдвинуло центровку назад (тяжелые колеса в убранном положении оказались позади центра масс). Машина стала неустойчивой в продольном отношении, рост массы привел к увеличению лобового сопротивления, а качество изготовления в серийном производстве не выдерживало никакой критики (опытный самолет был выполнен аккуратно, тщательно окрашен и отполирован).

Реально организовать серийное производство ББ-22 на заводе № 1 не смогли, но, несмотря на это, постановлением Комитета Обороны от 11 января 1940 г. был утвержден заказ на 1940 г. — 580 самолетов ББ-22.

Так называемые «самолеты первого десятка», построенные заводом № 1, имели различные типы оборонительных стрелковых установок, но внешне мало отличались от второго опытного «самолета № 22». Однако летные данные даже лучших из них разочаровали заказчиков, поскольку их максимальная скорость на расчетной высоте 5000 м составила всего 515 км/ч. В результате созданная в январе 1940 г. комиссия представителей ВВС и промышленности пришла к выводу, «что выпуск самолетов ББ-22 с предъявленным вооружением заводами № 1 и № 115 в серии свыше 10 шт. считать нецелесообразным».

В справке по самолету ББ-22 дальнейшие события описывались так: «При подготовке 10 самолетов на войсковые испытания в НИИ ГУ ВВС КА на них было



В небе скоростной бомбардировщик СБ с моторами М-103

обнаружено большое количество неустраненных известных ранее дефектов и много вновь выявленных. Военное представительство на заводе № 1 потребовало устранения дефектов, но под давлением зам. наркома НКАП и главного конструктора тов. ЯКОВЛЕВА и с согласия НИИ ВВС КА самолеты в начале февраля 1940 г. сданы на войсковые испытания недоделанными».

В конце марта 1940 г. с учетом неудовлетворительных результатов войсковых испытаний и в связи с выявлением конструктивных и производственных недоделок командование НИИ ВВС КА подготовило ходатайство перед наркомом обороны СССР о прекращении серийной постройки ББ-22, однако оно не было подписано начальником ГУАС КА генерал-лейтенантом Алексеевым. Последний, вероятно опасаясь конфликта с фаворитом И.В. Сталина, приказал предпринять все необходимые меры для устранения недостатков машины.

Как военные, так и руководство заводов «взяли под козырек», разработали очередной план действий с перечислением дефектов и назначением сроков их ликвидации. Постройка серии ББ-22 продолжалась, а 16 апреля 1940 г. совместным решением заместителя начальника ГУАС КА дивинженера Репина и заместителя наркома авиапрома Воронина было предписано «оформить 21 самолет для участия в параде 1 мая 1940 г.», несмотря на их недоделанность. После участия в параде самолеты были возвращены заводу № 1 для окончательной доводки.

9 мая 1940 г. по результатам проведенных войсковых испытаний состоялось заседание Технического совета при НИИ ВВС КА, на котором присутствовали начальник ВВС КА Я.И. Смушкевич, военком ВВС КА Агальцов, заместитель наркома авиапрома и глав-

ный конструктор ББ-22 А.С. Яковлев, директор завода № 1 П.Ф. Дементьев, инженеры и летчики, проводившие испытания. Техсовет констатировал, что «в предъявленном виде самолеты без устранения дефектов к эксплуатации в частях ВВС КА не могут быть допущены». И все же до окончательного отказа от серийного производства машины дело не дошло и на этот раз. Вместо этого приняли половинчатое решение: производство самолетов ББ-22 на заводе № 1 прекратить, обязав его достроить в 1940 г. 100 самолетов с учетом накопленного задела. Параллельно часть приспособлений и задел деталей с завода № 1 передавались на завод № 81, который и назначался головным по самолетам ББ-22.

По мнению летчиков-испытателей, ББ-22 отличался большой посадочной скоростью, непривычно крутой глиссадой планирования, недостаточной поперечной и путевой устойчивостью. При высоком выравнивании самолет быстро проваливался, а жесткая амортизация шасси была неспособна гасить резкие толчки. Для снятия и установки капотов двигателей требовалось не менее получаса, поскольку они крепились многочисленными винтами. Доступ к агрегатам получился неудобным, в системе охлаждения имелось более 20 сливных кранов.

На машинах, построенных летом 1940 г., пришлось увеличить проходное сечение каналов водорадиаторов, добавить еще один маслорадиатор для каждой мотоустановки и установить спаренные колеса на основные стойки шасси. Для улучшения обороноспособности на серийных машинах понизили габарит за кабиной штурмана. Начиная с машины № 1045 в штурманской кабине стали устанавливать стандартную турель скоростного самолета ТСС-1. Нормальная взлетная масса машины достигла 5660 кг, а максимальная скорость полета, замеренная на серийном ББ-22 № 1041, на расчетной высоте 4600 м упала до 478 км/ч при отсутствии бомб на внешней подвеске! С 400 кг бомб в фюзеляже и двумя ФАБ-50 под крылом ББ-22 уже не мог разогнаться быстрее 445 км/ч.

Какое-то время казалось, что спасти машину сможет установка моторов М-105. «Самолет 23» с такими двигателями, во всем другом аналогичный «самолету 22», прорабатывался еще в 1939 г. В марте 1940 г. на заводе № 1 завершили переделку серийного самолета в вариант ББ-22бис. Следует отметить, что в тот период времени моторы М-105 были еще очень «сырыми» и доставили ведущему инженеру Ф.В. Пименову и ведущему летчику П.Н. Моисеевко немало неприятностей.

В мае 1940 г. заводские испытания ББ-22бис завершились. Удалось получить максимальную скорость полета у земли 460 км/ч и 574 км/ч на второй границе высотности 4800 м. Скорость машины на расчетной высоте оказалась на 20...25 км/ч большей, чем у серийного германского истребителя Bf 109E, проходившего в этот же период испытания в НИИ ВВС. В результате был сделан вывод о наличии у ББ-22бис

лишь вполне устранимых конструктивных и производственных недостатков.

Выпуск серийных бомбардировщиков-разведчиков ББ-22бис завод № 81 начал в октябре 1940 г. На наружной подвеске машина теоретически могла нести до четырех бомб общей массой не более 500 кг. Дальность полета при скорости, соответствовавшей 90% максимальной, достигла 1100 км (у ББ-22 — не более 900 км). В ходе испытаний серийного ББ-22бис № 70603 была зафиксирована максимальная скорость 533 км/ч. Казалось бы, дела налаживаются.

Однако во второй половине декабря 1940 г. ситуация круто изменилась. Именно тогда на заводе № 39 совершил первый полет двухмоторный пикирующий бомбардировщик Пе-100, вскоре переименованный в Пе-2. В соответствии с распоряжением НКАП яковлевские машины также получили новые наименования: ББ-22 с моторами М-103 стал называться Як-2, а ББ-22бис с моторами М-105 — Як-4. На государственные испытания в конце 1940 г. передали сразу несколько «яков» осенней постройки. Сравнение летно-технических и эксплуатационных данных «пешки» и «яков»-бомбардировщиков оказалось явно не в пользу последних. По скорости и дальности полета, по бомбовой нагрузке и мощи оборонительного вооружения — практически по всем важнейшим параметрам головной серийный Пе-2 превзошел Як-4, не говоря уж о Як-2.

В заключении по госиспытаниям двух Як-2 и двух Як-4 начальник НИИ ВВС генерал-майор А.И. Филин особо выделил пункт о том, что самолеты «в испытанном виде не являются надежными и боеспособными»... Резко ужесточились требования военной приемки. 17 февраля 1941 г. генерал-лейтенант Астахов, заместитель начальника ВВС П.В. Рычагова, в письме наркому авиапрома А.И. Шахурину назвал положение, сложившееся с серийным выпуском Як-4, непереносимым и просил о его личном вмешательстве. Постановлением правительства от 11 февраля 1941 г. серийный выпуск Як-4 на заводе № 81 прекратили. К моменту официального прекращения производства завод № 81 успел построить 28 Як-2 и 57 Як-4. Кроме того, по указанию наркома авиапрома и начальника ГУ ВВС еще 33 Як-4 выпустили после аннулирования заказа. Таким образом, общий итог выпуска двухмоторных «яков» на двух заводах составил 109 Як-2 (все постройки 1940 г.) и 90 Як-4 (27 в 1940 г. и 63 в 1941 г.). Кроме того, две серийные машины потерпели аварии до сдачи в строевые части и были списаны. Следовательно, двумя заводами был построен 201 самолет.

В отношении ББ-22 авторы полностью солидарны с В.И. Перовым и О.В. Растрениным, которые сформулировали свое мнение так: «Принятие на вооружение ВВС КА самолета ББ-22 в варианте бомбардировщика являлось грубейшей ошибкой УВВС, НКАП и Комитета Обороны. Реальной боевой ценности он не представлял, но сил и средств на его внедрение в серийное производство и освоение в частях было затрачено немало».

Лучший по критерию «высокие летно-технические качества / минимум проблем при освоении в серии»

4 июня 1940 г. на совещании у наркома авиапромышленности А.И. Шахурина было сформулировано решение: «Считать целесообразным поставить в серию самолет «100 с 2М-105» конструкции ОТБ НКВД в варианте пикирующего бомбардировщика без гермокабин и турбокомпрессоров». В заключении по испытаниям самолета «100» особо подчеркивалась его способность нести 1000 кг бомб. Смене предназначения «сотки» способствовало то, что она уже обладала некоторыми чертами пикирующего бомбардировщика, например, высокой устойчивостью при пикировании и достаточными запасами прочности. 23 июня 1940 г. Комитет Обороны принял постановление о развертывании серийного производства «сотки» в варианте пикирующего бомбардировщика на московских заводах № 22 и № 39. Ожидаемые летно-технические характеристики пикирующего бомбардировщика, получившего обозначение ПБ-100, были следующими: максимальная скорость полета 535 км/час на высоте 4800—4900 м, дальность полета 1600 км на высоте 5000 м, а с учетом расхода топлива на руление, взлет и набор высоты — 1300 км. Практический потолок ПБ-100 был определен в 8000 м.

Всего 45 суток выделялось В.М. Петлякову и его коллективу для весьма серьезной переделки высотного истребителя: разработки и испытаний практически нового фюзеляжа, тормозных щитков и системы управления ими, коренного пересмотра размещения экипажа (вспомним ББ-22), изменения винтомоторной установки. Статические испытания проводились только в отношении новых элементов — фюзеляжа с большими блистерами в хвостовой части и мотогондол другого типа. В установленный срок все чертежи были сданы. Сбылись обещания, данные наркомом внутренних дел Л.П. Берией: «Машина — в воздух, вы — на свободу». Владимира Михайловича Петлякова и некоторых его сотрудников освободили. Однако титанический труд разработчиков в значительной степени был обесценен из-за неподготовленности авиационных заводов к производству машины.

По сравнению с высотным истребителем «100» внешний вид пикирующего бомбардировщика существенно изменился. Штурман теперь располагался вместе с летчиком в общей негерметичной кабине и получил оборонительный пулемет ШКАС на турели ТСС-1. У стрелка-радиста смонтировали люковую



Воздушный истребитель танков ВИТ-2 на испытаниях осенью 1938 г.

В окончательно сложившемся виде Пе-2 вместо открытой турели применили экранированную башенноподобную вращающуюся установку ВУБ-1 с пулеметом УБК, что способствовало увеличению углов обстрела и улучшению условий работы штурмана. На нижней люковой установке стрелка-радиста монтировали пулемет УБТ, а из бортовых шкворневых установок можно было вести огонь из пулемета ШКАС, перенося его с борта на борт



установку с еще одним ШКАСом. Пилот мог вести огонь из двух пулеметов ШКАС, установленных неподвижно в носовом коке. Другие отличия были связаны в основном с винтомоторной установкой. Демонтировали турбокомпрессоры, изменили форму тоннелей маслорадиаторов, увеличили поверхность водорадиаторов. 15 декабря 1940 г. летчик-испытатель завода Н. Федоров поднял в воздух Пе-2 зав. № 390101 — головной самолет (последние две цифры) первой серии (средние две цифры) завода № 39 (первые две цифры). Название Пе-2 было присвоено машине в соответствии с введенными 6 декабря 1940 г. новыми правилами.

С нормальной полетной массой 6800 кг головной серийный Пе-2 развил максимальную скорость 540 км/ч на высоте 5000 м, что полностью соответствовало техническому заданию. Высоту 5000 м самолет с бомбовой нагрузкой на внутренних держателях (600 кг) набирал за 9,2 мин, а его практический потолок составлял 8800 м. По комплексу летно-технических характеристик самолет получился удачным. Кроме того, в ходе государственных испытаний в НИИ ВВС КА с ним не произошло ни одного серьезного летного происшествия.

В феврале 1941 г. освоение серийного производства бомбардировщика Пе-2 началось на 124-м (Казань) и 125-м (Иркутск) авиационных заводах. За первое полугодие 1941 г. планировалось построить 525 новых пикировщиков, однако, по сводкам заводов, до конца июня было сдано только 458 машин.

Практика «зимней» советско-финской войны с учетом рекомендаций НИИ ВВС КА заставила пересмотреть некоторые заложенные ранее конструкторские решения. В первую очередь доработки были связаны с вооружением и системами обеспечения живучести машины. Передний правый ШКАС в носу фюзеляжа заменили 12,7-мм пулеметом БК, а в люковой установке у стрелка-радиста смонтировали 12,7-мм пулемет БТ на турели МВ-2. В конце июля 1941 г. на «пешках» появился еще один пулемет ШКАС в бортовой шаровой установке. Он мог переставляться с одного борта на другой. В случае гибели или тяжелого ране-

ния штурмана физически сильные стрелки-радисты вели огонь в верхней полусфере из этого пулемета, положив его ствол на окантовку верхнего люка. Была несколько усилена бронезащита стрелка и штурмана, ликвидированы уязвимые расходные бензобаки в мотогондолах, улучшено протектирование баков и установлена система заполнения их инертным газом. Помимо внесения качественных улучшений наращивался и объем выпуска «пешек» на всех задействованных авиазаводах. Так, в июле 1941 г. промышленность изготовила 239, а в августе — 295 Пе-2.

С конца июля 1941 г. Москва стала подвергаться налетам германской авиации. В августе на летном поле Тушинского аэродрома было сожжено три «свежеиспеченных» самолета Пе-2 выпуска завода № 22. Другой московский завод № 39, с августа 1941 г. занимавшийся преимущественно изготовлением Пе-3 — истребительного варианта «пешки», эвакуировали в Иркутск, где он вскоре объединился с местным заводом № 125. Завод № 22 был переброшен в Казань и к концу года «поглотил» местный завод № 124. Конструкторское бюро В.М. Петлякова также переехало в Казань. Естественно, что эвакуация привела к временному сокращению объема выпуска пикировщиков.

Первой военной зимой немало Пе-2 поставили на лыжи. Только за январь 1942 г. лыжное шасси установили на 250 «пешках». Лыжи подтягивались к мотогондоле и фактически становились нижними створками отсека шасси. Вызывала сожаление лишь очень большая потеря скорости — до 34 км/ч, поэтому лыжное шасси впоследствии не нашло широкого применения. Аэродромы стали расчищать от снега или укатывать его для обеспечения возможности полетов на колесах круглый год.

За 1941 г. четыре серийных авиазавода изготовили 1671 пикировщик Пе-2 и 196 истребителей Пе-3. Это позволило вооружить «пешками» многочисленные строевые бомбардировочные авиачасти на всем советско-германском фронте.

В январе 1942 г. главный конструктор В.М. Петляков погиб в авиационной катастрофе при пере-

лете из Казани в Москву. Его преемниками был избран путь постепенной эволюции «пешки», при этом изменения вносились так, чтобы они в минимальной степени ограничивали динамику выпуска бомбардировщиков. Слабым местом Пе-2, как выявила война, оказалась недостаточная эффективность штурманского пулемета ШКАС, оборонявшего верхнюю полусферу. Удачное временное решение нашла тогда на заводе № 22 группа конструкторов во главе с Л.Л. Селяковым, которая сконструировала новую верхнюю шкворневую установку «ФТ» с 12,7-мм пулеметом БТ. Главным достоинством установки являлась простота ее монтажа на самолет взамен прежней турели ТСС-1 с пулеметом ШКАС. Внедрение «ФТ» практически не сказывалось на количестве выпускаемых машин. Однако вынужденная ликвидация сдвижного остекления в задней части фонаря кабины (так называемой «черепахи») сделала условия работы штурмана еще более суровыми.

Ситуация с летными данными Пе-2 в начале 1942 г. не могла не вызывать тревоги. Скорость машин уменьшалась с каждой серией. Если в сентябре 1941 г. бомбардировщик Пе-2 35-й серии, изготовленный на заводе № 22, на контрольных испытаниях развивал на второй границе высотности максимальную скорость 530 км/ч, то в марте 1942 г. — 520 км/ч, а в мае 1942 г. — только 505 км/ч. Это неблагоприятное явление было связано с ростом полетного веса и ухудшением качества сборки на заводах, которые укомплектовывались пришедшими на смену мужчинам, призванным в армию, малоопытными женщинами и подростками. Им при всем старании не хватало сноровки кадровых рабочих и, кроме того, физически трудно было справляться с неподатливым дюралем

в ходе долгого одиннадцатичасового рабочего дня. Постепенно технологию изготовления машины усовершенствовали и потери скорости стали меньшими, но все же серийный Пе-2 никогда на протяжении всей войны «не дотянулся» до заветных 540 км/ч (а ведь именно это значение тиражируется во всех таблицах летно-технических характеристик «пешек»), которые были получены лишь однажды — в феврале 1941 г. на опытной, до предела облегченной и максимально аэродинамически облагороженной машине.

Наиболее существенным изменением в конструкции «пешки» начиная со 110-й серии стало внедрение новой верхней установки бомбардировщика ВУБ-1 в июне 1942 г. Она представляла собой экранированную турель с пулеметом УБК и непрерывным ленточным питанием. ВУБ-1 обеспечивала существенно большие углы обстрела по сравнению с установкой «ФТ» и лучшие условия работы штурману. По недоразумению именно этот вариант «пешки» с установкой ВУБ-1 на Западе ошибочно именуется «Пе-2ФТ».

В 1942 г. в конструкторском бюро В.Я. Климова проводились работы по форсированию двигателей М-105П и М-105Р путем увеличения давления наддува до 1050 мм рт. ст. Форсированные двигатели получили обозначения М-105ПФ и М-105РФ соответственно, но если первый из них был немедленно запущен в серию, то второй оказался не у дел. Пришлось поставить на Пе-2 «истребительные» моторы М-105ПФ с менее выгодным передаточным отношением от коленвала к винту. Указанная замена привела к некоторому увеличению скорости полета «пешки» у земли, но зато скорость понизилась на высотах выше 4500 м из-за уменьшения эффективности работы винта, вращавшегося со слишком большой часто-



Эта машина с усовершенствованной кабиной летчика-штурмана «ФЗ» («фронтное задание») обладала лучшими аэродинамическими свойствами и была более «эргономичной». Однако внедрять «ФЗ» в серию не стали, опасаясь даже временного снижения производительности завода № 22

той. Всего за 1942 г. заводы № 22 и № 39 выпустили 2392 экземпляра Пе-2. Трудоемкость изготовления одной машины уменьшилась почти вдвое: до 13,2 тыс. человеко-часов по сравнению с 25,3 тыс. человеко-часов в 1941 г.

Весной 1943 г. перед заводом № 22 была поставлена задача радикального улучшения летных данных выпускаемого самолета. В этот период главным конструктором самолета назначили Владимира Михайловича Мясничева, который в 50-х годах минувшего века получил известность как автор стратегических бомбардировщиков М-4 и ЗМ «Бизон». Улучшения в аэродинамику Пе-2 были внедрены в производство с августа 1943 г. начиная с самолетов 205-й серии. Главное внешнее отличие машин этого варианта — переместившаяся на козырек фонаря кабины пилота мачта антенны с ПВД. Кроме того, под крылом стали устанавливать обтекатели тормозных решеток, а на некоторых сериях машин — индивидуальные выхлопные патрубки моторов вместо коллекторов. Серийный самолет зав. № 19/205 с полетной массой 8550 кг на испытаниях в августе 1943 г. развил максимальную скорость полета 521 км/ч на высоте 3700 м.

Начиная с 211-й серии убрали внутрь крыла балки наружных бомбодержателей, ранее располагавшиеся в обтекателях, а с 246-й серии на Пе-2 стали устанавливать винты ВИШ-105СВ, которые позволяли продолжать горизонтальный полет на одном моторе, если высота не превышала 1000 м. На самолетах 275-й серии усилили оборону Пе-2 с хвоста — поставили гранатомет ДАГ-10 с десятью авиационными гранатами АГ-2. Выброшенная из самолета граната сначала тормозилась небольшим парашютом, а через 3—5 с разрывалась неподалеку от преследующего вражеского истребителя.

В первой половине 1944 г. в конструкцию Пе-2 внесли еще ряд небольших изменений. С 359-й все самолеты стали оснащать индивидуальными выхлопными патрубками. Менялись прицелы, радио- и кислородное оборудование, приборы, вносились мелкие аэродинамические усовершенствования. С 410-й серии закрыли подвижными створками гнезда для установки перекидного пулемета ШКАС, а с 411-й заклеили лентами щели в зализах. В самом конце 1944 г. в производство Пе-2 было внедрено последнее крупное новшество — измененный носок консолей крыла. Это мероприятие способствовало расширению диапазона полетных скоростей Пе-2 на 10—15 км/ч, благотворно повлияло на его поведение при посадке и обеспечило повышение практического потолка машины на 600—800 м.

В конце 1944 г. серийный самолет Пе-2 обладал следующими летно-техническими характеристиками: нормальная полетная масса — 8400 кг, скорость полета у земли — 464 км/ч, а на высоте 3900—4000 м — 524 км/ч. Дальность полета на высоте 1000 м составляла 1100 км при скорости, равной 0,8 максимальной, а наибольшая — около 1300 км.

С самого начала Великой Отечественной войны Пе-2 оказался наиболее предпочтительным кандидатом на роль воздушного разведчика, поскольку он имел достаточно высокую скорость, мог нести разнообразное фотооборудование, был неплохо вооружен и живуч. Самыми первыми дальними разведчиками (с двумя аппаратами АФА-1 и подвесными баками) были машины зав. № 3/25 и 12/27, построенные в опытном порядке в июле 1941 г. на заводе № 22. Тогда же из сборочного цеха вышли и четыре ближних разведчика, вся переделка которых свелась к установке аэрофотоаппаратов в бомбоотсеке. С августа 1941 г. параллельно с бомбардировщиками на заводе № 22 был запущен в серию специальный разведывательный вариант, именовавшийся Пе-2-разведчик. Впоследствии среднемесячный темп выпуска таких машин порой достигал 15—20 единиц, т.е. 7—10% от общего числа построенных. Обычно разведчиками становились головные самолеты серии, которым уделялось особое внимание. Отдельного учета их выпуска не велось, но общее число построенных Пе-2-разведчиков можно оценить приблизительно в 700—800 машин.

Разведывательные самолеты Пе-2 изготавливались на базе разных серий и поэтому имели многие характерные для этих серий признаки: вооружение, аэродинамические улучшения, тип моторов и т.п. У самолетов-разведчиков заводского изготовления (первооборудование бомбардировщиков Пе-2 в разведчики производилось и непосредственно в строевых частях) отсутствовали тормозные решетки, отделка их выполнялась более тщательно. Летные данные таких машин были несколько выше, чем у обычных бомбардировщиков той же серии.

Разведчики, как правило, имели увеличенный запас горючего благодаря применению подвесных сигарообразных сбрасываемых баков из крафт-целлюлозы, промазанной казеиновым клеем для герметичности. В такой бак можно было залить 290—300 л бензина. Подвеска баков снижала максимальную скорость горизонтального полета на 30...35 км/ч, зато радиус действия увеличивался до 625...650 км.

Спецоборудование разведчика несколько отличалось от оборудования бомбардировщика Пе-2. Автомат пикирования снимали, но зато устанавливали автомат курса АК-1 — прибор, стабилизирующий самолет относительно вертикальной оси путем воздействия на руль поворота. АК-1 обеспечивал поддержание курса с точностью 1—2°, разгружая внимание пилота. Разведчики имели также перекомпонованную приборную доску и небольшие изменения в электрооборудовании. В конце 1941 г. — начале 1942 г. радиолокаторы РПК-2 устанавливали только на разведчиках.

Главным отличием разведчика было наличие фотоаппаратуры. На первых порах на разведывательных Пе-2 монтировались два больших плановых аппарата АФА-1 в бомбоотсеке. Они имели два типа

объективов — с фокусным расстоянием 30 и 50 см. При установке АФА-1 штатные створки бомбоотсека заменялись выпуклыми, с вырезами для объективов. Управлял работой АФА-1 штурман. Вместо штатного аппарата АФА-Б в кабине стрелка можно было поставить специальную фотокамеру для ночной съемки НАФА-19. Затвор аппарата срабатывал по сигналу фотоэлемента, фиксировавшего вспышку фотобомбы. При ночной съемке (которую осуществляли очень редко) на Пе-2 подвешивали 6—8 фотобомб ФО-ТАБ-50-35.

С 1942 г. в строевые части стали поступать более совершенные фотоаппараты АФА-3С и АФА-3З с фокусным расстоянием 100 см, а также американские камеры К-17, полученные по ленд-лизу. Для увеличения площади фотографируемой за один заход местности иногда прибегали к установке сдвоенных камер. Применяли и оригинальные установки, например качающиеся (на два положения), что позволяло вдвое увеличить ширину снимаемой полосы местности.

Оснащенный фотоаппаратурой вариант имелся у истребителя Пе-3 (иногда его называли Пе-3Р или Пе-3Ф). Следует отметить, что экипажи разведывательной авиации отдавали предпочтение именно истребителю Пе-3, имевшему несколько больший радиус действия и вооруженному пушкой. На этой машине фотоаппараты размещались не в бомбоотсеке (занятом дополнительным бензобаком), а в хвостовой части фюзеляжа.

Небольшое число самолетов Пе-2 в конце 1943 г. — начале 1944 г. было выпущено в варианте с двигателями воздушного охлаждения М-82Ф (АШ-82Ф). Вопреки ожиданиям, эти моторы значительно большей взлетной и номинальной мощности (по сравнению с

М-105ПФ) не обеспечили заметного улучшения летных качеств: даже у опытной машины максимальная скорость составила всего 547 км/ч на первой границе высотности. С другой стороны, расход горючего увеличился, поэтому упала дальность полета. Кроме того, особенности регулирования режимов работы моторов М-82Ф (сдвинув РУДы на одинаковый угол — «добавив газа», — летчик сталкивался с неприятным явлением: тяга одного из двигателей становилась больше, чем у другого, и самолет начинал идти со скольжением; на одномоторных Ла-5 и Ла-7 с такой проблемой не сталкивались) исключали возможность полета в тесном строю. Словом, построив чуть больше тридцати Пе-2 с М-82Ф, сочли за благо серийное производство таких машин прекратить.

На заключительном этапе Великой Отечественной войны предпринималась попытка создания радикально улучшенного варианта самолета — бомбардировщика Пе-2И «Москито». Машина получила два мощных двигателя ВК-107А и аэродинамически безупречную дистанционно управляемую оборонительную установку в хвосте. Крыло было поднято относительно фюзеляжа, в результате самолет стал среднепланом с приличным бомбоотсеком, позволявшим подвешивать крупнокалиберные бомбы, вплоть до 500-килограммовок. На расчетной высоте 5000 м машина развивала максимальную скорость 640 км/ч. Она могла уверенно продолжать полет при отказе одного из двигателей. Увы, этот вариант «пешки», как и Як-9У, подвели моторы, не обладавшие достаточной надежностью. Наркомат авиапромышленности, «обжегшись» на яковлевском истребителе, не спешил давать «зеленый свет» серийному производству Пе-2И. Более того, он даже предписал В.М. Мясищеву создать «упрощенный» вариант Пе-2М, в котором



Учебный самолет УПе-2 с кабиной инструктора, смонтированной позади кабины курсанта. Особое распространение учебные самолеты получили во второй половине войны, когда требования к уровню подготовки молодого пополнения повысились

вернулись к традиционным верхней и люковой оборонительным установкам взамен электродистанционной новинке на Пе-2И. Окончание войны в Европе, а также случившаяся с Пе-2М катастрофа поставили крест на продолжении работ в этом направлении. До

конца 1945 г. продолжался серийный выпуск учебных «спарок» УПе-2, а в 1946 г. и их производство прекратили. Всего было построено 11 430 Пе-2 и Пе-3. Ни один двухмоторный самолет в СССР никогда более не выпускался таким огромным «тиражом».

СРАВНЕНИЕ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ДАННЫХ ПЕ-2 И ЕГО СОВРЕМЕННОК ПО СОСТОЯНИЮ НА ВЕСНУ 1941 г.

Характеристика	Пе-2 ¹	Як-4 ²	Ар-2 ³	ВГ 110С ⁴
Число и тип моторов	2 М-105	2 М-105	2 М-105	2 DB 601А
Взлетная мощность, л.с.	1100	1100	1100	1175
Тип винта	ВИШ-61Б	ВИШ-22Е	ВИШ-22Е	—
Масса пустого, кг	5840	4500	5106	5020
Масса полетная нормальная, кг	7550	6115	6860	6510
Масса максимальная взлетная, кг	8500	6815	8150	—
Нагрузка на 1 м ² крыла, кг	185/208	208/225	139/170	170
Нагрузка на 1 л.с., кг	3,6/4,05	2,9/3,15	3,6/4,05	3,1
Экипаж	3	2	3	2
Емкость топливных баков, л	1500	950	1450	1280
Максимальная скорость, км/ч: у земли на 1 границе высотности на 2 границе высотности	452 515/3000 м 540/5100 м	458 518/3050 м 539/5050 м	415 450/2500 м 475/4700 м	442 — 525/4600 м
Потолок, м	8700	9700	10 000	9500
Время набора 5000 м, мин	8,5	6,5	7,1	6,4
Бомбовая нагрузка, кг	10×100 или 4×250 или 2×500	4×100 или 2×250	12×100 или 6×250 или 3×500	—
Стрелковое вооружение: вперед назад вверх назад вниз	2×ШКАС 1×ШКАС 1×ШКАС	1×ШКАС 1×ШКАС —	1×ШКАС 1×ШКАС 1×ШКАС	2×20 мм и 4×7,92 мм 1×7,92 мм —

Примечания. 1. Самолет Пе-2 зав. № 390101. 2. Самолет Як-4 зав. № 70602. 3. Данные самолета СБ-РК зав. № 1/281. 4. Самолет, испытанный в НИИ ВВС в 1940 г.

Гвардейские бомбардировочные авиаполки на Пе-2

В составе Красной Армии гвардейские соединения (четыре стрелковые дивизии) появились 18 сентября 1941 г. в ознаменование успешного контрнаступления под Ельней, когда впервые за период Великой Отечественной войны у немцев был отбит сравнительно крупный населенный пункт с несколькими десятками тысяч жителей. В дальнейшем традиция присвоения гвардейских званий войсковым частям, соединениям и объединениям была распространена на ВВС и ВМФ. Как правило, событие увязывалось с заметным успехом в борьбе с немецкими захватчиками (а позднее — и с японскими войсками в Маньчжурии). Так, в начале декабря 1941 г. высшему советскому руководству стал очевидным тот факт, что наступление немцев на столицу СССР окончательно остановлено. Более того, 5 декабря войска Западного фронта, поддержанные авиацией, перешли в широкомасштабное контрнаступление и в дальнейшем отбросили германскую группировку, нацеленную на Москву, на некоторых направлениях на 200—300 км. Именно к началу контрнаступления под Москвой было приурочено присвоение гвардейских званий шести авиационным полкам Красной Армии.

4-й гвардейский бап

Первым гвардейским авиаполком, вооруженным самолетами Пе-2, стал 31-й бап. Полк в составе пяти эскадрилий сформировал к 17 апреля 1938 г. полковник В.Е. Нестерцев (впоследствии он стал командиром авиакорпуса в Авиации дальнего действия) на аэродроме Смоленск. На вооружении имелись разведчики Р-5 и Р-6, но уже в мае началось освоение двухмоторного бомбардировщика СБ — по тому времени отличного скоростного боевого самолета. Три первых переученных эскадрильи участвовали в воздушном параде над Смоленском 7 ноября. В начале декабря Нестерцев получил повышение, и командиром части назначили капитана Ф.И. Добыша. Под его руководством к весне 1939 г. переучивание завершилось, началась плановая боевая учеба.

В сентябре полк привлёкли к дальним полетам на разведку с попутным разбросом листовок в связи с вводом войск Красной Армии в Западную Белорус-



Командир эскадрильи 4-го гв. бап майор Павел Семак, награжденный звездой Героя Советского Союза из рук председателя Президиума Верховного Совета Михаила Калинина

сию. А 26 ноября поступил новый приказ: перебазироваться в Петрозаводск, находиться в повышенной боевой готовности. Вскоре полк в полном составе принял участие в боевых действиях против Финляндии в составе 16-й бомбардировочной авиабригады. Условия оказались непривычными и очень трудными: температура воздуха нередко опускалась ниже -40 °С, частые снегопады затрудняли выполнение нормальных взлетов и посадок. Непривычный для экипажей ландшафт усложнял ориентировку, а практически полное отсутствие авиамастерских — ремонт боевых повреждений и поломок.

Несмотря на все трудности, экипажи выполнили за три с лишним месяца около 1000 боевых вылетов, эффективно решая поставленные командованием задачи. В ходе боев 23 авиатора погибли, 32 получили ранения. За отличия при выполнении боевых заданий 230 военнослужащих 31-го бап наградили орденами и



У «пешки» с крокодильим оскалом — экипаж Федора Добыша (он в центре)

медалями. 7 апреля 1940 г. четверо из них были удостоены звания Героя Советского Союза: капитан Константин Орлов (посмертно, его самолет взорвался в воздухе при выполнении 19-го боевого вылета), лейтенанты Николай Стольников и Иван Худяков, а также старшина Григорий Гусев.

Стольников, Худяков и Гусев являлись членами одного экипажа. Их СБ был подбит и совершил вынужденную посадку на лед озера. Все трое получили ранения в ходе воздушного боя. Вполне реальной становилась перспектива пленения. Однако летчики прикрывавших истребителей обстреляли приближавшихся финнов и помешали их быстрому продвижению к месту вынужденной посадки СБ. Вскоре неподалеку от попавшего в беду экипажа совершили посадку два Р-5, которые вывезли раненых авиаторов. В представлении Н.М. Стольникова к высокому званию майор Ф.И. Добыш писал: «На траверзе Виипури пятерка истребителей Fokker D-21 произвела три атаки. В бою экипаж тов. Стольникова дрался мужественно и смело, умелым маневром летчик создавал огневые позиции стрелку-радисту и штурману для ведения огня по наседающим врагам, экипаж упорно вел бой, но очередной очередью был выведен из строя второй мотор, ранены стрелок и штурман. Тов. Стольников резко отжал самолет, вышел из боя и посадил на озере Муола — Ярви. Стрелок-радист был сильно ранен, сам двигаться не мог и хотел покончить жизнь самоубийством, но тов. Стольников, успокаивая его, отнял пистолет, говоря: «Еще рано помирать, наши должны скоро помочь». Самолет был подвергнут артиллерийскому обстрелу, экипаж забирает все необходимое для боя и уходит в лес. В это время они были замечены нашими истребителями, которые и оказали това-

рищескую помощь, организовав переброску экипажа в трудных условиях боя на свою территорию...»

После присоединения Латвии к СССР полк перелетел в местечко Вайноде, где его экипажи в составе 7-й смешанной авиадивизии продолжали совершенствовать боевое и летное мастерство, осваивать ночные полеты. По приказу командования ВВС Прибалтийского особого военного округа в мае 1941 г. три эскадрильи 31-го бап перелетели на полевой аэродром Митава (Елгава), две — на аэродром Платоне. Руководящий состав полка приступил к освоению пикирующего бомбардировщика Пе-2. Вечером 21 июня 1941 г. командир части Федор Добыш (он имел определенный боевой опыт и до «зимней войны» с финнами — с ноября 1937 г. по июнь 1938 г. воевал в Китае против японцев и прекрасно понимал, чем чреват внезапный удар противника по спящему аэродрому) распорядился рассредоточить подразделения по оперативным площадкам. В результате последовавших на следующий день налетов противника ни один из самолетов полка не был уничтожен на земле.

Воскресным днем 22 июня 1941 г. в 11 ч 30 мин майор Добыш лично возглавил группу из 50 СБ для нанесения удара по наступающим вражеским войскам. В результате бомбометания немцам был нанесен существенный урон, при этом ни одна машина полка не была потеряна. Увы, уже следующий вылет (по вражеским танкам у Калвари) оказался не столь успешным — не вернулись 4 экипажа, а уцелевшие доложили об уничтожении оборонительным огнем стрелков четырех Bf 109. Два групповых вылета 24 июня завершились с неодинаковыми результатами. Первый удар с участием 40 бомбардировщиков летчики нанесли по территории Восточной Пруссии. Немцы не ожидали появления советских самолетов, не сбили ни одного; серьезно пострадали станция и город Тильзит. А вот восьмерка СБ старшего лейтенанта Алексея Тищенко пропала целиком. Позже стало известно: сумели воспользоваться парашютами и спаслись только 6 человек, остальные 18 членов экипажей, включая комэска, погибли. Один из них, ст. политрук Саркис Айрапетов, направил горящую машину в скопление техники врага. Это был один из первых огненных таранов с начала войны.

Не менее трагичным днем оказалось 26 июня. Перед полком поставили задачу: перебазироваться на аэродром Остров, отбомбившись по пути по немецким танкам в районе Двинска (Даугавпилс). Из-за плохо организованной связи и отсутствия истребительного прикрытия потери оказались огромными — 15 самолетов; погибли многие лучшие пилоты, штурманы и стрелки. Так, никто не уцелел из экипажа капитана Бориса Березина (он успел совершить 11 боевых вылетов и доложил об уничтожении 21 автомашины, 6 танков, а также о двух подбитых «мессершмиттах»). Шедший у него ведомым экипаж Героя Советского Союза старшего лейтенанта Николая Стольникова некоторое время успешно отражал атаки вражеских

истребителей благодаря умению и недюжинной физической силе стрелка старшего сержанта Степана Шашкина, который вел огонь не только из штатного турельного пулемета ШКАС, но и через нижний люк без упора. Сорвав первую атаку истребителей врага, Шашкин погиб во второй. Самолет загорелся, Стольников со штурманом Пшеничным выбросились с парашютами и через 10 дней вернулись в свою часть.

Еще не менее пяти раз противник сбивал самолеты Стольникова (он выполнил более 200 боевых вылетов на самолетах СБ и Пе-2 на Ленинградском, Карельском, 3-м Белорусском и 1-м Прибалтийском фронтах), но всегда возвращался в строй. До октября 1944 г. пилот воевал в составе 31-го бап (с декабря 1941 г. — 4-го гв. бап), а закончил войну майором, заместителем командира 123-го гв. бап. С 1947 по 1953 г. Стольников работал в НИИ ВВС Советской Армии, испытал более 20 авиамоторов на разных самолетах, дважды представлялся ко второй звезде Героя, но эти представления реализованы не были. Николай Стольников закончил службу старшим инспектором 26-й воздушной армии в 1957 г.

В жестоких боях конца июня — начала июля 1941 г. полк потерял почти всю авиатехнику (из 59 СБ уцелели только 7) и около четверти экипажей (погибли и пропали без вести 49 летчиков, штурманов и стрелков). По воспоминаниям старшего штурмана полка майора М.И. Жернового, ни тяжелые потери, ни явное превосходство врага в воздухе, ни сверхнапряженная работа не сломили однополчан. Они мечтали отомстить за погибших товарищей, уничтожить как можно больше врагов на земле и в воздухе.

По приказу командования 15 июля 1941 г. с аэродрома Старая Русса остатки полка перебазировались в подмосковное Монино, приступив к переучиванию на Пе-2. В августе полк реформировали, уменьшив число эскадрилий сначала до трех (командирами назначили капитанов Морозова, Тупола и Зорина), а затем и всего до двух. На должности рядовых пилотов прибыли вчерашние выпускники летных школ, закончившие обучение досрочно. Им нелегко давалось освоение нового самолета, довольно сложного в пилотировании, особенно при посадке. Немало проблем доставляла и эксплуатация «пешек». Опытные же экипажи быстро оценили достоинства Пе-2, возможность успешного выполнения будущих заданий даже при сильной ПВО противника благодаря высокой живучести конструкции, мощному вооружению и повышенной скорости. К началу осени переучивание в основном закончилось, в часть прибыли 20 новеньких «пешек», 14 экипажей считались готовыми к боевым действиям.

9 сентября 31-й бап убыл на Карельский фронт (аэродромы Шуг-озеро, Деревянная) в распоряжение командования ВВС 7-й отдельной армии. К этому времени воевавший в составе армии 72-й бап потерял почти все самолеты, и задача нанесения ударов с



Экипаж 4-го гв. бап за несколько минут до вылета на боевое задание

воздуха по финнам легла на полк подполковника Добыша. В период с 15 сентября по 14 октября 31-й бап произвел 325 боевых вылетов, разрушил пять переправ, уничтожил четыре железнодорожных эшелона и до 50 автомашин. Особенно напряженные действия начались после того, как финские войска вышли к реке Свирь и перерезали Кировскую железную дорогу.

16 октября 1941 г. немцы начали наступление на Тихвин. Серьезная угроза нависла над коммуникациями Ленинградского и Волховского фронтов. В случае соединения восточнее Ладоги немцев и финнов Ленинград оказался бы в двойном кольце. В этих условиях главные усилия ВВС 7-й армии были перенесены на тихвинское направление. В период с 10 ноября по 13 декабря 1941 г. авиация этой армии выполнила 692 боевых вылета (включая 85 вылетов Пе-2) с целью истощения группировки врага и поддержки своих войск. При неблагоприятных метеословиях, в морозящий дождь и туман, наиболее опытные экипажи по несколько раз в день поднимались в воздух. Большие заслуги авиаторов 31-го бап в разгроме немецких войск в районе Тихвина (хотя врагу и удалось на несколько дней захватить город) отметило в приказах советское командование.

15 ноября группа Пе-2 нанесла бомбовый удар по батареям противника в районе Тихвина. При втором заходе на цель вражеский снаряд угодил в самолет лейтенанта Бориса Афонина и вывел из строя левый мотор. Командир экипажа принял все меры, чтобы удержать машину в горизонтальном полете, но последовало второе попадание. Осколок зенитного снаряда разрушил крепление стабилизатора, возникла тряска. С помощью штурмана пилот все же вывел «петлякова» из зоны огня, однако высота катастрофически падала. К счастью, в направлении полета, проходившего над



После возвращения из полета «пешку» закатывают под кроны заснеженных деревьев — так она будет менее заметна с воздуха

лесным массивом, оказалась поляна. Афонин мгновенно среагировал и довернул бомбардировщик на нее. Он перекрыл бензобаки, выпустил посадочные щитки, выключил зажигание и стал плавно снижаться. Треск, глухой удар, снежная пыль заволокла все вокруг. Первым пришедший в сознание командир помог выбраться зажатому в кабине летнабу Ивану Карпову.

К этому времени вернувшийся на свой аэродром командир звена Морозов доложил руководству полка о выполнении задания (уничтожении артбатарей) и вынужденной посадке в лесу одного бомбардировщика. В район падения самолета была срочно направлена поисковая команда во главе с полковым врачом Стучинским. Но не так просто было найти пострадавших в обширных тихвинских лесах. Помог случай. Командир экипажа решил отправиться за помощью, оставив воздушного стрелка Владимира Карпенко с раненым штурманом. Вскоре Афонин оказался на лесной просеке, а затем вышел на санную дорогу и увидел огни поселка. По просьбе пилота местные жители принялись запрягать сани, чтобы вывезти с места аварии Карпова и Карпенко. Не успела подвода далеко отъехать, как показались лыжники — это была группа врача Стучинского. Дальше двинулись вместе. Собаки, прихваченные из поселка, первыми почуяли близость упавшего бомбардировщика и громко залаяли. В ответ из лесной чащи взлетела ракета: это подавали сигнал пострадавшие. Совместными усилиями Карпова уложили на импровизированные носилки и двинулись через лес, а в поселке группу уже ждал грузовой автомобиль. Раненого отправили в деревню Большой Двор, где находился ближайший госпиталь. По дороге «полторку» обстрелял вражеский истребитель, но шофер резко отвернул машину, и очередь прошла в стороне. Еще через день Карпова на сани-

тарном самолете У-2 вывезли в череповецкий госпиталь, и его жизнь была спасена.

Приказом наркома обороны от 6 декабря 1941 г. «за проявленную отвагу в воздушных боях с немецко-фашистскими захватчиками, за стойкость, мужество и героизм личного состава» 31-й бап первым среди бомбардировочных полков ВВС КА был преобразован в гвардейский, получив наименование 4-й гв. бап (заметим, что в этой первой группе гвардейских полков были четыре истребительных, один штурмовой и один бомбардировочный полк). В представлении к гвардейскому званию отмечалось, что летный состав 31-го бап сбросил на врага 9000 различных авиабомб, потопил в Балтике один и повредил два

морских транспорта, уничтожил 260 танков, 9 бронемашин, более 350 автомашин, 34 автоцистерны с горючим, 10 зенитных точек, 4 железнодорожных эшелона, один склад горючего, вывел из строя до полка пехоты, сбил в воздушных боях 19 вражеских истребителей.

Гвардейское звание автоматически означало перевод полка на трехэскадрильный штат, увеличение денежного довольствия офицеров в полтора раза, а у рядовых и сержантов — вдвое. Гвардейские полки были, как правило, лучше укомплектованы техникой и летным составом. Так, 9 апреля 1942 г. 4-й гв. бап располагал 32 Пе-2. Однако тяжелые и неудачные для Красной Армии бои на южном участке советско-германского фронта летом и осенью 1942 г. и относительная стабилизация ситуации в районе Ленинграда привели к тому, что пополнения прекратились. Кроме того, многие опытные командиры ушли с повышением на новые должности, включая гв. полковника Добыша (в июне 1942 г. он стал командиром 263-й бад). В сентябре 1942 г. 4-й гв. бап под командованием гв. подполковника Перепелицы был оперативно придан 14-й воздушной армии Волховского фронта (здесь он вошел в состав 280-й бад полковника Н.Н. Буянского).

14 сентября 1942 г., за два часа до наступления темноты, при десятибалльной облачности и слабом дожде группа бомбардировщиков во главе с командиром эскадрильи гвардии майором Новиковым точно вышла на цель — аэродром противника в районе станции Любань. Удар был нанесен вовремя — на стоянках вспыхнуло несколько пожаров. Горели самолеты, рвались боеприпасы. Наступающие сумерки особенно красочно оттеняли огненный смерч, бушующий на вражеском аэродроме. Через два дня в сообщении Совинформбюро отмечалось: «В результате успеш-

ного удара наших бомбардировщиков по аэродрому было уничтожено 38 самолетов противника».

В период прорыва блокады Ленинграда 12—15 января 1943 г. полк привлекался к нанесению ударов по переднему краю обороны противника. При этом было сброшено более тысячи бомб различного калибра. Эффективно действовали бомбардировщики по объектам тыла и коммуникациям противника. В результате только одного удара шести самолетов Пе-2 4-го гв. бап по железнодорожной станции Мга 14 января прямыми попаданиями бомб было уничтожено 7 вагонов и разрушены станционные постройки.

К началу февраля 1943 г. в полку имелось всего 15 Пе-2 и четыре стареньких СБ. В этот же период были отмечены первые встречи в воздухе с немецкими истребителями FW 190A, имевшими мощное стрелково-пушечное вооружение. От атак «фокке-вульфов» за месяц были потеряны три Пе-2, включая машину командира эскадрильи гв. майора Трубицына, а еще две «пешки» получили повреждения. По докладом экипажей, ответным огнем был сбит один FW 190A.

В следующем месяце полк был существенно пополнен, получив 8 Пе-2 с пятью экипажами из состава 35-го бап, который отвели в тыл на переформирование. Кроме того, 4-му гв. бап оперативно придавалась смешанная ночная эскадрилья, насчитывавшая 8 Ил-4 и 6 Р-5 (в нее же включили и уцелевшие СБ). 28 марта 1943 г. ознаменовалось большой неприятностью: при посадке Пе-2 на своем аэродроме Сарожа из бомбоотсека выпали и взорвались под машиной бомбы ФАБ-100 (при расследовании выяснилось, что штурман майор Никитин перед сбросом бомб забыл открыть створки бомболюка и фугаски остались лежать на них). Все члены экипажа получили ранения; воздушный стрелок гв. старшина Футулкин, незадолго до этого сбивший «мессера», умер по дороге в госпиталь, а самолет не подлежал восстановлению.

Как следует из официальной истории 4-го гв. бап, в результате боевой работы по состоянию на конец апреля 1943 г. полком было уничтожено и повреждено свыше 250 танков и 400 автомашин, взорвано и подожжено 14 железнодорожных эшелонов, 20 складов боеприпасов и 2 склада горючего, потоплено и повреждено 4 транспорта; на земле сгорел 41, а в воздухе было сбито 38 самолетов врага.

В начале 1944 г. 4-й гв. бап принимал участие в операции по снятию блокады с Ленинграда, а 20 января за нанесение успешных ударов по немецким войскам в ходе дальнейшего наступления ему было присвоено почетное наименование Новгородского. В дальнейшем он воевал в составе 13-й ВА Ленинградского фронта, а позднее, с июля 1944 г., — вновь в составе 14-й ВА, теперь уже 3-го Прибалтийского фронта.

29 сентября 1944 г. эскадрилья, которую вел гвардии капитан В.С. Гуцев, прорвавшись через градительный огонь зениток, разбомбила понтонную переправу через Западную Двину северо-западнее Двинска (Даугавпилса). Особенно точным был удар

замыкавшего звена гвардии капитана И.Н. Ермакова. Переправа была поражена шестью прямыми попаданиями и полностью выведена из строя.

В начале октября воздушная разведка обнаружила скопление различных судов, автотранспорта и боевой техники противника в порту Айнажи, на восточном берегу Рижского залива. Отступающие немцы планировали переправиться на западный берег залива, ведь все дороги на Ригу были уже перекрыты. Эскадрилья 4-го гв. бап, ведомая гвардии капитаном П.С. Семанком, нанесла удар по скоплению плавсредств и по пирсу, с которого шла погрузка. Сотням немецких солдат не удалось переправиться через залив и усилить оборону оккупированной столицы Латвии. 13 октября 1944 г. советские войска освободили город и в тот же день получили благодарность от Верховного главнокомандования. На заключительном этапе войны полк действовал против курляндской группировки противника, прижатой к морю, но продолжавшей ожесточенно сопротивляться советским войскам.

8-й гвардейский бап

Во вторую группу авиационных полков ВВС Красной Армии, получивших гвардейские наименования 7 марта 1942 г., вошел 5-й сбп (он стал 8-м гв. бап), который с первых дней Великой Отечественной войны сражался на южном фланге советско-германского фронта. Полк был сформирован в 1938 г. на основе 15-й тяжелобомбардировочной бригады и первое время летал на четырехмоторных бомбовозах ТБ-3, базируясь в Кировограде. К июню 1939 г. часть перевооружили скоростными бомбардировщиками СБ. Не прошло и трех месяцев, как 5-му сбп пришлось принять участие в боевых действиях: 36 лучших экипажей во главе с командиром полка майором Феодосием Котляром были включены в состав 10-й скоростной бомбардировочной бригады, участвовавшей в «освободительном походе» Красной Армии в Польшу. В соответствии с бытовавшими в то время разъяснениями Красная Армия взяла под свою защиту жителей восточной части польского государства, населенной в значительной степени белорусами и украинцами. Всего в ходе Польской кампании полк совершил 27 самолето-вылетов и нанес бомбардировочные удары по железнодорожным станциям Кисляница и Городенко.

Не обошла стороной 5-й сбп и финская война. Под самый занавес, 26 февраля 1940 г., группа из 40 СБ под командованием майора Ф.П. Котляра перелетела на северный аэродром Сула-Ярви и вошла в состав ВВС 7-й армии. Менее чем за 20 дней самолеты 5-го сбп совершили 402 боевых вылета, бомбили Выборг, железнодорожную станцию Випури, разрушали дамбы. Потери оказались относительно невысокими: четыре СБ и три экипажа. Вскоре после завершения боевых действий оперативная группа полка вернулась в Кировоград.



Боевой путь 8-го гв. бап пролегал через Сталинград, Курскую дугу, Северную Украину, Польшу и завершился в поверженном Берлине



Позади парадного строя гвардейского полка — самолеты Пе-2 ранних серий с уменьшенным остеклением носовой части фюзеляжа. Звезды без окантовки, на килях и бортах номера отсутствуют

Великую Отечественную войну 5-й сбав встретил на аэродроме Кулинча, неподалеку от Одессы. 22 июня 1941 г. полк, входивший в состав 21-й авиадивизии, располагал 31 самолетом СБ и 25 Пе-2; половина экипажей прошла переучивание на бомбардировщик Петлякова. Первым вылетел на новом самолете подполковник Котляр, который умело организовал переучивание командного состава своей части и учебно-боевую подготовку. Командующий ВВС Одесского военного округа генерал Ф.Г. Мичугин отдал распоряжение рассредоточить к рассвету 22 июня авиационные части по оперативным аэродромам. В этот день избежать потерь на земле удалось, но на следующее утро противник внезапным ударом уничтожил на стоянках пять Пе-2, погибли моторист и мастер по вооружению полка, до 10 чел. получили ранения. Впрочем, только румынская авиация 22 июня 1941 г. достоверно лишилась 11 самолетов, а еще несколько машин в боях против ВВС



Построение личного состава 8-го гв. бап по случаю вручения полку гвардейского знамени. С октября 1938 г. по февраль 1942 г. полком командовал подполковник Ф.П. Котляр, а затем его сменил майор Г.С. Кучерков, который и принимал знамя во время торжественного построения

Одесского военного округа потеряли немцы. 27 июня один из «петляковых» 5-го сбп потерпел аварию при посадке, а первые боевые потери полка в воздухе датируются 29 июня: в этот день он лишился одного Пе-2 (в катастрофе погиб экипаж опытного пилота ст. лейтенанта Семена Головина) и двух СБ.

С самого начала войны и практически до конца лета 1941 г. экипажи 5-го сбп наносили бомбардировочные удары по наступающим немецким и румынским войскам. Помимо тактических целей — мотомеханизированных частей противника, колонн снабжения и наплавных переправ полк бомбил аэродромы Браилов и Галац, участвовал в налетах на нефтеперегонные заводы в Плоешти, разрушал крупные железнодорожные узлы и мосты (к примеру, галацкий мост был атакован двумя девятками бомбардировщиков уже 22 июня 1941 г.). К концу июня в боевом составе 5-го сбп осталось 24 СБ и 20 Пе-2.

Одним из «черных» дней полка оказалось 4 июля — в этот день на свой аэродром не вернулись две «пешки» и пять СБ, после чего было принято решение применять последние по возможности ночью и в сумерках. Потом стало известно: Пе-2 ст. лейтенанта В.Е. Москалюка был сбит в районе Скулении зенитным огнем. Получив пополнение (18 Пе-2 с московского завода № 39 и 8 СБ из 317-го рап), в конце июля 1941 г. полк располагал 22 СБ и 18 Пе-2.

Одним из наиболее отважных пилотов полка в этот период называли командира 2-й эскадрильи капитана

В.В. Анисимова, который более 15 раз на протяжении первого месяца боев водил на задания группы бомбардировщиков. 30 июля 1941 г. бомбардировщик Анисимова был подбит зенитной артиллерией противника в районе украинского города Умань. Из-за малой высоты парашюты пилота и стрелка-радиста не успели раскрыться, а штурман И.Н. Горбанос, которому повезло больше, получил серьезные травмы. Местные жители спрятали раненого от немцев. Немного подлечившись, капитан Горбанос отправился на восток и после недельных скитаний встретился с партизанами, которые обеспечили его переброску через линию фронта.

В то время советские газеты пестрели сообщениями об «огненных таранах», когда пилоты подбитых самолетов в безвыходной ситуации подчас предпочитали плену преднамеренное падение на вражеские колонны, батареи и переправы. Как обычно, «палку перегнули» и постепенно стали приписывать такое поведение чуть ли не каждому экипажу сбитого над территорией противника советского самолета. Так случилось и с капитаном В.В. Анисимовым. В представлении к званию Героя Советского Союза указывалось, что самолет отважного летчика рухнул на «скопление немецкой техники». И хотя реально «огненного тарана» не было, следует признать, что Виктор Васильевич это высокое звание вполне заслужил: именно сброшенные его экипажем бомбы угодили в галацкий мост и именно он выбирал для нанесения



Штурман эскадрильи А.И. Перегудов 9 июня 1943 г. удачно вывел группу Пе-2 на цель — аэродром Сиверская. По докладом советских экипажей, на земле после бомбометания сгорели 13 вражеских самолетов, несколько ангаров также серьезно пострадали



Летчик лейтенант Шилов из 8-го гв. бап

ударов по колоннам врага малую высоту, что, несомненно, способствовало повышению эффективности налетов.

Любопытно, что В.В. Анисимова представляли к высокому званию еще до его гибели. В наградном листе подполковник Ф.П. Котляр отметил неоднократные успешные боевые действия девятки Пе-2, ведомых капитаном Анисимовым, которые вылетали для поддержки наземных войск. В частности, Котляр упоминал о двух благодарностях Анисимову от командования 14-го ск и 2-го кк и добавлял, что «все его боевые вылеты полны героизма и отваги» и что он часто «для выполнения задания водил свою эскадрилью на бреющем с большевистской смелостью... несмотря на сильное противодействие ЗА и ИА». 21 июля, за несколько дней до гибели отважного летчика, командир 21-й сад полковник Д.П. Галунов нанес резолюцию: «Достоин правительственной награды — присвоения звания Герой Советского Союза».

2 августа 1941 г. немецкие танки прорвались к Шайтаровке — аэродрому базирования 5-го сбп. В этот день пострадали не только самолеты, не успевшие подняться в воздух. Не располагая средствами борьбы с бронетехникой противника, личный состав полка был вынужден рассеяться. В основном пострадал технический состав, причем одним из первых погиб от пулеметной очереди сержант Анатолий Мальц, ремонтировавший неисправные приборы на краю аэродрома. Попали в плен воентехники Юрий Априсин и Герман Черепанов, мл. лейтенант адъютант эскадрильи Петр Павлов и др. Командир звена лейтенант Семен Бабенко несколько дней считался пропавшим без вести, но к 10 августа вышел в распоряжении 28-го РАБ. Впоследствии оказалось, что именно в этот день, 2 августа, часть понесла самые тяжелые потери за весь период Великой Отечественной войны (около 70 чел. было из строя). Прорыв немцев к Шайтаровке, несомненно, негативно сказался на моральном состоянии — погибли в катастрофах почти в полном составе экипажи лейтенанта Арсения Тарасова и ст. лейтенанта Василия Иванова, а «пешки» ст. лейтенанта Николая Адаменко и военкома полка ст. политрука Филиппа Герасимова были сбиты зенитным огнем 20 августа.

Однако уже через несколько дней после трагических событий полк возобновил боевую работу. Это были исключительно напряженные дни, экипажи по два-три раза поднимались в воздух (обращает на себя внимание тот факт, что потеря от огня немецких или румынских истребителей в 5-м сбп было очень мало). По состоянию на 26 августа полк располагал пятью исправными и пятью неисправными Пе-2. Уцелевшие СБ (девять единиц) передали в ночной бап, сохранивший все тот же номер 5 (эту часть возглавил подполковник Котляр, на время уступив руководство «дневным» полком «пешек» полковнику Г.С. Кучеркову). Суммарные потери 5-го сбп (по всем причинам) за два месяца боев составили 32 Пе-2 и 20 СБ.

С конца августа 1941 г. основной задачей 5-го сбп стало ведение разведки в интересах командования Южного фронта. Два вылета в те дни выполнил командир части подполковник Г.С. Кучерков, который, как отмечалось в документах, «пользуется заслуженным авторитетом личного состава». В ходе общего отступления Красной Армии объектами наблюдения для экипажей полка становились города Кривой Рог, Кременчуг, Мелитополь, Запорожье, Днепрпетровск, Мариуполь, Ростов-на-Дону, железнодорожные узлы Павлоград, Красноармейское, Барвенково, Лозовая, Сталино.

Вплоть до марта 1942 г., когда ему присвоили наименование 8-й гв. бап, полк входил в состав 21-й ад. Затем его включили в 5-ю резервную авиагруппу, а с 5 мая 1942 г. — в 219-ю бомбардировочную дивизию, воевавшую в составе ВВС Южного фронта. К этому времени 109 чел. личного состава были награждены орденами и медалями, а 11 чел. удостоились наград дважды. Всего за 13 месяцев боев полк совершил 3166 боевых самолето-вылетов с налетом 4132 часа, в том числе 365 часов ночью. 27 июля 1942 г. 8-й гв. бап под командованием гв. полковника Г.С. Кучеркова, сдав оставшиеся самолеты в другие части авиадивизии, убыл в Кировобад для переучивания на американские двухмоторные бомбардировщики «Бостон-3» и А-20В. Этап освоения новой матчасти сильно затянулся, и полк вновь появился на фронте только в июле 1943 г., приняв участие в битве на Курской дуге в составе 221-й бад. Далее вплоть до окончания войны 8-й гв. бап сражался с противником на самолетах американского производства.

10-й гвардейский бап

7 марта 1942 г. одним приказом наркома обороны с 8-м гв. бап получил гвардейское наименование еще один бомбардировочный полк — 10-й (ранее — 33-й сбп из 19-й авиадивизии ВВС Юго-Западного фронта). К началу Великой Отечественной войны эта часть также имела боевую историю: летом 1939 г. две ее эскадрильи участвовали в отражении японской агрессии в районе реки Халхин-Гол, а в январе 1940 г. полк в полном составе был переброшен на Кольский полуостров и принял участие в «зимней войне» с Финляндией, совершив 318 самолето-вылетов.

22 июня 1941 г. 33-й сбп во главе с полковником Ф.С. Пушкаревым входил в состав ВВС Киевского особого военного округа, базировался в Белой Церкви и



Экипаж Героя Советского Союза А.П. Малина (он в центре) у самолета, на борту которого изображен белый медведь с авиабомбой в лапах. За годы войны Анатолий Малин совершил 182 боевых вылета

имел на вооружении 24 самолета СБ, 22 Ар-2, а также 14 Пе-2, еще не полностью освоенных экипажами. С первых дней боев полк бомбил мотомеханизированные колонны противника на направлениях Броды, Сокаль, Житомир. Действовал с высот 400—700 м, чаще всего не имея истребительного прикрытия. По состоянию на 1 июля 1941 г. боевой состав 33-го сбп резко сократился — до 24 СБ и Ар-2 при 9 Пе-2. В отдельные дни экипажи полка выполняли до 70 боевых вылетов. 10 июля за отличный удар по наступающей немецкой танковой части, а 25 августа — за разрушение моста через Днепр в районе Окуниново полк был отмечен благодарностями командующего ВВС Юго-Западного фронта генерала Ф.А. Астахова. В последнем случае отличился экипаж В.С. Ефремова, впоследствии дважды удостоенного звания Героя Советского Союза. В истории части отмечалось, что «своими действиями полк позволил нашим войскам организовать достойную оборону на подступах к Киеву, о которую разбилась не одна сотня немецких танков и не одна тысяча фашистских безмозглых голов».

В августе 1941 г. в рамках оргштатной реформы состав полка сократили до трех, а в декабре — до двух эскадрилий. Тогда же, в декабре 1941 г., командиром части стал майор К.И. Рассказов, прежде занимавший должность комэска и 6 ноября награжденный орденом Ленина. Всего за период с начала войны до 7 марта 1942 г. полк совершил 1519 боевых самолето-вылетов (из них 410 ночью), сбросив на врага 792 т бомб и свыше 5000 ампул с горючей жидкостью «КС», называемой на Западе «коктейлем Молотова». По докладом экипажей, в воздушных боях было сбито

19 самолетов противника, а еще 22 сгорели на аэродромах; немцы потеряли также до 450 автомашин и 6 железнодорожных эшелонов. 27 марта 1942 г. два авиатора полка — заместитель комэска гв. капитан И.А. Складов и стрелок-радист гв. старшина В.Е. Ефимов (он сбил два «мессершмитта») — стали Героями Советского Союза.

В боевом строю полка 1 марта 1942 г. остался всего один бомбардировщик Пе-2 при 11 СБ и 2 Ар-2. В дальнейшем, после расформирования 19-й ад. 10-й гв. бап был преобразован в отдельный ночной полк в составе ВВС Юго-Западного фронта. Для ночных действий «пешка» подходила мало — у нее была довольно большая посадочная скорость и сложная техника приземления. В связи с этим впоследствии полк воевал преимущественно на бомбардировщиках СБ (с середины 1942 г. он имел небольшое число ДБ-3, переданных с экипажами из расформированного 818-го дбап), а с апреля 1943 г. — на самолетах А-20В и А-20С. С декабря 1943 г. по январь 1945 г. полк входил в состав 6-й гв. бад, два других полка которой были вооружены самолетами Пе-2. В феврале — марте 1945 г. летный состав 10-го гв. бап отправили в тыл для переучивания на новый фронтовой бомбардировщик Ту-2. Но война для экипажей полка на этом не закончилась: в начале августа часть перебросили в Монголию. Ранним утром 9 августа 1945 г. гвардейцы нанесли бомбовые удары по японским войскам в Маньчжурии, а еще через пару недель с императорской Квантунской армией было покончено.

34-й гвардейский бап

Как известно, 19 ноября 1942 г. советские войска в районе Сталинграда перешли в контрнаступление, завершившееся окружением частей 4-й и 6-й немецких, 3-й и 4-й румынских, а также 8-й итальянской армии. Еще через три дня, 22 ноября 1942 г., гвардейские наименования получила группа наиболее отличившихся полков ВВС Красной Армии, в том числе бомбардировочные: 34-й (бывший 44-й сбп), 35-й (бывший 150-й сбп) и 36-й (бывший 514-й сбп).

Впервые в боевых действиях 44-й сбп принял участие в ходе уже упоминавшегося «освободительного похода» Красной Армии в восточные районы Польши, а затем активно действовал в «зимней войне» с Финляндией. Полк воевал в составе 55-й скоростной бомбардировочной авиабригады, входившей в состав ВВС 7-й армии, и по итогам боев был удостоен ордена Красного Знамени. 1 мая 1941 г. шесть десятков бомбардировщиков СБ из 44-го сбп участвовали в первом майском параде в Москве. Начало Великой Отечественной войны 44-й сбп встретил в составе 2-й сад ВВС Ленинградского военного округа на аэродроме Тулембля, что неподалеку от Старой Руссы. 24 июня 1941 г. в составе полка имелось 39 бомбардировщиков СБ и один-единственный Пе-2, переданный для

изучения и постепенного освоения техническим и летным составом (любопытно, что в июле 1941 г. потребовалось перегнать эту машину на другой аэродром; комэска капитан Гладченко, прежде ни разу не летавший на «пешке», попросил техника Хюнина ознакомить его с расположением органов управления машины, а затем уверенно осуществил перелет).

На начальном этапе войны ВВС Северного фронта (бывшие ВВС Ленинградского ВО) имели дело преимущественно с финской авиацией и только на самом севере, на Кольском полуострове, — с частями 5-го воздушного флота немцев. Однако быстрое наступление германских войск в Прибалтике уже в середине июля заставило использовать часть сил ВВС СФ против группы армий «Север» и 1-го воздушного флота. Так, с 14 по 18 июля бомбардировщики 44-го сбп действовали в интересах 11-й армии Северо-Западного фронта, наносившей контрудар в районе Сольцы. Оказанная авиационная поддержка позволила войскам армии нанести 8-й танковой дивизии немцев большие потери и отбросить ее на запад на 40 км. Угроза прорыва немцев к Новгороду была временно устранена. Бывший начальник Генерального штаба Сухопутных войск Германии генерал Гальдер в своем дневнике в те дни записал: «Авиация противника проявляет большую активность... совершает налеты на соединение корпуса Рейнгарда и наши пехотные дивизии,двигающиеся вдоль восточного берега Чудского озера... В общем, в действиях авиации противника чувствуется твердое и целеустремленное руководство».

В ходе тяжелых боев таяли силы полка. 24 августа в 44-м сбп, переданном вместе со 2-й авиадивизией в состав ВВС Ленинградского фронта, осталось всего 8 исправных и два неисправных СБ (в соседнем 2-м сбп исправные машины вообще отсутствовали). Полк базировался на аэродроме Шуг-озеро в районе Тихвина и наносил удары по объектам немецкой группировки, целью которой было окружение Ленинграда.

В сентябре — октябре 1941 г. обескровленный полк был отведен в тыл на переформирование. Личный состав переучился на пикирующие бомбардировщики Пе-2, однако новых бомбардировщиков ему не досталось, поскольку промышленность еще не смогла наладить их массовое производство в Казани, а Московский авиазавод пришлось эвакуировать. Боевой состав полка был уменьшен до двух эскадрилий СБ, экипажи которых прошли дополнительную подготовку для выполнения ночных полетов. Такая тактика позволяла ощутимо снизить потери при достаточной эффективности нанесения бомбовых ударов. В ноябре — декабре 1941 г. 44-й сбп выполнил более 300 боевых самолетовых вылетов, бомбардируя немецкие войска в районе Тихвина.

12 марта 1942 г. в катастрофе у озера Кавголово (Ленинградская область) погиб командир полка подполковник В.И. Кочеванов, под началом которого полк принял бой с фашизмом. Его сменил замести-

тель майор М.П. Колокольцев, боевой летчик, участник советско-финской войны, имевший около 50 боевых вылетов. С весны 1942 г. под его командованием экипажи полка стали привлекаться к нетипичным для бомбардировщиков заданиям, связанным с доставкой оружия и боеприпасов партизанам. Иногда в кабину стрелка дополнительно сажали «пассажира», покидавшего самолет над партизанской базой. Отмечен случай, когда у машины ст. лейтенанта П.И. Мисошинского грузовой парашют раскрылся прямо под крылом. Попытки открыть замок держателя и сбросить груз не увенчались успехом; пришлось возвращаться на свой аэродром и совершать посадку с раскрытым куполом парашюта.

Летом 1942 г. в полк небольшими партиями стали поступать пикирующие бомбардировщики Пе-2. На этих машинах летали преимущественно днем, оставив ночную работу «старичкам» СБ. 12 июля 1942 г. при нанесении удара по станции Лемболово самолет Пе-2 командира звена капитана С.М. Алешина был подбит. Ветеран 44-го сбав, выполнивший к этому дню 117 боевых вылетов (в том числе 88 ночью), Аleshин предпочел плену героическую гибель. По свидетельству других участников налета на Лемболово, «пешка» до последнего момента управлялась и упала в расположении зенитной батареи противника. Вместе с командиром погибли штурман лейтенант В.А. Гончарук и стрелок-радист ст. сержант Н.А. Бобров. Все члены экипажа указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1943 г. были удостоены звания Героя Советского Союза посмертно.

В октябре — ноябре 1942 г. 44-й сбав проходил переподготовку и пополнялся без отвода в тыл. Став 22 ноября 1942 г. 34-м гв. бап, полк в том же месяце вошел в состав 276-й бад 13-й воздушной армии Ленинградского фронта. По состоянию на 1 декабря 1942 г. в его боевом составе числилось всего 2 самолета. К началу операции «Искра» — прорыву блокады Ленинграда — часть пополнили техникой и экипажами до полного трехэскадрильного штата.

Как известно, еще в сентябре 1942 г. немцы начали перевооружение 54-й истребительной эскадры самолетами FW 190A. В феврале и марте 1943 г. «фокке-вульфы» нанесли серьезный урон штурмовикам и бомбардировщикам из 1-й и 3-й воздушных армий. «Черный день» для 34-го гв. бап случился 13 апреля 1943 г.

В третий за этот день вылет ушла шестерка командира эскадрильи гв. майора И.Ф. Кованева под прикрытием восьмерки Як-7 из 29-го гв. иап. Целью было назначено осиное гнез-



У этой «пешки» из 34-го гв. бап на носовой части фюзеляжа также изображен стоящий на задних лапах хозяин Арктики

до неприятельской истребительной авиации — аэродром Красногвардейск. На маршруте в районе Черная Речка группа была обстреляна зенитной артиллерией противника. Маневрируя в облаках и уклоняясь от огня зениток, истребители прикрытия оторвались от бомбардировщиков и на остальном маршруте группу «пешек» не прикрывали. Зато появились «фокке-вульфы», которые совершили несколько атак и подожгли самолеты гв. капитана Голованова и гв. лейтенанта Голикова. Оставшиеся в строю четыре Пе-2, отбива-



Экипаж Пе-2 из 34-го гв. бап: командир — ст. лейтенант Сороков, стрелок-радист — ст. сержант Савчук, штурман — ст. лейтенант Махонько

ясь от непрерывных атак истребителей и уклоняясь от огня зенитной артиллерии, произвели бомбометание по стоянке самолетов на аэродроме Красногвардейск с высоты 3700 м.

На обратном маршруте в районе Тайцы группа была вновь атакована истребителями противника, в результате чего самолет гв. мл. лейтенанта Полковникова загорелся, а затем развалился в воздухе на высоте 500 — 600 м и упал на территории противника. В ходе этой атаки в экипаже гв. майора Кованева был тяжело ранен штурман эскадрильи Герой Советского Союза гв. майор Юрченко и смертельно ранен стрелок-радист гв. мл. лейтенант Курьин. Оставшиеся в строю три Пе-2 при подходе к Пулковку были вновь атакованы истребителями противника, после чего загорелись обе ведомые «пешки». Экипажи этих машин выбросились с парашютами. На свой аэродром вернулся только самолет гв. майора Кованева, в котором насчитали более полусотни пробоин...

4 мая 1943 г. за активное участие в Тихвинской операции 34-му гв. бап было присвоено почетное наименование Тихвинского. А 9 июня 1943 г. полк нанес успешный ответный удар по аэродрому немецких истребителей Сиверская, на котором, возможно, базировались недавние «обидчики». В наградном листе гв. капитана А.И. Перегудова, штурмана группы, атаковавшей Сиверскую, отмечалось: «На аэродроме Сиверская уничтожено 13 самолетов врага. Подтверждено фотоснимками...»

25 июля 1943 г. шестерка Пе-2 из 34-го гв. бап двумя прямыми попаданиями разрушила важный мост через реку Мга, который интенсивно использовался противником для снабжения своих войск. 28 августа 1943 г. восьмерка «пешек» отбомбилась с пикирования по эшелонам врага на станции Тосно; в результате удара было сожжено три железнодорожных состава.

В начале 1944 г. в составе 13-й воздушной армии 34-й гв. бап участвовал в операциях по полному сня-

тию блокады Ленинграда. Как следовало из документов, с 14 января по 15 февраля, несмотря на сложные погодные условия и сильное противодействие средств ПВО противника, полк, преимущественно на низких высотах, выполнил 255 успешных боевых вылетов. Ущерб врага составил: 7 уничтоженных артиллерийских батарей, 86 автомашин с войсками и грузами, 7 танков, 29 железнодорожных вагонов, два взорванных склада боеприпасов, 10 разрушенных ДОТов или ДЗОТов; был создан 51 пожар или взрыв в расположении неприятеля.

26 февраля девятка Пе-2, выведенная на цель штурманом эскадрильи капитаном В.М. Домниковым, нанесла удар по аэродрому Тарту. На следующий день воздушная разведка установила: на аэродроме сгорело 24 самолета противника. В июне 1944 г. полк участвовал в Выборгской операции на Карельском перешейке по прорыву мощной линии Маннергейма, где разрушал долговременные оборонительные сооружения и уничтожал резервы противника. В июле 1944 г. полк вместе с основными силами воздушной армии поддерживал наступление войск Ленинградского фронта в Нарвской, в сентябре — в Таллинской наступательных операциях. С 15 октября 1944 г. 276-я бад и входивший в ее состав 34-й гв. бап воевали на 3-м Белорусском фронте в составе 1-й воздушной армии, обеспечивая действия наземных войск фронта на территории Восточной Пруссии.

35-й гвардейский бап

До начала Великой Отечественной войны 150-й сбав во главе с майором И.С. Полбиным базировался в Забайкалье в районе Читы. Участник боев на Халхин-Голе в августе 1939 г. Полбин был в числе командиров, удостоенных высоких правительственных наград. Его эскадрилья, совершившая 19 боевых вылетов, не по-



Пять выдающихся летчиков 150-го бап (будущего 35-го гв. бап), каждый из которых с гордостью носил на груди три ордена Красного Знамени. В центре — командир полка подполковник Иван Полбин, слева от него — первый в полку Герой Советского Союза лейтенант Федор Демченков (летом 1942 г. он был всего лишь 61-м военнослужащим, удостоенным этого высокого звания в Красной Армии в годы Великой Отечественной войны)

несла потерю в ходе конфликта с Японией. Иван Полбин, тогда еще капитан, был награжден орденом Ленина, а в конце года возглавил полк.

Незадолго до нападения Германии на СССР, 16 июня 1941 г., 150-й сблп получил распоряжение перебазироваться на запад, в европейскую часть страны. Самолеты СБ разобрали и погрузили на железнодорожные платформы. Путь был неблизким, и полк прибыл в район Ржева только в первой декаде июля 1941 г. Здесь его поделили на две части: трехэскадрильный 150-й сблп во главе с Полбиным и двухэскадрильный 150-й сблп майора Клобукова, позднее преобразованный в штурмовой и перевооружившийся самолетами Ил-2.

Первый боевой вылет бомбардировщики из 150-го сблп совершили 16 июля 1941 г., он прошел без потерь. Однако вскоре в столкновениях с «мессершмиттами» и зенитной артиллерией противника были потеряны первые СБ; подбит был и самолет командира полка, которому удалось посадить его на территории, занятой своими войсками.

В отдельные дни экипажи совершали до пяти-шести боевых вылетов в сутки, возвращаясь на аэродром в сумерках и даже полной темноте. Успешное выполнение ряда таких полетов натолкнуло И.С. Полбина на мысль, что ряд заданий, особенно связанных с доставкой грузов окруженным советским войскам, целесообразно выполнять именно в ночное время. А 28 июля один из экипажей полка в сложных метеоусловиях сумел обнаружить и отбомбиться по крупному узлу связи немцев, что привело к изрядной неразберихе. Удача была отмечена первыми боевыми наградами, полученными авиаторами 150-го сблп в Великой Отечественной войне.

В один из горьких сентябрьских дней, когда полку пришлось снова перебазироваться восточнее, обходя опустевший аэродром, Полбин обнаружил замаскированный самолет Пе-2, который принадлежал разведывательному звену резерва Главного командования. Экипажа возле него не было; техники готовились уничтожить машину в случае появления немцев. Незадолго до этого Полбин нашел время посидеть в кабине Пе-2 и с пристрастием расспросил пилота «пешки» о расположении приборов, органов управления и особенностях техники пилотирования. Теперь все это пригодилось — сжечь исправный самолет он не мог. Посадив одного из техников на место штурмана, майор Полбин уверенно поднял машину в небо и увел ее на новый аэродром базирования полка.

Боевые успехи Полбина и его летчиков отмечало не только командование ВВС Западного фронта. Газета «Сталинский сокол» поместила большую статью, в которой говорилось: «За пять дней летчики командира Полбина уничтожили 17 вражеских самолетов, 2 танка, 64 автомашины с пехотой и грузами и 27 повозок с боеприпасами». Командир полка продолжал лично водить группы на боевые задания, а по ночам



На посадку заходит пикирующий бомбардировщик Пе-2, принадлежавший 150-му сблп. На дальних подступах к Сталинграду «пешки» действовали в составе Особой группы полковника Василия Сталина

летал парой с одним из лучших пилотов, будущим Героем Советского Союза капитаном В.Г. Ушаковым.

До конца 1941 г. экипажи 150-го сблп выполнили 2404 боевых самолето-вылета, в том числе 753 — ночью. По докладам летчиков и штурманов, на земле сгорело 27 самолетов врага, более 650 автомашин и 250 танков, около 170 железнодорожных вагонов. Цена успехов тоже оказалась немалой — полк потерял 49 самолетов СБ; погибло 35 пилотов, 30 штурманов и 29 стрелков-радистов.

В начале февраля 150-й сблп сдал уцелевшие машины в 132-й сблп и отправился в тыл на переформирование. Вплоть до начала мая он переучивался на бомбардировщики Пе-2 и пополнялся молодым личным составом. Много и успешно летавший командир



Пример так называемой «наглядной агитации» — плакат, пропагандирующий успешный боевой опыт экипажа 35-го гв. сблп, возглавлявшегося майором П. Панковым. Впоследствии Петр Панков стал командиром 35-го гв. сблп



Экипаж летчика Тимофея Пунева (второй слева) из 36-го гв. бап. На носовой части самолета — гвардейский знак, по которому идет надпись «Висленский» (такое почетное наименование имел этот полк)

полка «попал на заметку» высшему военному руководству. Следующий «фронтной тур» ему довелось осуществлять под командованием сына вождя — молодого полковника В.И. Сталина, возглавившего специально созданную особую авиационную группу. Помимо 150-го бап, подготовленного для выполнения полетов на Пе-2 ночью (увы, это умение практически не слишком пригодились экипажам в боях на сталинградском направлении), в авиагруппу был включен истребительный «полк асов» — 434-й иап майора И.И. Клещева. Командование надеялось, что хорошо подготовленные летчики особой группы смогут в известной степени переломить неблагоприятную ситуацию, складывавшуюся в ходе борьбы в воздухе в районе Сталинграда.

Однако силы оказались неравными. Сосредоточив на южном участке советско-германского фронта основные силы Люфтваффе, немцы сумели вновь, как это было в 1941 г., завоевать превосходство в воздухе. Этому способствовало и появление у противника новейшей модификации истребителя Bf 109G, с которым в то время не мог тягаться ни один советский самолет аналогичного назначения. В результате и полк Клещева, и полбинский полк за короткое время понесли тяжелые потери. Так, при нанесении удара по немецкому аэродрому Миллерово 150-й сбп в одном вылете лишился семи Пе-2 из 15 вылетавших; не вернулись экипажи двух Героев Советского Союза... Фаза активного пребывания 150-го сбп на фронте на этот раз не превысила и одного месяца: с 13 июля по 2 августа 1942 г. Совершив 406 боевых вылетов, в том числе 70 ночных, полк потерял 12 самолетов Пе-2, 7 летчиков, 10 штурманов и 7 стрелков-радистов.

Справедливости ради следует отметить, что примерно в половине случаев экипажи 150-го сбп нано-

сили удары с пикирования, что в тот период было редкостью для ВВС Красной Армии. Широко известен эпизод, когда всего два экипажа — подполковника И.С. Полбина и капитана Л.В. Жолудева — внезапным ударом с пикирования уничтожили в районе станции Морозовской крупный склад авиабензина, который обеспечивал действия «мессершмиттов» с передовых аэродромов подскока. Досталось от полбинцев и железнодорожным узлам, и мотомеханизированным колоннам врага.

Капитан Леонид Жолудев вспоминал: «В полку выработалась определенная тактика боевых действий, вызванная недостатком данных о противнике. Каждая группа и экипаж помимо бомбометания по заданным целям обязательно вели визуальную разведку и фотографирование выявленных объектов врага. Основными в этой быстро меняющейся обстановке стали вылеты мелких групп и одиночных самолетов на «свободную охоту». Их эффективности в немалой степени способствовало надежное прикрытие истребителей полка майора И.И. Клещева».

Вновь отведенный на переформирование в начале августа 1942 г., полк был пополнен молодыми экипажами, прибывшими из летных школ. Они нуждались в солидной дополнительной подготовке, и на протяжении осени полк в боевых действиях не участвовал. Несмотря на это, вклад полбинцев в успех Красной Армии под Сталинградом сочли весомым. И.С. Полбин был представлен к званию Героя Советского Союза (до начала августа 1942 г. он совершил 107 боевых вылетов, из них 74 ночью), стал полковником и был назначен с повышением в Инспекцию ВВС Красной Армии (начальником Инспекции являлся полковник В.И. Сталин). Новым командиром полка назначили майора В.А. Новикова, а сам 150-й сбп 22 ноября 1942 г. преобразовали в 35-й гв. бап и включили в 285-ю бад подполковника В.А. Сандалова (в 1943 г. она также была преобразована в 5-ю гв. бад в составе 1-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса).

36-й гвардейский бап

В отличие от всех рассмотренных ранее, 514-й бап был сформирован в ходе Великой Отечественной войны, в сентябре 1941 г., однако укомплектован он был отнюдь не новичками — полк получил одну эскадрилью из 130-го сбп и две эскадрильи из 125-го сбп. К началу следующего месяца полк получил 22 новеньких Пе-2 с московского авиазавода № 22 и под командованием майора П.С. Лозенко, ранее командовавшего эскадрилей в 24-м Краснознаменном бап, был направлен на Северо-Западный фронт, где вошел в состав 6-й смешанной авиадивизии.

В октябре 1941 г. Северо-Западный фронт провел частную наступательную операцию в районе между озерами Ильмень и Селигер. Единственным бомбардировочным полком, поддерживавшим с воздуха войска Северо-Западного фронта, был 514-й бап. Только эскадрилья капитана А.В. Котнова с 4 октября по 27 ноября выполнила 234 боевых вылета, потеряв в бою два Пе-2 с экипажами и еще один самолет в аварии (стрелок и штурман попали в госпиталь после обстрела своей же зенитной артиллерии). Подразделение бомбило противника в населенных пунктах Старица, Калинин, Сычевка, на дорогах у Малой Вишеры. Всего однажды отмечалась потеря ориентировки — по иронии судьбы заблудился 12 октября сам командир капитан Котнов. Тем не менее летчика, выполнившего 34 боевых вылета, наградили орденом Ленина.

Вплоть до середины февраля 1942 г. в указанном районе шли бои местного значения. Экипажи 514-го бап за четыре месяца выполнили более 600 боевых вылетов и сбросили 340 т бомб. Потери были относительно небольшими — 8 Пе-2, при том, что стрелки и штурманы заявили об уничтожении 9 истребителей противника. В феврале началась Старорусская операция, в ходе которой в районе Демянска и Старой Руссы были окружены шесть немецких дивизий. Гитлер запретил отход из указанного района; снабжение окруженных соединений осуществлялось по воздуху, а позднее германским войскам удалось пробить узкий «Рамушевский коридор». Для прикрытия транспортных самолетов и окруженной группировки в полосу Северо-Западного фронта немцы перебросили дополнительные истребительные подразделения. Это резко усложнило боевую работу 514-го бап. Менее чем за месяц было потеряно 9 Пе-2 с экипажами, накопившими большой боевой опыт.

К примеру, ст. лейтенант И.В. Стружкин за период с 1 октября 1941 г. по 25 февраля 1942 г. совершил 123 боевых вылета. Этот незаурядный летчик зимой 1941/42 г. принимал участие в войсковых испытаниях пикирующего бомбардировщика Пе-2 с убирающимся лыжным шасси. Он чаще других выполнял задания по воздушной разведке противника и вскоре стал одним из лучших воздушных разведчиков Северо-Западного фронта. Именно И.В. Стружкин сумел обнаружить и



Группа Пе-2 из 36-го гв. бап на маршруте к цели

сфотографировать аэродром противника, принимавший транспортные самолеты в Демянском «котле». Немцы специально не убирали разбитые машины, имитируя бездействие аэродрома, и только по фотографиям, доставленным Стружиным, удалось определить истину. После удара, нанесенного штурмовиками и бомбардировщиками из 514-го бап, аэродром окончательно прекратил свою деятельность. Экипаж Стружкина сбил 7 фашистских самолетов, разбомбил несколько вражеских эшелонов. В феврале 1942 г. ст. лейтенант И.В. Стружкин был представлен к званию Героя Советского Союза, но до его присвоения не дождался. 6 апреля 1942 г. над Лычковским районом Новгородской области самолет Стружкина был атакован тремя Вф 109. Один вражеский истребитель экипаж сбил, но и «пешка» была повреждена. Командир приказал экипажу покинуть неисправную машину. Сам он



Командир эскадрильи ставит задачу экипажам 36-го гв. бап

выбросился последним, но был безжалостно расстрелян в воздухе немецкими истребителями.

Другой выдающийся ас 514-го бап командир звена ст. лейтенант Г.Е. Бойко за восемь месяцев активных боев совершил 158 боевых вылетов, вел разведку, наносил удары по железнодорожным станциям, эшелонам, местам скопления вражеских войск, порой в очень сложных метеоусловиях. Не раз самолет Бойко подвергался обстрелу вражеских зениток, получал сильные повреждения в яростных схватках с истребителями противника, но благодаря высокому летному мастерству возвращался с победой на свой аэродром. Летом 1942 г. бои разгорелись с новой силой. Летчикам приходилось делать по несколько вылетов в день. 7 июня экипаж Г.Е. Бойко не возвратился с боевого задания.

21 июля 1942 г. четыре пилота и штурмана 514-го бап были удостоены звания Героя Советского Союза (в том числе И.В. Стружкин и Г.Е. Бойко), а всего на протяжении войны этой высшей наградой нашей страны были отмечены 12 авиаторов полка. Отведенный в тыл на переформирование в июле, 22 ноября 1942 г. полк был преобразован в 36-й гвардейский.

С апреля 1943 г. во главе с гв. подполковником П.С. Лозенко полк входил в состав 202-й бад (командир — полковник С.И. Нечипоренко), а последняя, в свою очередь, в состав 7-го смешанного авиакорпуса резерва ВГК. Дивизия была вооружена пикирующими бомбардировщиками Пе-2 (другие полки — 18-й бап и 797-й бап). В декабре 1943 г. 7-й сак преобразовали в 4-й бомбардировочный авиакорпус резерва ВГК в составе 202-й и 321-й бад (последняя была вооружена американскими штурмовиками А-20G, прошедшими переоборудование в бомбардировочный вариант по советскому проекту). Однако в следующем месяце вместо дивизии на импортной технике в состав 4-го бак ввели 219-ю бад полковника П.Н. Анисимова на самолетах Пе-2 (6, 35 и 38-й бап). Впоследствии вплоть до конца войны 36-й гв. бап вместе с 4-м авиакорпусом сражался на самых напряженных участках советско-германского фронта и закончил свой боевой путь в небе над германской столицей, заслужив почетное наименование «Берлинский».

96-й гвардейский бап

В начале войны 99-й сбп подполковника С.А. Егорова входил в группу самых молодых полков ВВС Красной Армии: его формирование было начато в мае 1941 г. Большой частью его укомплектовали выпускниками летных школ и училищ, которые снежной зимой 1940/41 г. не смогли накопить необходимого боевого опыта. Полк входил в состав 23-й сад полковника Андреева, базировавшейся на аэродромном узле Ржев и подчиненной командующему ВВС Московского военного округа. Только в начале июня 1941 г. 99-й сбп получил всего семь самолетов СБ старых серий с ма-

лым моторесурсом. Укомплектование техникой было закончено буквально за пару дней до начала войны.

Однако уже 26 июня 1941 г., переброшенный в Белоруссию (аэродром Приямино), полк начал вести боевую работу на минском направлении. Основными объектами действий в этот период стали немецкие переправы через Березину в районе Бобруйска, а также колонны танков и мотопехоты в районах Смоленска, Борисова, Минска, Слуцка. Полеты бомбардировщиков СБ производились в плотном строю десятков на средних высотах без истребительного прикрытия. Один из ветеранов впоследствии вспоминал, что после очередной атаки «мессершмиттов» он «наблюдал целую девятку СБ, в которой все до единого самолета горели, но продолжали держаться в строю. Бомбардировщики дошли до цели, отбомбились и только после этого стали поочередно падать на землю, как осенние листья... Стояло абсолютное безветрие, и дым от погибших самолетов вертикальными столбами поднимался до высоты 200—300 м, постепенно рассеиваясь». 28 июня, атакуя танковые колонны и аэродром противника Горки, 23-я сад лишилась 17 машин из 68 вылетающих на задание, а на следующий день — 14 СБ из 55 вылетающих.

Менее чем за неделю 99-й сбп потерял 35 экипажей из 43 имевшихся и, сдав уцелевшие машины в другие полки дивизии, отправился в тыл на переформирование. В Липецке на базе авиационных курсов усовершенствования командиров эскадрилий был развернут учебный центр, где полк переучили на бомбардировщик Пе-2 и доукомплектовали до 22-самолетного штата.

В конце августа 99-й сбп включили в состав 1-й резервной авиагруппы (так назывались авиационные соединения начального периода войны, которые придавались Ставкой Главного командования ВВС фронтов на временной основе и были предшественниками авиакорпусов резерва ВГК), которая действовала на Брянском фронте. Кроме бомбардировочного в резервной группе имелся штурмовой и два истребительных авиаполка. Из-за тяжелой обстановки на фронте группу бросили в бой без ознакомления с районом боевых действий и воздушной обстановкой; в результате в первый же день боев, выполнив 125 боевых самолето-вылетов, 1-я раг потеряла 9 машин, в том числе 7 Пе-2.

К 4 сентября в полку Егорова осталось 11 исправных Пе-2. В этот день четверка бомбардировщиков под прикрытием звена МиГ-3 из 31-го иап бомбила танки Гудериана. В кабину ведущего попал зенитный снаряд, пилот ст. лейтенант А.В. Мохов погиб. Управление «пешкой» взял на себя штурман ст. лейтенант Емельянов. Он приказал стрелку Шивареву воспользоваться парашютом, а сам попытался посадить поврежденный бомбардировщик на аэродроме Лебедин. К сожалению, при вынужденной посадке самолет оказался полностью разбит, но сам штурман не пострадал.

За самоотверженную боевую работу по разгрому танковой группировки генерала Гудериана (для этой цели было затрачено 459 вылетов) в полку награждено 60 чел., в том числе одного командира наградили орденом Ленина, 27 — орденом Красного Знамени, 31 — орденом Красной Звезды. В сентябре 1942 г. 99-й сбав передали в 4-ю раг, действовавшую на Юго-Западном фронте. Некоторые полеты оказались весьма необычными. Так, лейтенанту А.П. Смирнову поручили установить связь с попавшим в окружение командованием 37-й армии в районе аэродрома Борисполь, под Киевом. В районе цели экипаж встретил ураганный огонь зениток. Один снаряд пробил кратер мотора, другой повредил лопасть винта. Смирнов благополучно приземлился, за ночь вместе с другими авиаторами устранил неисправность и улетел обратно, взяв с собой в самолет семь летчиков-истребителей, которые разместились в тесных кабинах членов экипажа, а один — в бомбоотсеке.

В начале июня 1942 г. майор А.Я. Якобсон вступил в командование 99-м сбав, а полковник С.А. Егоров возглавил 270-ю бад. Лето 1942 г. оказалось не легче лета предыдущего года. Бои на дальних подступах к Сталинграду были напряженными и тяжелыми — до 20 августа полк, получивший накануне до четверти молодых экипажей, выполнил на Юго-Западном и Сталинградском фронтах 143 вылета с аэродромов Бутурлиновка, Пичуга, Средняя Ахтуба и др. 23 августа, сдав уцелевшие «пешки» другим частям, 99-й сбав убыл на переформирование в Казань. Тренировки новичков и сколачивание полка завершились 2 ноября, а через три дня Героями Советского Союза стали капитан А.П. Смирнов (207 боевых вылетов к сентябрю 1942 г.!) и ст. лейтенант Б.С. Быстрых. Вскоре 99-й сбав, располагая 21 Пе-2, перелетел на Донской фронт и вошел в состав 223-й бад полковника Л.Н. Юзева. Ему предстояло участвовать в окончательном разгроме окруженной под Сталинградом 6-й немецкой армии.

С 20 марта 1943 г. 99-й сбав был передан в 301-ю бад. В этот период ее бывший командир полковник И.С. Полбин, получивший очередное повышение, сдавал дела полковнику Ф.М. Федоренко. С этой 301-й дивизией и 3-м бомбардировочным авиакорпусом полк прошел по дорогам войны до самой Победы. В ходе зимнего наступления Красной Армии он вел боевую работу с аэродромов Данков, Воронеж, Елец. 1 мая 1943 г. в полку, получившем собственное наименование «Сталинградский», появились два новых Героя — штурманы эскадрилий капитаны А.П. Крупин и А.М. Туриков. Последний летал в экипаже Героя Советского Союза капитана А.П. Смирнова с воздушным стрелком-радистом мл. лейтенантом



Боевое знамя 96-го гв. бад. За большой вклад в успех одной из важнейших операций Великой Отечественной войны полку присвоили почетное наименование «Сталинградский»

Н.Б. Стратиевским, который позже также был удостоен этого звания. Таким образом, этот уникальный экипаж состоял только из Героев Советского Союза.

Капитан А.М. Туриков провел 75 воздушных боев с истребителями противника, дважды был сбит зенитной артиллерией и три раза — истребителями, трижды горел вместе со своим самолетом, получил два ранения. К февралю 1943 г. он совершил 145 боевых вылетов, а всего выполнил 204 боевых вылета, из них



У самолета с надписью «Сталинград—Берлин» — экипаж 96-го гв. бад. В центре — штурман эскадрильи Герой Советского Союза капитан Андрей Крупин, удостоенный высокого звания 1 мая 1943 г.



Самолеты 2-й эскадрильи 96-го гв. бап. На машине с хвостовым номером 23 летал экипаж Николая Гусева

40 на разведку глубоких тылов врага и 150 вылетов на самолете ведущего группы, провел 170 воздушных боев с истребителями противника, в ходе которых лично сбил из крупнокалиберного пулемета шесть вражеских самолетов. Бомбардировочными ударами нанес противнику огромный урон в живой силе и технике. Свой славный боевой путь он закончил в Маньчжурии, сражаясь на истребителе (предварительно переучившись).

16 июня 1943 г. 99-й сбап преобразовали в 96-й гвардейский — первым в дивизии и во всем 3-м бак генерала А.З. Каравацкого. Об участии в битве на Курской дуге вспоминал комкор, отмечавший неоднократные массированные удары с участием 50—80 Пе-2: «В воздухе сплошной рев моторов. В него влетали «голоса» пушек и треск пулеметных очередей. В небе то и дело вспыхивали облачка разрывов: стреляли зенитки. Между этими облачками и летели «петляковы». Впереди шел 779-й полк, ведомый подполковником А.В. Храмченковым. За ним вел эскадрильи 96-го гвардейского полка подполковник А.Ю. Якобсон. На определенной дистанции за ним следовали самолеты 128-го полка, которые вел Герой Советского Союза подполковник М.М. Воронков».

В боях за Орел, Карачев, Брянск, Севск, Гомель и Речицу «петляковы» из 96-го гв. бап неуклонно перелетали на аэродромы к западу. Как правило, в этот период экипажи наносили удары с горизонтального полета со средних высот, а при пасмурной погоде — из-под нижней кромки облаков. Практиковались и сосредоточенные удары разных групп, а отдельные летчики бомбили с пикирования. Неоднократно удавалось в воздухе перенацеливать подразделения на решение более важных задач, улучшалось огневое взаимодействие. Словом, боевое и тактическое мастерство командиров и рядовых авиаторов возрастало. Признание этого — новые награждения наиболее отличившихся (всего в полку было девять Героев Советского Союза). Благоприятные изменения особенно ярко проявились в операции «Багратион», в ходе которой советские наземные войска при поддержке авиации разгромили основные силы группы армий «Центр».

Закончил войну полк вместе со всем корпусом участием в Берлинской операции. Учитывая, что противник превратил свою столицу в самую настоящую крепость, советское командование широко использовало тяжелую артиллерию и бомбардировочную авиацию, которая сбрасывала крупнокалиберные авиабомбы. Операция началась 16 апреля 1945 г. массированными действиями ВВС КА. Одна из трех групп «петляковых» 301-й бад состояла из машин 96-й гв. бап; головную машину вел командир дивизии полковник Ф.М. Федоренко.

Противник оказал ожесточенное сопротивление: интенсивно стреляли зенитки,

«мессершмитты» и «фокке-вулфы» яростно атаковали отставшие бомбардировщики — в частности, 96-й гвардейский полк потерял две машины. Однако цели были поражены. За первым вылетом последовали другие. Авиация всеми силами помогала наземным войскам, несмотря на установившуюся неблагоприятную погоду. 24 апреля 96-й гв. бап во главе с командиром полка первым в авиакорпусе нанес бомбардировочный удар по столице Германии.

«Широко раскинулись кварталы большого, с дымными очагами, города, — вспоминал А.Ю. Якобсон. — Многие здания полыхали огнем. Столица Германии казалась мертвой, но это было не так. Гитлеровцы находились на своих боевых позициях, готовые в любой момент открыть огонь... Высота 500 м, начался дождь. Погода — хуже не придумаешь...»

Зенитный огонь становился все более ожесточенным, но я думал об одном — поскорее прорваться к району Рейхстага. При выполнении виража увидел в парке замаскированные артиллерийские позиции. Отсюда гитлеровцы вели огонь по нашим наступающим танкам и пехоте. Я направил бомбардировщик в самый центр парка, ведомые неотступно следовали за мной. Вскоре «гостицы» посыпались на цель, мы сделали два захода, увидев, как в районе расположения батарей рвались тяжелые осколочно-фугасные бомбы. Боевое задание выполнено, полк пересек берлинское небо с запада на восток и возвращался на свой аэродром. Я увидел, что плоскости «пешки» напрочь «исклеваны» осколками снарядов и пулеметными очередями...»

114-й гвардейский бап

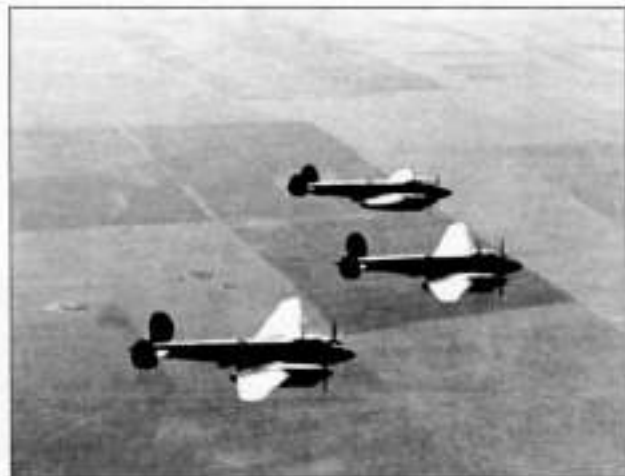
В сентябре 1939 г. в районе Мурманска был сформирован 5-й смешанный авиационный полк, вооруженный истребителями И-16, И-15бис и бомбардировщиками СБ. Полк базировался на аэродромах Ваенга, Мурмаши, Луостари, Салмиярви, Нот-озеро и входил в состав ВВС 14-й армии. После начала «зимней войны», в январе 1940 г., на базе 5-го сап развернули два полка: 147-й иап, в который были переданы имевши-

еся истребители, и 5-й отдельный сблп, получивший бомбардировщики ДБ-3 (две эскадрильи) и СБ (три эскадрильи, одна из них прибыла из 31-го сблп). За отличия в боях в ходе боев с финнами полк получил награду — орден Красного Знамени. Заметим, что в Одесском округе в 1940 г. имелся еще один бомбардировочный авиаполк с таким же номером, однако он был не отдельным. Летом 1940 г. директивой оргмобуправления Генштаба 5-й сблп включили в состав вновь созданной 1-й смешанной авиационной дивизии, и, по логике вещей, он должен был утратить определение «отдельный» в наименовании. Для того чтобы избежать двойной нумерации, полк стал 137-м Краснознаменным сблп.

22 июня 1941 г., в день нападения Германии на СССР, полк полковника И.Д. Удоина базировался на аэродроме Африканда, имея в наличии 35 бомбардировщиков СБ, а в середине июля 1941 г. получил два самолета Пе-2 из 72-го сблп. 137-й сблп вел боевые действия с первых дней войны, производил бомбардировки вражеских войск за линией фронта, в частности в июне — июле 1941 г. наносил удары по аэродромам противника Рованиemi и Кемиярви. 24 июля 1941 г. девятка СБ успешно бомбардировала скопление вражеских частей на сопке Югон-Васельская, оказав поддержку войскам 14-й армии. Однако тактика боевого применения бомбардировщиков СБ на Севере не соответствовала условиям ведения боевых действий. Самолеты 137-го сблп использовались главным образом для нанесения ударов по тыловым объектам противника мелкими группами без прикрытия истребителями и потому несли тяжелые потери. К концу августа полк утратил четыре СБ в воздушных боях, один — от огня зенитной артиллерии, 19 самолетов не вернулись с боевого задания по неизвестным причинам, а еще 12 были потеряны на аэродромах от ударов авиации противника. Произошло две аварии и одна катастрофа, погибло 57 членов экипажей.

26 августа 1941 г. оба полковых Пе-2 вылетели на бомбардировку моста вблизи Сальмярви. В мост они не попали, зато прямым попаданием уничтожили здание, в котором находилось до 300 вражеских солдат и офицеров. 17 октября 1941 г. девятка СБ подверглась внезапной бомбардировке аэродром и железнодорожную станцию Алакуртти. Результат налета был зафиксирован аэрофотоаппаратом. Как оказалось, был взорван бомбосклад на восточной стороне аэродрома, разрушено одно станционное здание и разбит железнодорожный эшелон с боеприпасами.

2 ноября 1941 г. пять СБ из 137-го сблп, сопровождаемые пятью истребителями (один МиГ-3, два И-153 и два И-16), бомбили войска противника на кандалакшском направлении. При возвращении на аэродром стрелки бомбардировщиков первыми заметили на удалении около километра пятерку «мессершмиттов». Вся пятерка истребителей прикрытия развернулась навстречу противнику и атаковала «мессершмитты» спереди и сбоку. Один из них с по-



Звено бомбардировщиков Пе-2 летит на задание. Люковые установки ЛУ-Пе-2 в выпущенном положении, готовы к открытию огня

вреждениям вышел из боя, а оставшаяся четверка разошлась попарно в стороны. Советские истребители на какое-то время сосредоточились на атаках ближайшей пары Вф 109, а в это время вторая пара зашла со стороны солнца на группу СБ. Пулеметно-пушечным огнем «мессершмитты» быстро подбили три бомбардировщика. Все три подбитых СБ не дотянули до своего аэродрома и при вынужденных посадках среди сопкок были полностью разбиты. Экипаж одного из них погиб.

Из-за дефицита самолетов порой приходилось восстанавливать сильно поврежденные машины непосредственно на месте их вынужденной посадки. Так, однажды бомбардировщик 137-го сблп затонул в озере, на его поиски был послан летчик особой авиатруппы ГВФ Г.М. Нарбут. Летая на малой высоте над озером, а потом и приводнившись на самолете-амфибии, пилот надеялся увидеть затонувший СБ, но дно не просматривалось. Лишь с помощью местного лесника удалось определить место бомбардировщика. Затем группа водолазов и технического состава под руководством И.Н. Моисеевко с помощью резиновых понтонов подняла машину на поверхность и отбуксировала ее к берегу. Наступила зима, работать приходилось в условиях полярной ночи при сильных морозах и пурге. Несмотря на все трудности и лишения, авиаторы сумели ввести самолет в строй, и вскоре он был переброшен на свой аэродром.

В начале зимы на пополнение ВВС Карельского фронта прибыла группа самолетов Пе-2. Командование приняло решение на базе летного и технического состава 137-го сблп развернуть второй полк — 608-й сблп, вооружив его «пешками». Группу опытных летчиков и новичков, прибывших из запасной части, отправили в Казань на авиационный завод № 22, а затем переучившаяся группа летчиков вернулась на Карельский фронт уже на Пе-2.



Техническое обслуживание моторов и вооружения «пешки» на аэродроме Красный Холм

Быстроходные и живучие «пешки» стали использовать в качестве разведчиков, для чего из состава 608-го ббл в распоряжение командования Карельского фронта было выделено звено Пе-2 во главе с капитаном С.И. Старичевским. Летать приходилось чаще всего на полный радиус без сопровождения истребителей.

Апрель 1942 г. оказался одним из наиболее напряженных месяцев боевых действий на Севере. В этот период войска 14-й армии и Северный флот готовились к наступлению. Советская авиация была задействована для нанесения ударов по аэродромам противника и вскрытия его оборонительной полосы фоторазведкой. Для этих целей рано утром 23 апреля пятнадцать Пе-2 из 608-го ббл и восемь СБ из 137-го сбл в сопровождении 20 истребителей совершили почти одновременный налет на неприятельские аэродромы Хебуктен и Луостари. Пе-2 безнаказанно отбомбились по Хебуктену и благополучно вернулись домой, а группу СБ над Луостари встретил интенсивный зенитный огонь. Один бомбардировщик из 137-го полка получил повреждения и, не дотянув до своего аэродрома, совершил вынужденную посадку в районе Пулозера.

Утром 28 мая для ударов по аэродромам Луостари и Хебуктен вылетели две группы советских бомбардировщиков в сопровождении истребителей. Первая группа — девять СБ 137-го сбл в сопровождении 11 «аэрокобр» и семи Р-40 во главе с майором Рейфшейндером — из-за плотной облачности не смогла выйти на Луостари и сбросила бомбы на запасную цель. По пути группа встретила четыре Bf 109, которые пытались атаковать бомбардировщики, но были отогнаны истребителями. По Луостари отбомбилась вторая группа — семерка Пе-2 из 608-го ббл в сопровождении десяти Р-40. «Петляковы» с высоты 1800 м

сбросили бомбы по стоянкам самолетов и уничтожили не менее трех вражеских машин. Один из самолетов Пе-2 получил повреждения и разбился при вынужденной посадке, его экипаж погиб.

29 сентября 1942 г. девять Пе-2 во главе с командиром 608-го бомбардировочного авиаполка майором В.В. Котовым перелетели на аэродром «подскока» и в этот же день вылетели на боевое задание. Шесть Пе-2 бомбили склады горючего и стационарные постройки с пикирования, а одно звено — с горизонтального полета. На выводе из пикирования самолет старшего лейтенанта А.М. Щетинина после прямого попадания снаряда в правый мотор стало резко заваливать вправо. Летчик сумел выправить положение и на одном моторе «потянул» на базу. Через несколько десятков километров сдал и второй двигатель. Кругом простирался лес, на который и пришлось производить посадку. Пе-2 сначала левой, затем

правой плоскостью ударился о большие деревья и разломился пополам. При ударе летчик потерял сознание и сломал три ребра, а штурман и стрелок-радист погибли. Только через восемь суток Щетинин, истощенный от недоедания и страдавший от травм, встретил партизан, которые переправили его к своим. Вскоре он снова летал на боевые задания.

В ноябре 1942 г. из-за отсутствия пополнений командование приняло решение слить 137-й сбл и 608-й ббл в один полк под командованием майора В.В. Котова, при этом объединенная часть получила наименование 137-й ббл. Бывший командир полка полковник И.Д. Удонин возглавил 260-ю бад, в состав которой помимо 137-го вошли еще 80-й ббл майора С.И. Старичевского на «пешках» и 688-й полк на ночных бомбардировщиках У-2. Дивизия действовала в основном на кандалакшском направлении.

В начале марта 1943 г. по приказу наркома обороны однородные авиационные дивизии 7-й воздушной армии Карельского фронта были переформированы в смешанные. Поскольку каждая из них действовала на самостоятельном направлении и базировалась на своем аэродромном узле, далеко отстоявшем от других, оказалось рациональнее в каждой дивизии иметь по одному бомбардировочному, штурмовому и одному-двум истребительным полкам. 137-й ббл передали в состав 258-й сад. Уже через полгода, 24 августа 1943 г., приказом наркома обороны СССР дивизию преобразовали в 1-ю гвардейскую смешанную авиационную дивизию (гв. сад). Три полка этой дивизии — 19-й, 20-й истребительные и 17-й штурмовой — уже являлись гвардейскими, а 137-й бомбардировочный этим же приказом преобразовывался в 114-й гвардейский бп.

В конце 1943 г. полк стал частично перевооружаться на бомбардировщики В-25Д. На этих хорошо во-

оруженных машинах советские экипажи стали вылетать в одиночку на разведку и «свободную охоту». Так, в апреле 1944 г. во время разведывательного полета экипаж 114-го гв. бап ст. лейтенанта В.Е. Новикова на недействующем вражеском аэродроме обнаружил и сфотографировал транспортный самолет Ju 52, вероятно поврежденный. Чтобы не дать вражеской машине уйти, пара бомбардировщиков В-25D вылетела для его уничтожения. В первой же атаке летчик А.М. Щетинин длинными очередями из четырех носовых пулеметов поджег самолет противника, а В.Е. Новиков сфотографировал результаты штурмового удара.

К 20 июня 1944 г. 1-я гв. сад передислоцировалась в район реки Свирь, где приняла участие в Свирско-Петрозаводской операции, штурмывая и бомбя колонны и укрепления противника. 27 июня Верховный главнокомандующий объявил благодарность 114-му гв. бап, успешно выполнившему на свирском направлении 102 боевых вылета, а его командир майор А.Н. Володин, не дожидаясь завершения операции, был представлен к ордену Александра Невского. Помимо успешного командования своей частью, Александр Николаевич совершил с начала военных действий 95 боевых вылетов, включая 28 на Пе-2 (остальные на СБ и «Бостонах»).

В тот самый день, 27 июня, для нанесения удара по финским артиллерийским батареям вылетели две эскадрильи 114-го гв. бап. Первая девятка во главе

с капитаном А.М. Щетининым под прикрытием четверки истребителей Як-9 с горизонтального полета сбросила бомбы, уничтожив несколько орудий. Через 40 минут над целью появилась другая девятка майора Я.Е. Николаева. Экипажи спланировали на скопление вражеских войск с приглушенными моторами и внезапно сбросили бомбы; по результатам фотосъемки позднее установили уничтожение двух десятков автомобилей и до 150 финских солдат.

8 августа 1944 г. смешанная группа самолетов из 80-го и 114-го гв. бап нанесла удар по аэродрому Йоэнсу. После дешифрирования результатов бомбометания выяснилось, что наиболее удачно цель бомбила девятка Пе-2 майора К.К. Петрова, уничтожившая самолетный ангар и пять самолетов врага.

В октябре 1944 г., участвуя в Петсамо-Киркенесской операции, 114-й гв. бап поддерживал наступающие советские войска. За активные действия по разгрому врага и освобождение города Киркенеса приказом Верховного главнокомандующего 80-му бап подполковника Г.П. Старикова и 114-му гв. бап майора А.Н. Володина было присвоено почетное наименование Киркенесских.

Летом 1945 г. 114-й гв. бап, полностью перевооруженный самолетами В-25D, был переброшен в Забайкалье и в августе принял участие в двухнедельных боях с японскими войсками в Маньчжурии, завершившимися полной капитуляцией Квантунской армии.



В суровых условиях Заполярья для доставки бомб к самолетам 114-го гв. бап порой приходилось использовать северных оленей. Полк прославился во многих операциях, закончил войну Киркенесским Краснознаменным ордена Кутузова, командовал им майор А.Н. Володин

Гвардейские бомбардировочные авиадивизии на Пе-2

Весной новым командующим ВВС Красной Армии стал генерал-лейтенант авиации А.А. Новиков. Он являлся одним из инициаторов реформы организационной структуры Военно-воздушных сил, в ходе которой ВВС фронтов были преобразованы в воздушные армии. Каждая воздушная армия стала включать несколько авиадивизий, отдельных полков и эскадрилий. Был ликвидирован так называемый «армейский комплект» ВВС — до реформы практически все общевойсковые армии имели собственные ВВС (чаще всего смешанную авиадивизию или несколько отдельных полков). Большинство новых авиадивизий, сформированных в составе воздушных армий весной и летом 1942 г., были однородными — истребительными, штурмовыми и бомбардировочными, но иногда и смешанными. Поскольку обеспечить все фронты достаточными для проведения активных операций силами и средствами не удавалось (принцип — «нельзя быть сильным везде»), Ставка Верховного главнокомандования создала особые резервные соединения центрального подчинения — авиадивизии и авиакорпуса резерва ВГК, которые лишь на время «выдавались» фронту (и воздушной армии, входившей в его состав). После завершения активных наступательных или оборонительных действий на определенном фронте такие соединения могли быть изъяты из его состава и переброшены на другой участок. Авиадивизии резерва ВГК, как правило, были однородными, а авиакорпуса нередко были смешанными (например, две дивизии штурмовиков и дивизия истребителей).

Со сменой организационной структуры изменилась и система нумерации авиадивизий. Поскольку «на дворе» стоял 1942 г., первой цифрой в трехзначном номере стала двойка, а далее шел двузначный порядковый номер. Нумерация началась с авиадивизий 1-й воздушной армии, которую развернули на Западном фронте. Именно здесь была создана и первая бомбардировочная авиадивизия «нового строя» — 204-я бад.

3-я гвардейская бад

В апреле 1942 г. в Кондрово, где располагался штаб 146-й сад (она была развернута в ноябре 1941 г. на базе так называемой резервной авиагруппы — РАГ-6),

поступил приказ о перебазировании КП в деревню Адуево восточнее Медыни и о переформировании ее в 204-ю сад с новыми штатами. При этом прежний командир дивизии полковник Л.Г. Кулдин получил повышение и был назначен заместителем командующего 1-й ВА. Не успел штаб развернуться на новом месте, как поступил другой приказ: перебазироваться в подмосковную Кубинку и приступить к формированию уже 204-й бад, т.е. дивизии однородного состава. К концу мая 1942 г. в состав соединения вошли 2, 6 и 130-й бап, а несколько позже еще два полка — 38-й и 261-й бап. Все они были вооружены пикирующими бомбардировщиками Пе-2.

«До этого мне приходилось служить в смешанных авиасоединениях, — вспоминал военком полковник Л.А. Дубровин, — иметь дело с разнотипными машинами, базироваться близко к линии фронта — в пределах слышимости артиллерийской канонады. Став бомбардировщиками и очутившись в нескольких десятках километров от переднего края, каждый из нас почувствовал себя едва ли не в глубоком тылу. Впечатление это, однако, оказалось ошибочным. Война доходила и сюда. Уже в конце первой недели базовый аэродром подвергся налету 14 «юнкерсов», в результате чего дивизия недосчиталась одного пикирующего бомбардировщика».

1 июня 1942 г. в штаб прибыл полковник В.А. Ушаков — известный в советских ВВС летчик и командир, получивший приказ возглавить дивизию. По воспоминаниям ветеранов соединения, он хорошо знал специфику подготовки экипажей, подразделений и частей бомбардировочной авиации, отлично пилотировал Пе-2, обладал решительностью, принципиальностью и в то же время разумной осторожностью. Ушаков сыграл важную роль в сколачивании соединения, лично участвовал в боевых вылетах. Большинство летного состава составляла молодежь, необстрелянные экипажи. Опытными командирами являлись майоры М.И. Мартынов и В.И. Дымченко, капитаны Г.М. Марков, А.А. Лоханов, Д.И. Бутков и др.

Первый боевой вылет 204-й бад был зафиксирован 1 июня: шестерка Пе-2 из 6-го бап под командованием капитана Петровца в сопровождении истребителей 46-го иап бомбила немецкий аэродром Сецца; вылет завершился успешно. Несколько выле-

2-й бап являлся одним из старейших в ВВС КА; его в апреле 1938 г. сформировал на аэродроме Сольцы (Ленинградский ВО) полковник Борис Писарский, а в начале войны им командовал капитан Андрей Волошин. К «пешке» полка доставляли авиабомбы ФАБ-100 в деревянной бомботаре. Использование таких своеобразных «контейнеров» обеспечивало безопасное перемещение бомб по земле волоком или перекачиванием, при этом оперение бомб не получало повреждений



тов «пешки» произвели как разведчики без бомб на полный радиус действия. В этом месяце главной задачей стала авиационная поддержка действий группы генерала П.А. Белова и ее прорыву из-за линии фронта, что также удалось осуществить. Как известно, основные события лета 1942 г. развернулись на юге советско-германского фронта, но и на других направлениях не было затишья. В июле дивизия вела боевые действия в районах Болхов, Людиново, Жиздра, обеспечивая частную наступательную операцию двух армий Западного фронта.

Налеты на аэродромы, железнодорожные узлы и воздушная разведка, как правило, сопровождалась противодействием истребителей противника. Нередко задания усложняла неустойчивая погода. Чтобы избежать напрасных потерь, в полках развернули интенсивную боевую учебу. Время для нее выкраивали между вылетами, в вечерние часы, а в периоды плохой погоды занимались теорией. Комдив завел порядок, по которому тренировкой молодых экипажей занимались лично командиры и штурманы полков, командиры эскадрилий.

В целом потери летного состава за первые три месяца боевой работы дивизии оказались сравнительно небольшими. При выполнении первых 1500 боевых вылетов соединения безвозвратно лишилось 38 членов экипажей погибшими или пропавшими без вести. Первым в списке потерь значится экипаж мл. лейтенанта Е.А. Шишкова, достаточно опытного летчика из 6-го бап, не вернувшегося с боевого задания 29 июня 1942 г. К слову сказать, при указании потерь штаб дивизии, как правило, не мог уточнить место и причину гибели того или иного экипажа. Среди погибших в бою 4 августа — командир 38-го бап майор М.М. Свиначев и флагманский штурман капитан А.В. Егоров.

При атаке немецкой танковой колонны у Ржева 7 августа группу вел военком дивизии полковник Л.А. Дубровин. Его самолет зенитки подбили на подходе к цели, а после бомбометания на отставший от строя бомбардировщик набросились Bf 109. От них отбивались военком эскадрильи ст. политрук М.М. Чернов и стрелок-радист сержант К.Ф. Фролов. Однако немцы зажгли «пешку», ранили штурмана. Перетянув линию фронта, пилот и стрелок выпрыгнули с парашютами, а Чернов не смог покинуть горящую машину и погиб при столкновении самолета с землей. На другой день Дубровин и Фролов вернулись на свой аэродром. Они узнали, что в сбитом практически одновременно с ними Пе-2 также не повезло штурману — не вернулся домой ст. сержант В.М. Клягин.

Несколько раз за летние месяцы разведчики и бомбардировщики Ju 88 наведывались в район базирования 204-й бад. Однажды такой налет едва не принес большую беду. «Юнкерс» поджег Пе-2 перед самым взлетом, когда самолет был полностью заправлен горючим и загружен авиабомбами. Взрыв машины мог привести к череде новых взрывов, поскольку ря-



Под крылом «пешки» из 261-го бап лежат авиабомбы трех типов: немецкие SC 250 (на одну из них опирается сапогом советский техник), ближе других находится бомба ФАБ-100 со сварным корпусом, а за ней — бомбы ФАБ-100 с литыми корпусами



3 сентября 1942 г. 130-й бап, входивший в состав 204-й бад, участвовал в нанесении удара по вражескому аэродрому Совхоз Дугино. По докладам экипажей, в результате налета было уничтожено 30—35 немецких самолетов

дом стояли другие заправленные и снаряженные бомбами «пешки», а одна уже вырулиwała на старт. Однако воинскую доблесть и мужество проявил техник-лейтенант Т.М. Сизов, который, не раздумывая, бросился к горящему бомбардировщику. С помощью техников Якушина и Усова он запустил моторы и отрулил на край летного поля, где через несколько минут самолет взорвался, но не причинил вреда людям и другим самолетам.

Во исполнение июльского приказа Сталина № 227, известного в войсках как «Ни шагу назад», в августе в штат дивизии была введена так называемая «штрафная эскадрилья». Замысел командования 1-й ВА состоял в том, чтобы совершивших проступки пилотов, штурманов, стрелков временно переводить в разряд «штрафников», направлять для прохождения дальнейшей службы на наиболее опасные участки фронта, давать им самые сложные задания и таким образом воспитывать им смелость и отвагу. Комиссары подчеркивали: ценой своей крови некогда провинившиеся должны были смыть с себя пятно позора.

При 261-м бап действительно создали штрафную эскадрилью, во главе которой поставили отлично зарекомендовавших себя офицеров (командир — капитан П.Д. Осипенко, военком — ст. политрук И.Г. Петров, штурман — ст. лейтенант М.С. Кожемякин, назначив им увеличенное денежное довольствие, а стаж засчитывали вдвое быстрее, чем у других воевавших военнослужащих). Однако переменный состав туда так и ни разу не направили за все время существования подразделения. В политдонесении 204-й бад конца 1942 г. — начала 1943 г. обычно присутствовала фраза: «Летчиков, штурманов и стрелков-радиостов, уличенных в трусости, шкурничестве и саботаже, в полках дивизии нет, поэтому в штрафную эскадрилью никто не направлен».

Еще одна идея командования 1-й ВА состояла в нанесении периодических ударов по вражеским аэродромам. В начале осени 1942 г. была спланирована воздушная операция по уничтожению материальной части противника на аэродроме совхоз Дугино. 3 сентября три группы «пешек» бомбили летное поле и стоянки самолетов и, по докладам экипажей, вывели из строя 30—35 боевых машин противника. Эскадрилья 130-го бап доложила об уничтожении шести «мессершмиттов» во время воздушного боя над



Однополчане качают командира экипажа, совершившего удачный боевой вылет в день своего 20-летия

К боевому вылету готовится молодой экипаж Пе-2 с бортовой надписью «За Сталина!». Штурман и пилот — младшие лейтенанты (не более двух-трех месяцев после окончания летной школы), справа от них воздушный стрелок-радист в звании сержанта. Наград пока не имеют...



аэродромом, а сама лишилась трех Пе-2. В августе дивизия потеряла 19 членов экипажей, а в следующем месяце — еще 22, причем 10 сентября не вернулись в полном составе шесть экипажей, включая капитана Б.В. Алексеева из 6-го бап, батальонного комиссара Г.М. Новоселова и капитана И.Е. Прогостинского (оба из 38-го бап).

Вообще осенью 1942 г. дивизия, принимавшая участие в неудачных для Западного фронта «ржевских» операциях, понесла тяжелые потери. По воспоминаниям летчика Н.Т. Смольского, «6-й бомбардировочный авиал полк, базировавшийся в районе железнодорожной станции Балабаново между Москвой и Калугой... был разбит в пух и прах, как, впрочем, и вся 204-я бомбардировочная дивизия. Кроме командира полка, в нем оставалось примерно четыре экипажа».

Николай Смольский вспоминал и об еще одном итоге боев того периода: «По дивизии был выпущен приказ, запрещающий бомбометание с пикирования. По рассказам, получилось так. Пришла на цель девятка. Самолеты растянулись и пикируют поодиночке. А точка ввода в пикирование одна. Первого пропустили, но по нему зенитчики пристрелялись и второго срубили, за ним третьего, четвертого... Только девятый сообразил и сбросил бомбы с горизонтального полета. Вернулись домой два самолета — первый и последний. Поэтому была по дивизии команда — пикирование отменить, бомбить в группе». Впрочем, уже в январе 1943 г. приказ отменили, признав ошибочным.

Зимой 1943 г. на Западном фронте установилось относительно затишье. В это время в составе 204-й бад на базе 6-го бап создали нештатный учебный центр, задачей которого стало совершенствование летной подготовки молодых авиаторов. Он сыграл решающую роль в овладении летным составом бомбометанием с пикирования. Этому способу боевого применения Пе-2 в тыло-

вых учебных центрах уделяли недостаточно внимания, главным образом из-за нехватки топлива.

В конце января полковник В.А. Ушаков, получивший генеральское звание, ушел к новому месту службы, а дивизию принял полковник С.П. Андреев, пришедший из инспекции ВВС КА. Сергей Павлович оставался во главе соединения до конца войны. В оперативном подчинении дивизии помимо частей, вооруженных «пешками», находились также 179-й иап (на «харрикейнах»), 22-й гв. нбап (на СБ) и 21-я раз (на Су-2).

Противник эффективно использовал оперативную паузу. Немецкие пилоты неплохо изучили достоинства и недостатки советских самолетов, искали способы эффективного противодействия им. На центральном участке фронта немцы сделали ставку на сильно вооруженные и бронированные истребители FW 190A. Определив уязвимые места бомбардировщиков Пе-2, летчики «сто девяностых» предпринимали атаки с пикирования, стреляя по центральному

Весной 1943 г. «пешки», подобные изображенной на снимке, стали редкими «динозаврами» в 204-й бад. Боковые панели остекления в носовой части фюзеляжа и отсутствие башни ВУБ-3 у штурмана позволяют утверждать — этот самолет построен не позднее весны 1942 г. Обычно они использовались в качестве учебных машин, но случались и исключения





Этот самолет уникален — эмблема на носовой части фюзеляжа означает его принадлежность... 3-му истребительному авиакорпусу Резерва ВГК. Такие машины использовались в качестве лидеров, возглавлявших группы одноместных истребителей при перелетах с заводов на фронт

терях дивизии: в этот день он не смог выделить ни одного истребителя для прикрытия «пешек». Стало известно также, что важную роль в успехе пилотов из JG51 сыграла немецкая войсковая разведка. Оказалось, что ее агенты вели наблюдение за аэродромами 204-й бад, передавали по радио время взлета самолетов, курс ухода на задание и другие важнейшие сведения.

Через несколько дней заместитель командующего ВВС КА генерал Д.Ф. Кондратюк направил в части директиву, в которой потребо-

вал обязательного выделения истребителей для прикрытия бомбардировщиков на маршруте и более тщательного обучения членов экипажей ведению оборонительного воздушного боя. Он приказал организовать занятия по тактике, повысить осмотрительность летного состава, научиться оказывать взаимную огневую поддержку, не допускать неожиданных атак истребителей, неорганизованности в бою, а также ухода от преследования на повышенных скоростях, поскольку при этом нарушалось огневое взаимодействие в группе.

Так, 23 февраля 1943 г., в день Красной Армии, когда погода улучшилась и бомбардировочные полки в полном составе поднялись в воздух, после боя с истребителями из JG51 на аэродром генерала С.А. Худякова не вернулись 14 Пе-2 из 204-й бад (немцы заявили о 18 сбитых бомбардировщиках). Лишь отдельные авиаторы смогли избежать гибели и плена. Например, командир 261-го полка подполковник М.И. Мартынов вместе со штурманом капитаном Г.И. Армашовым восемь суток пробыл из-за линии фронта. Впоследствии командующий воздушной армией генерал С.А. Худяков признал свою вину в столь серьезных по-

терях дивизии: в этот день он не смог выделить ни одного истребителя для прикрытия «пешек». Стало известно также, что важную роль в успехе пилотов из JG51 сыграла немецкая войсковая разведка. Оказалось, что ее агенты вели наблюдение за аэродромами 204-й бад, передавали по радио время взлета самолетов, курс ухода на задание и другие важнейшие сведения.

Через несколько дней заместитель командующего ВВС КА генерал Д.Ф. Кондратюк направил в части директиву, в которой потребо-

вал обязательного выделения истребителей для прикрытия бомбардировщиков на маршруте и более тщательного обучения членов экипажей ведению оборонительного воздушного боя. Он приказал организовать занятия по тактике, повысить осмотрительность летного состава, научиться оказывать взаимную огневую поддержку, не допускать неожиданных атак истребителей, неорганизованности в бою, а также ухода от преследования на повышенных скоростях, поскольку при этом нарушалось огневое взаимодействие в группе.

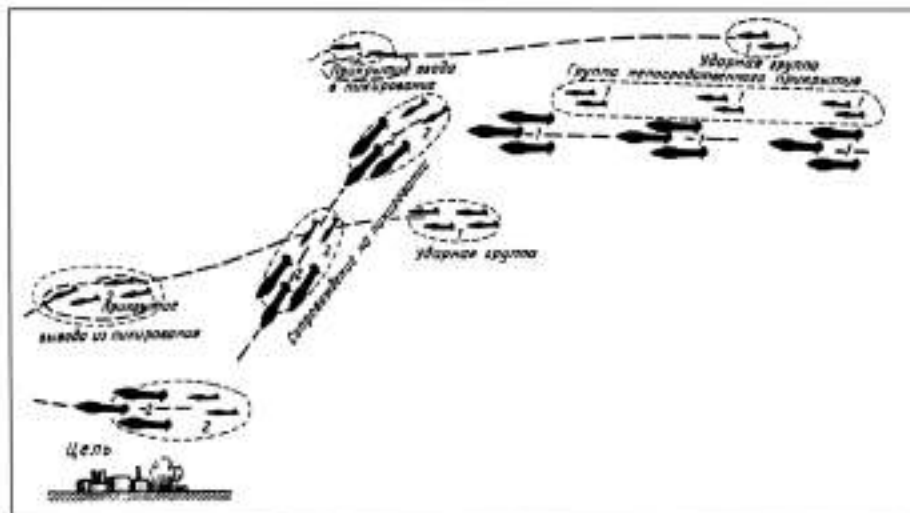


Схема нанесения удара с пикирования группой Пе-2 с истребительным сопровождением. Истребители делились на три группы: непосредственного сопровождения, ударная группа на высоте ввода в пикирование и ударная группа на высоте вывода. Для пилотов «мессершмиттов» и «фокке-вульфов» такая схема прикрытия создавала серьезные проблемы

бардировщики вернулись на аэродром без потерь.

С начала весны 1943 г. дивизия содействовала срыву железнодорожных перевозок в районе Смоленска, а в мае участвовала в нанесении ударов по вражеским аэродромам. Во многих вылетах бомбардировщики прикрывали 303-й иад и входившая в ее состав эскадрилья «Нормандия». 6 мая 1943 г. утренний налет трех девяток на аэродром Сеца прошел успешно: противника удалось застичь врасплох. В ходе повторных вечерних ударов потери составили два Пе-2, принадлежавших 2-му и 130-му бап. Налет двух восьмерок на аэродром Брянск вообще обошелся без потерь. Однако в тот день потерпел катастрофу самолет 38-го бап, а одна из машин 6-го бап «привезла» в бомбоотсеке несброшенную бомбу, которая взорвалась при приземлении — погибли 15 и получили ранения 5 чел.

Менее успешной оказалась операция по разгрому немецкой авиации, совершавшей ночные налеты на Горький, Саратов и Ярославль. Вечером 8 июня 1943 г. 204-я бад атаковала цель по уже отработанной в предыдущих налетах схеме. На этот раз группы выходили к аэродрому с разных направлений и на различных высотах с интервалом между группами в 1—1,5 мин. Бомбометание выполнялось с горизонтального полета с прицеливанием по ведущему. Экипажи наблюдали пять прямых попаданий в самолеты, сопровождавшиеся очагами пожаров, разрывы авиабомб в расположении стоянок, на взлетно-посадочной полосе и позициях немецких зенитчиков в западной части аэродрома. Сильный взрыв прогремел в северо-западной части — вероятно, взорвался склад боеприпасов.

К сожалению, при подходе к цели ошибку допустил ведущий группы 261-го бап майор И.Г. Петров, сделавший излишне энергичный разворот. В результате строй «сломался», пикировщикам пришлось перестроиться в колонну одиночных машин. Вторая ошибка майора И.Г. Петрова оказалась роковой — он опоздал с выполнением противозенитного маневра. Разрывы снарядов первого залпа легли в стороне, но уже вторым залпом была сбита одна «пешка», а бомбардировщик ведущего скрылся в облаке разрывов. Один из осколков убил пилота, и машина начала терять высоту.

Штурман Г.И. Армашов не потерял присутствия духа. Он успел отодвинуть убитого летчика и взять штурвал на себя, благо что штурман имел некоторые навыки управления самолетом. Затем Армашов сбросил бомбы и повернул домой. При отходе «пешку» атаковала пара FW 190, однако стрелок сержант Пухов вместе с истребителями прикрытия отразил атаку. Однако самое трудное было впереди. Штурман никогда ранее не выполнял посадку на Пе-2. Учитывая наступившие сумерки и сложность «пешки» в пи-



Прямое попадание бомбы в немецкий склад боеприпасов. Эффект потрясающий

лотировании на малых скоростях, он принял решение покинуть самолет с парашютом, что они со стрелком и сделали. Из этого вылета из состава 261-го бап не вернулись два молодых экипажа, которые возглавляли сержанты Д.П. Стручков и Н.А. Ероцкий.

Почти через сутки советские бомбардировщики нанесли еще один удар по аэродрому Сеца. Первые две девятки отбомбились успешно, а затем вместе с истребителями прикрытия отбили атаки «фокке-вульфов». А вот третья девятка Пе-2 из 6-го бап (ведущий майор И.Г. Агеев) под прикрытием шести Ла-5 не вернулась в полном составе. Вместе с бомбардировщиками погибли и два «лавоочкиных». На результатах боя сказались большое численное преимущество немецких истребителей и тактически неудачные действия ведущего, который всего за месяц до этого освоил «пешку» (ранее он летал на У-2). Из 18 членов экипажей бомбардировщиков в живых остался только мл. лейтенант Н.Т. Смольский. За два летных дня (8 и 10 июня) 204-я бад выполнила 71 боевой вылет (62 по аэродрому Сеца и 9 по аэродрому Брянска), потеряв 15 Пе-2, из которых 12 сбили немецкие истребители.

После этого дивизию вновь пополнили. В первые дни битвы на Курской дуге 204-я бад не участвовала в сражении. Ее час пришел с началом советского контрнаступления, когда советское командование прибегло к нанесению массированных ударов большими группами бомбардировщиков и штурмовиков по обороне противника. Маршал Советского Союза И.Х. Баграмян, в то время командующий 11-й гвардейской армией, вспоминал об увиденном с наблюдательного пункта 12 июля: «Не успела окончиться артподготовка, как над передним краем появилось 70 наших бомбардировщиков. Вел их командир 204-й бад полковник С.П. Андреев. Вслед за ними пронеслись 80 штурмовиков. Под прикрытием артиллерии и авиации пехота устремилась на вражеские позиции».



Командир 123-го гв. бап подполковник М.И. Мартынов и его замполит поздравляют экипаж «пешки», выполнивший 50-й боевой вылет. Впоследствии Мартынов станет командиром 3-й гв. бад, уступив руководство полком подполковнику В.И. Дымченко

При выполнении заданий части дивизии впервые применили сбор больших групп на петле и встречу с истребителями прикрытия на прямой, без традиционного круга над их аэродромом. Одним из наиболее успешных стал налет 17 июля на станцию Белые Берега четырех девяток — были разрушены пути, станционные постройки, сгорело два эшелона, на сутки оказалось прервано движение на участке Орел — Брянск. Когда разведчики подтвердили высокую эффективность удара, командующий ВВС КА маршал А.А. Новиков объявил благодарность всем участникам боевого вылета. Важно отметить, что во время налета на станцию, как и за весь июль 1943 г., 204-я дивизия не имела потерь в личном составе.

После напряженного и насыщенного событиями августа, когда дивизия действовала сначала на болховском, а затем на смоленском направлении (за месяц было выполнено 898 боевых вылетов, сброшено 645 т бомб), 6-й и 38-й бап (а еще раньше — приданные 179-й иап, 22-й гв. нбап, 21-ю раз) вывели из состава соединения на пополнение. В оставшихся трех полках осталось 70 исправных и 10 неисправных Пе-2, 46 боеготовых экипажей. А 3 сентября 1943 г. пришла радостная весть — дивизию преобразовали в 3-ю гвардейскую бомбардировочную. Гвардейскими стали и оставшиеся в ней полки: 119-й (бывший 2-й сбп), 122-й (бывший 130-й сбп) и 123-й гв. бап (бывший 261-й сбп). Через некоторое время заместитель командующего 1-й ВА генерал А.К. Богородицкий вручил гвардейские знамена командирам частей — подполковникам С.Н. Гаврилову и В.И. Дымченко, а также майору Н.К. Зайцеву.

Не успела дивизия перебазироваться на новый аэродромный узел на востоке Смоленской области, как штаб 1-й ВА поставил задачу — нанести удар по аэродрому Боровское, где, по данным воздушной

разведки, большое количество немецких самолетов. 14 сентября в направлении на Боровское вылетели четыре девятки (ведущий командир 123-го гв. бап майор В.И. Дымченко). Учитывая сплошную облачность на маршруте, экипажи перед бомбометанием снизились до высоты 700—800 м, а затем прицельно отбомбились. Повторный удар последовал на исходе дня (ведущий командир 122-го гв. бап подполковник С.Н. Гаврилов). По советским данным, враг лишился 55—60 самолетов, а также не менее 100 солдат. Немецкие отчеты содержат данные о том, что авиагруппа II/StG1 потеряла боеспособность, лишившись до 20 Ju 87. Потери 3-й гв. бад в ходе этого удара составили два Пе-2. Всего же за сентябрь дивизия выполнила 451 вылет с бомбометанием, потеря в боях семь самолетов и еще три Пе-2 в авариях.

Следует отметить, что постоянная сменяемость экипажей из-за потерь в сочетании с «особыми» взглядами командования дивизии на целесообразность нанесения ударов с пикирования периодически приводила к утрате необходимых навыков. Вновь «кампания» по внедрению точечных пикирующих ударов была предпринята летом 1944 г. по настоянию командира 2-го гв. бак генерала Полбина. В.Я. Ермаков, в то время заместитель командира эскадрильи, вспоминал: «Постепенно все летчики полка освоили пикирование. У нас был оборудован полигон, вот на него мы и летали. В центре круга стоял могучий дуб. Он уже был немного подсохший, но стоял крепко, и, сколько его ни бомбили, ничего ему не делалось. Приехала из Москвы комиссия по боевой подготовке проверять, как полк бомбит с пикирования. Вместе с ней прибыл и командующий армией Красовский. Собрали полк, поставили задачу. Мое звено... шло впереди полковой колонны как доразведчики. Подвешено у меня было две боевые бомбы ФАБ-250. Доложил, что цель на месте, запросил разрешение на бомбометание. Получил разрешение на бомбометание. И надо же такому случиться, что положил бомбы прямо в основание этого дуба. Потом мне уже рассказали, что он тюльпаном приподнялся над взрывами и упал. На командном пункте ахнули, но тут же пошел шепоток, что, наверное, его специально по-

14 сентября 1943 г. пикировщики 3-й гв. бад нанесли массированный удар по аэродрому Боровское. В налете участвовали семь девятых Пе-2, осуществивших заходы с трех сторон. В благодарственном приказе командующего 1-й ВА указывалось, что в результате удара немцы лишились 50 — 55 боевых самолетов. Вероятно, это был один из наиболее эффективных рейдов пикировщиков в годы войны



дорвали. Красовский вызвал начальника полигона, расспросил его. Тот сказал, что прилетают тренироваться бомбить каждый день, но только сегодня в него попали. Красовский тогда говорит: «Пошли смотреть». И вот они топали два с половиной километра по жаре, чтобы убедиться, что все по-честному. Пришли, посмотрели. Да, действительно, воронки от ФАБ-250. У нас, когда мы летали на полигон или бомбить передний край противника, оружейники зубилами и молотками кернили стабилизаторы бомб, выбивали номера самолета, чтобы, в случае чего, можно было доказать, кто бомбил».

Боевые вылеты, победы и потери — таков путь гвардейского соединения на Запад. Оно участвовало в крупнейших операциях второй половины войны. Судя по документам, несмотря на острый недостаток горючего во второй половине июля 1944 г., удалось сделать немало, причем, что важно, без собственных потерь. «Дивизия способствовала войскам 3-го Белорусского фронта в овладении городов Борисов, Вилейка, Минск, Вильнюс, а также форсировании р. Неман, — указывалось в одном из отчетов. — 119-й и 122-й гв. бад 10 июля 1944 г. стали Краснознаменными». В августе при 422 вылетах дивизия лишилась трех «пешек» — все они погибли от огня единственного FW 190, внезапно атаковавшего группу бомбардировщиков в вечерних сумерках.

В начале сентября дивизию вывели из подчинения 1-й ВА, отвели в резерв Ставки ВГК, а затем передали в оперативное подчинение 16-й ВА 1-го Белорусского фронта. Однако повоевали летчики там недолго: в конце октября 3-ю гв. бад перебросили в Литву, в район Шауляя. Здесь войска 1-го Прибалтийского фронта приступили к ликвидации отрезанной от Восточной Пруссии группировки противника. Дивизию включили в состав 3-й ВА. Бои с самого начала приобрели ожесточенный характер.

«Заломнились мне боевые вылеты на Либаву, — вспоминал военком дивизии полковник Л.А. Дубровин после возвращения с задания на самолете с пробитыми консолями. — При их выполнении мы

столкнулись с большими трудностями. Группы «петляковых» почти каждый раз встречались с немецкими истребителями, на всех высотах нас обстреливали огнем береговых и корабельных зенитных установок. Стремясь обеспечить внезапность налетов, мы то и дело изменяли время вылетов и направления заходов — то с моря, то с суши. В полосе зенитного огня экипажи маневрировали высотами, курсами, скоростью полета».

Войну 3-я гв. бад закончила на берегах Балтики, содействуя войскам 3-го Белорусского фронта при взятии Кенигсберга и Пиллау.

6-я гвардейская бад

По приказу командующего Юго-Западным фронтом маршала С.К. Тимошенко, получившего соответствующую директиву Ставки ВГК, формирование 270-й бад в составе ВВС фронта началось 11 мая 1942 г. Дивизия создавалась на основе резервной авиагруппы № 4, и в нее первоначально вошли 52, 135 и 826-й бад (все на самолетах Су-2, командиры соответственно майоры А.И. Пушкин, Г.М. Корзинников, А.М. Бокун), а также 94-й бад полковника А.П. Николаева, вооруженный бомбардировщиками Пе-2.

Дивизию возглавил полковник С.А. Егоров, ранее руководивший 99-м бад. Он начал воевать в Гражданскую войну в составе 5-го корпусного отряда, сражаясь против адмирала Колчака на истребителе «Сопвич». В 1932—1933 гг. в составе авиаотряда тяжелых самолетов ТБ-1 Сергей Егоров дважды участвовал в первомайских парадах. В боях на Халхин-Голе капитан С.А. Егоров был командиром эскадрильи ТБ-3. За успешные действия подразделения и личное муже-



Начиная с конца 1942 г. в каждом бомбардировочном авиаполку имелись один-два учебных самолета УПе-2 с кабиной инструктора, смонтированной позади кабины обучаемого

ство он был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

Незадолго до начала советско-германской войны полковник С.А. Егоров освоил самолет Пе-2, оценил его высокую по тем временам скорость, прочность конструкции, огромные потенциальные возможности. Начальник штаба 99-го полка, а затем дивизии майор Р.Г. Гаспарянц так характеризовал своего командира: «Полковник Егоров всегда держался с достоинством, но скромно: никогда не подчеркивал своей власти и пользовался ею разумно, был настойчивым, требовательным. В то же время он являлся деликатным и добрым старшим товарищем-руководителем, умным и мягким советчиком, интересным эрудированным собеседником».

На переформирование соединения из резервной авиагруппы потребовались одни сутки, и 12 июня 270-я бад приступила к боевой работе. Дивизия входила в состав 8-й ВА генерал-майора авиации Т.Т. Хрюкина (одного из молодых сталинских выдвиженцев, в 1942 г. ему было всего 32 года). Бои над большой излучиной Дона отличались исключительным ожесточением, особенно после 28 июня, когда немцы начали генеральное наступление на юге советско-германского фронта. Авиационные части быстро теряли авиатехнику и летный состав, что требовало частой замены одних авиаполков другими. В начале июля 94-й бад убыл в тыл, а вместо него к боевой работе приступил 99-й («егоровский») бад, которым теперь командовал майор А.Ю. Якобсон. Вскоре из состава дивизии пришлось выводить полки, оснащенные самолетами Су-2. Промышленность прекратила их выпуск, и восполнение потерь только за счет отремонтированных самолетов при интенсивных вылетах стало нереальным.

Но и самолетов Пе-2 не хватало — одновременно их число в дивизии не превосходило 20—25 боевых машин. Комдив С.А. Егоров последовательно принял из учебных центров 275, 797, 140-й бад, вооруженные «пешками». К сожалению, они были уком-

плектованы преимущественно молодым летным составом и в условиях господства в воздухе вражеской авиации в районе Сталинграда, а также недостатка истребителей прикрытия несли весьма чувствительные потери и быстро теряли боеготовность. Например, 797-й бад майора Г.Г. Быстрова прибыл 15 августа, а уже через 10 дней его пришлось вывести в Казань на переформирование.

«Черным днем» в истории полка, да и всей 270-й дивизии стало 20 августа. Из 60 вылетевших на задание экипажей 51 достиг целей, но при этом потери составили 14 Пе-2. Первая девятка бомбардировщиков, которая ранним утром ушла в направлении донских переправ (она принадлежала 797-му бад и должна была нанести удары в

районах Трехостровский, Нижний Акатов, Герасимов), не вернулась на аэродром в полном составе. Вскоре стало известно: германские истребители сбили все девять машин. Шесть авиаторов, включая пилота ведущей машины командира полка Г.Г. Быстрова (накануне он получил очередное воинское звание «подполковник»), смогли воспользоваться парашютами и впоследствии вернулись в часть. Еще шестеро спаслись, но имели ранения, ожоги или травмы, семеро погибли в бою в своих самолетах, а судьба восьми человек осталась неизвестной.

При разборе этого случая в штабе 8-й ВА выяснилось, что командир 797-го бад, который вел девятку, вышел к аэродрому истребителей и встал в круг, ожидая их взлета. Заметив две эскадрильи одномоторных самолетов, Быстров принял вражеские «мессершмитты» за «яки», поспешил навстречу, а когда понял свою ошибку, было поздно. Уже после первых атак многочисленных ВГ 109G строй бомбардировщиков распался. После этого немцы принялись добивать одиночные поврежденные «пешки», хаотично уходившие в разные стороны.

Вечером того же дня в районе озера Цаца (юго-западнее Сталинграда) немецкие истребители расправились с пятеркой «пешек» из 86-го бад, причем, как подчеркивалось в официальной истории части, все экипажи обладали солидным боевым опытом. Так, по воспоминаниям ветеранов, лейтенанты П.К. Щуров (пилот) и Б.Д. Слищарев (штурман) налетали по 1000 часов (преимущественно на СБ, но и Пе-2 они освоили неплохо), успели добиться хорошего взаимопонимания в воздухе, однако их судьба, как судьбы многих их товарищей, оказалась несчастливой. Через несколько дней в полк вернулось только семь членов экипажей во главе с ведущим группы ст. лейтенантом Ф.П. Палием, который впоследствии стал командиром 135-го гв. бад и Героем Советского Союза.

В условиях острой нехватки истребителей командование 8-й ВА решило вовсе освободить их от прикрытия дневных бомбардировщиков, сконцентри-

ровав все силы на борьбу за господство в воздухе и уничтожение вражеской ударной авиации. Пришлось экипажам 270-й бад поднять высоты действия самолетов Пе-2 до 7500—8000 м, где «мессершмитты» были менее активны. Тем не менее буквально в каждом вылете советским авиаторам приходилось преодолевать огромные трудности, чтобы выполнить задание и благополучно вернуться. Так, 8 сентября 1942 г. самолет сержанта А.А. Заботина из 275-го бап был поврежден зенитным огнем в 130 км от линии фронта, однако он сбросил на цель бомбы и на одном моторе дотянул до Волги, а затем приземлился в поле на восточном берегу реки.

В октябре противодействие противника стало немного слабее, потери советской авиации сократились. Однако теперь вражеские истребители стали чаще атаковать Пе-2 на больших высотах. 3 октября 1942 г. не вернулся на свой аэродром экипаж ст. лейтенанта А.И. Усова, 6 октября — ст. лейтенанта В.В. Левченко и ст. сержанта С.Г. Малаховича, через день на 7600 м был сбит самолет ст. лейтенанта Ф.А. Зеленева. Пилотам и штурманам пришлось перерабатывать тактику применения «пешек», изменять направление заходов на цель, использовать облака для скрытного подхода. Стали практиковаться полеты на дальнюю разведку парами Пе-2 для усиления обороноспособности: вдвоем было проще «отбиваться» от атакующих Bf 109 и Bf 110.

Экипажам 270-й бад предстояло сыграть важную роль в контрнаступлении под Сталинградом, начавшемся 19 ноября 1942 г. Как известно, наиболее важные события произошли при исключительно сложных метеоусловиях — в пургу и метель, при ограниченной видимости. Советские войска силами конно-механизированных групп прорвали вражескую оборону на флангах и за несколько дней окружили главные силы 6-й германской полевой армии. Не слишком благоприятствовала полетам погода и в первые дни декабря. В этот период действовали преимущественно авиачасти на самолетах У-2, которые препятствовали подходу резервов, мешали перегруппировкам.

Примерно с 12 декабря, когда погода улучшилась, экипажи 270-й бад на самолетах Пе-2 включились в боевые действия. В тот день пятерка 284-го бап, ведомая командиром полка Героем Советского Союза майором Д.Д. Валентином (он вместе с полком непрерывно участвовал в боях под Сталинградом с 28 августа), атаковала скопление вражеских автомашин с войсками и грузами, сосредоточенных в районе хутора Гремячий. Маскируясь облачностью, группа неожиданно для средств ПВО противника вышла к цели, ведущий быстро оценил обстановку и принял решение отбомбиться по немцам, сбросив в первом заходе бомбы с внешней подвески, а во втором — с внутрен-



Первая эскадрилья «пешек» 134-го гв. бап майора В.М. Каткова готовится к взлету: ведущее звено уже запустило двигатели

ней. Уходя от объекта удара, экипажи наблюдали два больших очага пожара. В этот день потерь «пешки» не понесли.

Но уже через несколько дней противник усилил прикрытие узловых железнодорожных станций истребителями, и с 18—19 декабря бомбардировщикам приходилось прорываться к вражеским эшелонам сквозь заслон не только зенитного огня, но и «мессершмиттов». Экипаж ст. сержанта В.С. Пимонова из 284-го бап принял бой при отходе от цели, и на протяжении до 50 км стрелок радист А.М. Туча и стрелок-бомбардир М.П. Фролов отбивали атаки вражеских истребителей, но затем оба были убиты. Над Аксаем вспыхнул главный топливный бак, и Пимонову пришлось покинуть машину с парашютом. В тот же день не вернулся из района Гремячий экипаж ст. лейтенанта А.Ф. Курочкина.

Особой активностью и бесстрашием отличался экипаж мл. лейтенанта Н.И. Прозванченкова, летавшего вместе со ст. сержантами Ю.С. Дмитриевым и С.С. Цаплиным. Как следовало из отчета полка, 17 декабря он атаковал скопление вражеских танков у населенного пункта Заготскот, вызвав пять очагов пожаров. А 18 декабря экипаж участвовал в налете на станцию Котельниково. Еще через день Прозванченков в составе эскадрильи капитана Г.А. Забаворота бомбил скопление техники в овраге у Верхне-Кумского, а 21 декабря — эшелоны на станции Ремонтная.

Суровые испытания ожидали экипаж, вылетевший на разведку немецких резервов в районе Гремячий, Генераловский, Котельниково. Сфотографировав заданные объекты, штурман сообщил пилоту: «Можно возвращаться». В этот момент «пешку» с разных направлений атаковали несколько Bf 109. Пока ст. сержант Дмитриев вел огонь из пулемета, ст. сержант Цаплин передавал на КП полка открытым текстом результаты разведки. Но вскоре загорелись топливные

баки, штурман и стрелок получили смертельные ранения. Попытка сбить пламя пикированием не удалась. Прозванченко сумел сбросить колпак фонаря кабины и выбраться наружу из пылавшего самолета. Раскрыв парашют на малой высоте, он уцелел и вернулся в полк верхом на лошади. Пилот получил ожоги лица и рук, но, подлечившись, впоследствии снова летал на боевые задания.

Операция по разгрому котельниковской группировки неприятеля, в которой активно участвовала 270-я бад во второй половине декабря, завершилась успешно. С 24 января 1943 г. соединение в составе 8-й ВА громило немцев на ростовском направлении. Настроение у советских авиаторов было отличным: судьба окруженной немецкой 6-й армии не вызывала сомнений. Впервые вермахт на Востоке испытал тяжелейшее поражение. Не подкачали и союзники: примерно в этот же период и с аналогичными плачевными для немцев результатами завершилось сражение под Эль-Аламейном. Для авиаторов 270-й бад сообщение о капитуляции генерала Паулюса и его войск 2 февраля 1942 г. совпало с другим: вместо полковника С.А. Егорова (впоследствии он командовал 8-й запасной авиабригадой, которая готовила экипажи для «пешек») командиром стал полковник Г.А. Чучев.

Система запасных авиаполков и авиабригад, в которых регулярно и планомерно шла подготовка летных кадров, вполне оправдала себя в условиях войны. Она способствовала постоянному пополнению действовавших на фронте частей. Обычно в тыловые центры подготовки экипажей прилетали опытные командиры и отбирали молодых летчиков. Полковник С.А. Егоров сохранил дружеские отношения с командирами «своей» дивизии, внимательно следил за их успехами. Впоследствии в ответ на одно из его приветствий командир 284-го бап майор Д.Д. Валентик написал: «Вы гордитесь нашими успехами, — и это понятно, но хочу подчеркнуть, что в нынешних наших успехах много Вашего кропотливого труда...»

Яркими эпизодами отмечено участие дивизии в боях за освобождение Донбасса. Войска Южного фронта начали Миусскую наступательную операцию 17 июня 1943 г. Вместе со всей воздушной армией в

бой вступили полки 270-й бад. К этому времени сложился стабильный состав соединения: 86-й и 284-й бап на «пешках» и 10-й гв. бап на самолетах А-20В. В этой операции, как правило, полки, вооруженные Пе-2, действовали днем (они вылетали на задания десятками), а полк А-20В — в вечерних сумерках и ночью (эти машины наносили удары небольшими подразделениями). Параллельно экипажи вели дальнюю разведку днем и ночью. Они нанесли удачные бомбовые удары по немецким танкам в районе Калиновки, узлу сопротивления в Первомайске, командному пункту и складу горюче-смазочных материалов на окраине Кутейниково... Выполнив до конца июля 312 самолето-вылетов, дивизия потеряла пять «пешек».

Еще в период затишья на фронте два полка дивизии Г.А. Чучева были подготовлены к нанесению ударов с пикирования звеньями самолетов Пе-2. Чередуя в ходе налетов действия с пикирования и горизонтального полета, они мешали организации прицельного огня немецких зенитчиков и добивались высокой точности поражения целей. В конце лета 1943 г., проведя анализ боевых действий частей и соединений, вооруженных «пешками», командующий ВВС КА маршал авиации А.А. Новиков отмечал, что большинство из них «недостаточно и неуверенно применяют метод бомбометания с пикирования, чем резко снижается эффективность поражения объектов и не полностью используются тактико-технические данные самолета Пе-2. И только командиры 86-го и 284-го бап... настойчиво обучили все экипажи одиночному и групповому бомбометанию с пикирования, применяя его во всех боевых вылетах при условии соответствующей метеорологической обстановки».

Особенно успешно действовал 86-й бап (командир майор Ф.Д. Белый). С 17 июля по 6 августа 1943 г. две трети всех бомбардировочных ударов полк произвел с пикирования, нанес существенный ущерб врагу, особенно его железнодорожным перевозкам. Из 23 полко-вылетов дивизии 12 были оценены вышестоящим командованием на «отлично». В процессе нанесения ударов были отработаны наиболее удачные тактические приемы, определены оптимальные углы пикирования на цель, наилучшие методы при-



Камуфлированный Пе-2 командира 135-го гв. бап подполковника Д.Д. Валентика (буква «К» и желтая «пилотка» на киле). Отличившийся еще в ходе «зимней войны» с Финляндией, Герой Советского Союза Дмитрий Валентик совершил за годы войны 115 боевых вылетов на «пешке», водил группы на наиболее ответственные задания, представлялся ко второй «Золотой Звезде» (представление, увы, не удовлетворили), а с декабря 1944 г. занимал должность заместителя командира 6-й гв. бад, оставив полк своему другу — подполковнику Федору Палию.



Для нанесения удара по целям в районе Севастополя вырывают на взлет пикирующие бомбардировщики 134-го гв. бап. 22 апреля 1944 г. «пешка» командира полка майора Каткова получила прямое попадание зенитного снаряда и совершила вынужденную посадку в районе Сапун-горы

крытия бомбардировщиков. Объявив благодарность командному составу, маршал авиации А.А. Новиков награждал семь лучших летчиков дивизии именными часами. А 23 октября 1943 г. 270-я дивизия была преобразована в 6-ю гв. бад. При этом 86-й и 284-й авиаполки стали 134-м и 135-м гв. бап соответственно.

Вслед за напряженными боями в Донбассе, на реке Молочной в Северной Таврии для 6-й гв. бад наступило затишье. Теперь Пе-2 применялись преимущественно в роли разведчиков, фотографируя главную оборонительную полосу, тыловые позиции неприятеля. К началу февраля 1944 г. в дивизии всего имелось 67 Пе-2, из них 50 исправных. В эти дни началось массовое поступление молодых экипажей, вскоре их количество сравнялось с числом экипажей, обладавших боевым опытом. Поэтому командование решило воспользоваться затишьем, чтобы передать этот бесценный опыт прибывшей молодежи. В 8-й ВА прошло несколько сборов и конференций, на которых среди прочего изучались способы повышения эффективности бомбовых ударов на поле боя в условиях сильного противодействия истребителей и зенитной артиллерии противника.

В результате летне-осенних наступательных операций Красной Армии на юге 17-я немецкая армия, дислоцированная на полуострове Крым, была отрезана. Для нее остались только два пути снабжения — по морю и по воздуху. Решительный штурм крымских укреплений готовился долго и тщательно. Советское командование обеспечило значительное численное превосходство над неприятельской группировкой, осо-

бенно в авиации. Наступление советских сухопутных войск началось 8 апреля 1944 г. С первых же часов экипажи 6-й гв. бад оказали большую помощь танкистам и пехотинцам. Днями наивысшего напряжения боевых действий соединения стали 9 апреля, когда было зафиксировано 93 самолето-вылета (в этот день 32 Пе-2 и 12 А-20В успешно разбомбили опорный пункт противника Томашевка), 18 апреля (77 вылетов) и 23 апреля (84 вылета). За апрель дивизия лишилась девяти «пешек», из которых четыре машины были потеряны 15 апреля. Вероятно, их сбили асы из I/JG52.

22 апреля 1944 г. командир 134-го гв. бап майор В.М. Котнов (он сменил подполковника Ф.Д. Белого, которого назначили заместителем командира дивизии) повел группу Пе-2 для нанесения удара по оборонительным сооружениям в предместьях Севастополя. На подходе к городу в машину попал зенитный снаряд, вспыхнул мотор. Но экипаж решил все же сбросить бомбы на цель. На горящем самолете Котнов устремился в пикирование, надеясь сбить пламя. Однако при выводе из пике еще один снаряд разорвался в кабине и ранил пилота. Майор Котнов с



Штурман экипажа ст. лейтенант Пятовский, отличившийся при нанесении ударов по румынским и немецким судам, которые участвовали в эвакуации войск оккупантов из Крыма, получает партийный билет из рук заместителя командующего 8-й ВА по политчасти полковника А.Г. Рытова



Этот самолет с бортовой надписью «Таганрогский пионер» был построен на средства, собранные жителями освобожденного Таганрога, и передан экипажу из 135-й гв. бап в День пионерской организации — 19 мая 1944 г.

ции, потери были небольшими (по два Пе-2 и А-20В).

Значительно более сильное противодействие оказал неприятель в ходе боев в Восточной Пруссии, причем на этом этапе борьбы зенитки оказались смертоноснее истребителей. Например, в марте 1945 г. огнем с земли было сбито семь «пешек», а в воздушных боях — только шесть. Ведя

активную борьбу с вражеской авиацией, 6-я гв. бад лишь за один месяц осуществила четыре налета на аэродром в районе Пиллау. Наиболее удачным оказался утренний налет девятки пикировщиков 19 марта — не менее пяти немецких самолетов сгорели, были разрушены ангар и взлетная полоса. В течение нескольких дней немецкие истребители не оказывали более никакого противодействия.

В боевых вылетах последних месяцев войны группы бомбардировщиков вели Герои Советского Союза А.И. Балабанов, Л.Н. Бобров, Ф.П. Палий, Н.И. Майков и др. Даже молодые экипажи намного увереннее, чем год назад, чувствовали себя в бою, не теряли самообладания в критических ситуациях под сильным зенитным огнем. Нередкими были удары с участием пяти-шести девяток «петляковых», которые деморализующе действовали на врага. Для усиления дивизии в состав с 24 апреля 1945 г. ввели 4-й гв. бап подполковника Морозова (о котором рассказывалось в главе о гвардейских бомбардировочных полках).

К концу апреля в составе 6-й гв. бад имелось 82 исправных и неисправных Пе-2. Проведенные после капитуляции врага осмотры объектов ударов, в том числе аэродромов, портов, укрепленных позиций, подтвердили высокую эффективность действий советской авиации на заключительном этапе войны.

трудом перетянул линию фронта и посадил горящий бомбардировщик, не выпуская шасси. Командир экипажа и штурман майор И.К. Роганов сильно обгорели, а стрелок ст. сержант Д.И. Одинокый не пострадал. Он помог пилоту и штурману выбраться из горящего самолета и отойти на безопасное расстояние.

Освобождение Крыма, полный разгром немецко-румынских войск существенно изменили стратегическую обстановку на южном участке советско-германского фронта. 8-я ВА фактически оказалась теперь в глубоком тылу. Решением Ставки ВГК все соединения передали другим воздушным армиям, а управление 8-й воздушной армии вывели в резерв. Ее бывший командующий генерал Т.Т. Хрюкин получил назначение на аналогичную должность в 1-й ВА, которая воевала на 3-м Белорусском фронте. Туда же вскоре перелетела 6-я гв. бад. После отдыха и пополнения ей предстояло принять участие в наступлении в Белоруссии — операции «Багратион», ставшей одной из самых крупных и успешных наступательных операций, осуществленных Красной Армией. За первые две недели наступления (с 22 июня по 5 июля 1944 г.) 6-я гв. бад, выполнив 431 боевой вылет, сбросила 319 т бомб, преимущественно с горизонтального полета с небольших высот, что определялось низкой облачностью. В эти недели, как и последующие дни опера-

Гвардейские бомбардировочные авиакорпуса на Пе-2

Летом 1942 г. по директиве Ставки ВГК началось формирование авиационных армий. В отличие от воздушных армий, которые входили в состав фронтов, авиационные армии, по мысли их создателей, должны были стать могучим резервным средством в руках Ставки и предназначались для радикального наращивания сил на важнейших операционных направлениях. Высшее советское командование полагало, что применение авиационной армии вместе с воздушной на относительно узком участке фронта позволит завоевать господство в воздухе и эффективно поможет наступающим наземным войскам. Для начала развернули управления трех авиационных армий: двух истребительных (ИАА) и одной бомбардировочной (БАА). Из-за нехватки подготовленных резервов громкое название последней не очень-то соответствовало исходному замыслу: поначалу в состав 1-й БАА входило всего две дивизии (284-я и 285-я бад) четырехполкового состава и части обеспечения. При штатном составе самолетов в полку (20 машин) такая армия располагала примерно 160 бомбардировщиками Пе-2. По приказу наркома обороны от 1 июля 1942 г. к формированию управления объединения, дислоцировавшегося в Тамбове, приступил генерал-майор авиации В.А. Судец (в начале Великой Отечественной войны он командовал авиакорпусом дальних бомбардировщиков).

Состав бомбардировочной авиационной армии многократно пересматривался из-за грозных событий на юге советско-германского фронта летом 1942 г. Некоторые наиболее подготовленные дивизии «выдергивали» и отправляли на фронт, а на замену им приходили только что сформированные (и недостаточно обученные) соединения. В августе по указанию И.В. Сталина в боевой состав 1-й БАА ввели пять бомбардировочных авиадивизий: 221-ю на самолетах DB-7 «Бостон-III», выпущенных для Великобритании (эти машины попали в СССР в результате так называемого «двойного ленд-лиза», советские авиаторы называли их просто «Бостомами», или сокращенно Б-3 или Б-III), 222-ю на американских бомбардировщиках В-25 (наименование «Митчелл» в Советском Союзе распространения не получило), а также 263, 285 и 293-ю бад (все три на Пе-2). В том же месяце 1-ю БАА передали в оперативное подчинение командующего

ВВС КА генерал-лейтенанта авиации А.А. Новикова. Части и соединения авиационной армии дислоцировались на территории Московского военного округа в районе Мичуринск, Грязи, Усмань. По указанию Ставки ВГК командующий ВВС периодически привлекал некоторые дивизии к участию в боевых действиях на центральном участке фронта для нанесения ударов по железнодорожным перевозкам и резервам противника, избегая по возможности существенных потерь.

До начала осени 1942 г. в соединениях 1-й БАА продолжалась интенсивная боевая подготовка и освоение авиационной техники. В Подмосковье провели летно-тактические учения, целью которых являлась отработка навыков управления крупными авиационными формированиями бомбардировщиков, применяемых массированно в ограниченном районе. К этому времени, однако, идея авиационной армии в глазах высшего военного руководства СССР несколько потускнела. Примененная в сражениях на Дону и в районе Воронежа 1-я истребительная авиационная армия, состоявшая из нескольких однородных дивизий, не смогла добиться решительного перелома в борьбе с германской авиацией. Выяснилось, что боевое использование в ограниченном районе двух армий — авиационной и воздушной — вызывает большие сложности при аэродромном маневре, организации снабжения и пр. Для двух армий просто не хватало оперативной емкости имевшихся аэродромов. Возникла нездоровая конкуренция и трения между командованием армий. Тогда Ставка ВГК приняла радикальное решение: отказаться от авиационных армий и вместо них сформировать менее громоздкие авиакорпуса резерва ВГК, которыми стали усиливать на определенный период постоянно существующие воздушные армии фронтов.

1-й гвардейский бомбардировочный авиакорпус

По приказу наркома обороны от 10 сентября 1942 г. 1-ю БАА переформировали в 1-й бомбардировочный авиакорпус (бак) резерва Ставки ВГК, оставив в его составе 263-ю бад полковника Ф.И. Добыша и 293-ю бад полковника Г.В. Грибакина. Командиром соеди-



Групповое фото, на котором будущий командир 1-го бак Иван Полбин (в центре) снят вместе с наиболее отличившимися пилотами и штурманами 150-го сбав (впоследствии 35-го гв. бап)

нения назначили генерал-майора авиации В.А. Судца. К этому времени все шесть авиаполков (дивизии трехполковые) были полностью укомплектованы пикирующими бомбардировщиками Пе-2 и личным составом. Экипажи предварительно прошли подготовку и «сколачивание» в запасных авиаполках и имели на «пешках» налет в среднем порядка 30 часов. До отправки на фронт каждый экипаж выполнил по три-пять бомбометаний с горизонтального полета, три-четыре маршрутных полета и три-пять воздушных стрельб по наземным целям. Опыт боевых действий обладал только так называемый «кадр» полков: командиры и штурманы авиачастей, эскадрилий, а также большинство командиров звеньев.

В период с 17 по 21 октября 1942 г. корпус перебазировался на аэродромный узел 3-й ВА (аэродромы Горощино, Будово) и приступил к боевым действиям на Калининском фронте. Содействуя наступлению войск фронта, экипажи соединения генерала Судца начали боевые действия с нанесения ударов по различным объектам на поле боя, узлам сопротивления и опорным пунктам. Погода не благоприятствовала активным вылетам, особенно в конце 1942 г. К началу 1943 г. в составе шести авиаполков, двух дивизионных и корпусного управления имелось 107 исправных и пять неисправных Пе-2, а также один исправный Б-III при 115 боеготовых экипажах. До 29 января 1943 г., когда соединение покинуло Калининский и перебазировалось на Волховский фронт, авиакорпус совершил 1005 боевых вылетов, из которых с пикирования — 388. При этом боевые потери составили 35 «пешек» (15 сбили истребители, 9 — зенитная артиллерия, 11 не вернулись с заданий по неустановленной причине). Корпус лишился 83 членов летных экипажей.

Несмотря на сильное противодействие противника, экипажи «пешек» стремились прорваться к целям

и выполнить поставленные задания. В среднем каждый самолет нес по 700 кг авиабомб, а стандартной была нагрузка из двух ФАБ-250 и двух ФАБ-100 — все на внешней подвеске. Дебют в целом прошел успешно, а в документах корпуса появилась запись: «За четкую боевую работу, за проявленный при этом героизм и отвагу, за высокое летное мастерство в боях с немецкими захватчиками, за активное боевое содействие наземным войскам в освобождении города Великие Луки всему личному составу командующим ВВС КА была объявлена благодарность».

Получив в свое распоряжение столь мощное соединение, каким являлись бомбардировочные авиакорпуса, советское командование в дальнейшем использовало их для усиления воздушных армий в период наступления. Недолгое пребывание 1-го бак на Волховском фронте имело особенностью сравнительно высокую среднюю бомбовую нагрузку каждого Пе-2 (выполнено 188 боевых самолетов-вылетов, сброшено 183 т бомб), что можно объяснить близостью целей от аэродромов базирования. Боевые потери на этот раз составили семь «пешек», четыре из которых были сбиты огнем с земли.

Пребывание 1-го бак на Северо-Западном фронте также оказалось коротким, а вот на Воронежском фронте в составе 2-й ВА (командующий генерал С.А. Красовский) соединение задержалось надолго. В самом начале этого периода, еще при перелете на Бутурлиновский аэроузел, прямо в воздухе (технический персонал перебазировался железнодорожным транспортом) летный состав услышал приятную новость: одна из дивизий корпуса, 263-я бад полковника Ф.И. Добыша, по приказу наркома обороны Сталина от 18 марта 1943 г. за успешные действия на фронте, неоднократные боевые отличия была преобразована в 1-ю гвардейскую бад.

Как указывалось ранее, Федор Добыш еще в 1941 г. стал командиром первого в советских ВВС гвардейского бомбардировочного полка (4-го гв. бап). Через полтора года этот офицер возглавил первую в советской авиации гвардейскую бомбардировочную дивизию. Гвардейскими стали и все три полка дивизии: 46-й — 80-м гвардейским (командир майор С.П. Тюриков), 202-й — 81-м гвардейским (подполковник С.П. Сенников), 321-й — 82-м гвардейским (майор Н.А. Рыбальченко). Эта авиадивизия, впоследствии Кировоградская Краснознаменная, ордена Богдана Хмельницкого авиадивизии и ее полки — 80-й гвардейский Ченстоховский Краснознаменный, ордена Богдана Хмельницкого, 81-й гвардейский Краковский орденов Суворова и Богдана Хмельницкого, 82-й

гвардейский Берлинский орденов Суворова и Кутузова, приобрела широкую известность на всех фронтах. Ее участие в операциях стало, в определенной мере, гарантией успеха. 1-я гв. бад и ее авиалетки неоднократно упоминались в приказах Верховного главнокомандующего, в которых он выражал свою благодарность.

Федор Добыш добровольно вступил в Красную Армию в октябре 1928 г. и отдал службе более сорока лет, пройдя большой и трудный путь от курсанта военной школы до генерал-полковника авиации. За его плечами три войны. В историю советских ВВС вписан легендарный полет и меткое бомбометание шестерки самолетов СБ под командованием Ф.И. Добыша во время национально-освободительной войны китайского народа, в ходе которого на реке Янцзы были выведены из строя восемь японских кораблей (два из них, как писали китайские газеты, затонули). Потом были советско-финляндская и Великая Отечественная войны. В послевоенный период Федор Иванович окончил Академию Генерального штаба и был назначен командующим 50-й воздушной армией со штабом в Смоленске. В 1958 г. под руководством генерала Добыша началось создание первых ракетных частей стратегического назначения, а к концу следующего года в 50-й ВА имелось уже 10 ракетных полков, вооруженных ракетами средней дальности Р-5М и Р-12. На должности командующего 50-й ракетной армией Ф.И. Добыш оставался до 1972 г.

26 марта 1943 г. генерал В.А. Судец вступил в командование 17-й ВА, а 1-й бак принял Герой Советского Союза полковник И.С. Полбин. С именем Полбина связаны многие успехи соединения; он проявил себя блестящим теоретиком и практиком применения «пешек», считая, что в этой машине особенно удачно сочетаются высокие летно-тактические характеристики, мощь вооружения и прочность конструкции. Уже тогда, в середине войны, Иван Полбин на страницах газет и военных журналов активно пропагандировал достоинства бомбометания с пикирования. Добавим, что к указанному времени полковник Полбин лично выполнил около сотни боевых вылетов.

29 марта 1943 г. полковник И.С. Полбин вылетел ведущим группы, состоявшей из 18 Пе-2. Самолеты взлетели с аэродрома Бабки и успешно отбомбились по скоплению войск и боевой техники, ранее обнаруженными разведкой у деревни Борисовка и в самом населенном пункте. По докладом экипажей, было уничтожено до 120 автомашин с грузами, разрушено до 20 строений. После приземления сам полет был тщательно проанализирован. Командир корпуса сделал замечания одним, других поблагодарил за отличное выполнение задания.

В те дни произошла ротация и некоторых командиров частей. Так, убывшего на учебу в академию под-



Летчик Николай Галеенко (слева, всего выполнил 223 успешных боевых вылетов, из них 125 с пикирования), будущий Герой Советского Союза, со стрелком-радистом «пешки» Петром Нолегачем. Оба авиатора — ветераны 81-го гв. бап

полковника С.П. Сенникова сменил майор В.Я. Гаврилов, вскоре удостоенный за свершенные подвиги Золотой Звезды Героя. 16 января 1943 г. самолет Пе-2 зав. № 30/7, который пилотировал Гаврилов, был обстрелян. Зенитный снаряд крупного калибра отбил четверть плоскости с элероном. Самолет загорелся и свалился в штопор, но Гаврилов вывел машину в горизонтальный полет и, включив систему инертного газа, потушил пожар в крыльевых баках. Пилотируя сильно поврежденную машину, майор Гаврилов сбросил бомбы на артиллерийские позиции врага. На обратном пути его атаковали «мессершмитты», но пилот сумел все же перетянуть через линию фронта и приземлиться в поле, не выпуская шасси.

Поскольку в ходе зимнего наступления советские войска захватили богатые трофеи, возник вопрос о возможном использовании какой-то части этого иму-



Полковник Федор Добыш — командир 1-й гв. бад, входившей в состав 1-го бак



Командир эскадрильи ставит задачу экипажу самолета-дразведчика, который должен уточнить положение подвижной цели — колонны немецких войск

щества. В апреле, преодолев ряд трудностей, связанных с особенностями немецких взрывателей, части 1-го бак впервые применили немецкие авиабомбы SC 250, SD 250 и SD 50 по прежним хозяевам. Эксперимент прошел успешно, и впоследствии интенсивность использования трофейных бомб постоянно возрастала, достигнув максимального значения весной 1945 г.

В период с марта по июль 1943 г. на центральных участках советско-германского фронта установилось затишье, и командование использовало время для ввода в строй молодых экипажей, совершенствования техники бомбометания, подготовки материальной части. Для пополнения 1-го бак прибыло до 80 экипажей, преимущественно из 8-й запасной авиабригады (обычно пилоты и штурманы имели звания мл. лейтенантов, а стрелки-радиоты — сержантов). До отправки на Воронежский фронт все экипажи прошли дополнительный курс обучения. Участие в битве на Курской дуге — одним из крупнейших сражений Второй мировой войны — стало серьезным испытанием для частей и соединений ВВС КА, в том числе и для бомбардировочных авиакорпусов, вооруженных «пешками». 1-й бак полковника И.С. Полбина в оборонительной фазе

сражался на Воронежском фронте в составе 2-й ВА. В период с 5 по 17 июля 1943 г. многие экипажи действовали весьма напряженно, совершая до трех вылетов в сутки. Подводя итоги применения соединения на этом фронте, штаб отмечал: после относительного затишья активность немецких истребителей многократно возросла, они стали оказывать ожесточенное противодействие. Всего корпус выполнил 972 боевых вылета, сбросил 625,5 т бомб, уничтожив по докладам 518 автомашин, 68 танков и взорвав 16 складов. Собственные потери составили 37 Пе-2, из числа которых по крайней мере 16 стали жертвами огня с земли.

В начале августа корпус перебазировался на Степной фронт и вошел в состав 5-й ВА. Ему предстояло содействовать наземным войскам в наступлении на Белгород и Харьков. Уже 3 августа, в первый день операции «Полководец Румянцева», соединение нанесло массированный удар: при запланированном участии 150 самолетов реально бомбили немецкие войска 208 «пешек», которые четырьмя группами под прикрытием 113 Ла-5 сбросили около 150 т авиабомб. Плотность удара составляла 17 т на 1 км фронта, основные огневые средства врага были подавлены. Только один экипаж не вернулся на свой аэродром.

Воспользовавшись этим ударом, части 53-й армии быстро продвинулись вперед.

Почти столь же эффективными и массированными были действия корпуса в течение нескольких последующих дней. В телеграмме, направленной 5 августа в штаб 1-го бак командующим 7-й гв. армией генералом М.С. Шумиловым, говорилось: «Ваши бомбардировщики в первый вылет действовали исключительно хорошо. Благодаря этому был занят пункт Таврово... Захваченный в плен в районе Бродок обер-ефрейтор 107-го артополка 106-й пд показал: полк потерял свыше 75% личного состава и материальной части в результате обработки его русскими бомбардировщиками».

По мере продвижения советских войск неприятель усиливал свою авиацию, в отдельные дни экипажам «пешек» приходилось очень нелегко. Среди погибших и пропавших без вести значились не только молодые авиаторы, но и экипаж инспектора корпуса по технике пилотирования Героя Советского Союза полковника И.П. Фирсова. Вероятно, его сбил 14 августа немецкий ас лейтенант О. Облезер (O. Obleser) из III/JG52. Однако и немцы понесли существенный урон от действий корпуса. В июле 980 самолето-вылетов имели целью бомбометание по войскам и технике противника, а в августе такую цель преследовали 2120 выполненных самолето-вылетов. О напряжении использования самолетов Пе-2 можно судить по следующей таблице:

НАПРЯЖЕНИЕ БОЕВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ Пе-2 в 1-м БАК

Период времени	Количество вылетов	Количество летных дней	Среднее число исправных самолетов	Нагрузка на самолет в месяц
Июль	1051	13	102	10,03
Август	2263	23	126	18,0

До конца лета доля бомбометания с пикирования относительно общего объема боевой работы оставалась незначительной. В приказе от 2 сентября 1943 г.



Этот Пе-2 из эскадрильи «Забайкальский комсомолец» 1-й гв. бад имеет нестандартные элементы окраски: помимо гвардейского знака и надписи на борту несет зубастую крокодилью пасть

командующий ВВС КА маршал А.А. Новиков отмечал, что бомбардировочные соединения ВВС и Резерва Ставки ВГК «в практике боевых действий недостаточно и неуверенно применяют метод бомбометания с пикирования, чем резко снижается эффективность поражения объектов, подвергающихся нашим бомбардировочным ударам, и полностью не используются тактико-технические данные самолета Пе-2». Командующий, в частности, потребовал к 1 октября 1943 г. обучить применению с пикирования по одному полку в каждой дивизии, а к началу 1944 г. — все части, вооруженные «пешками».

После выхода приказа обучение бомбометанию с пикирования в бомбардировочных дивизиях и корпусах стало проводиться более широко, а в частях 1-го бак к освоению этого метода отнеслись с наибольшей ответственностью. Для полблицев стало правилом при возвращении с боевого задания над своей территорией производить в целях тренировки по три-четыре пикирования с перестроением боевых порядков. В одном из приказов по соединению командир корпуса вынужден был уточнить: выполнение этого тренировочного элемента следовало производить только тем летчикам, чьи самолеты в ходе вылета не получили повреждений от огня неприятельских истребителей или зенитной артиллерии.



Полковник Иван Полбин — летчик-новатор, командир 1-го бак, впоследствии преобразованного во 2-й гв. бак

Поздней осенью 1943 г. корпус считался целиком подготовленным к действиям с пикирования. В это время расширился круг решаемых бомбардировщиками задач. Все чаще атакам подвергались интенсивно используемые противником железнодорожные станции. Например, 28 ноября две группы пикировщиков (ведущие капитаны В.П. Шишкин и Н.В. Огурцов) с горизонтального полета бомбардировали станцию Знаменка. Было сброшено 60 ФАБ-100 и ФАБ-250, взорвано до 15 вагонов. Оказались разбиты паровоз и станционные пути, в связи с чем перерыв в движении составил 4 дня.

Удары по станции продолжились, враг нес потери, однако разведчики докладывали, что вскоре станция Знаменка и узел в целом возобновили функционирование. Тогда командир корпуса поставил задачу перед эскадрилей ст. лейтенанта П.Я. Гусенко из 81-го гв. бап, приказав бомбардировать с пикирования в боевом порядке «клин звеньев». Ведущему удалось внезапно для ПВО противника выйти на цель. Впоследствии в своей книге «Пикирующий удар» генерал И.С. Полбин писал, что это был тот случай, когда практически все бомбы попали в цель:

«Почти одновременно с боевым ударом произошел взрыв огромной силы, которого не приходилось наблюдать даже таким опытным бомбардировщикам, как летчики группы Гусенко. Пламя пожара и густые столбы дыма охватили всю территорию узла (фотоконтроль пикирующего удара). Узел оказался закупоренным со всех сторон. Служащие и охрана сбежали, так как непрерывные взрывы уничтожали один за другим склады, подвижный состав и здания. После освобождения Знаменки, по самым скромным подсчетам, произведенным на основании опроса

местных жителей и служащих узла, мы установили, что было уничтожено до 50 пугмановских вагонов с артиллерийскими снарядами, 3 паровоза, 20 цистерн с горючим, разрушена железнодорожная рамка и горловины путей, сожжено несколько штабелей угля и лесоматериалов. Кроме того, была уничтожена вместе с прислугой батарея МЗА. В течение суток немцы хоронили своих солдат и офицеров, трупы которых были разбросаны по всей территории узла».

Начало 1944 г. ознаменовалось на Украине теплой погодой, низкой облачностью, частыми туманами. Тем не менее советская авиация продолжала действовать активно, приняв участие в Кировоградской, а затем Корсунь-Шевченковской наступательных операциях. Обе прошли успешно, враг был разгромлен и деморализован. 5 февраля 1944 г. за боевые отличия, стойкость и массовый героизм личного состава в битве на Курской дуге, на Правобережной Украине приказом Верховного главнокомандующего были преобразованы: 1-й бак во 2-й гвардейский, 293-й бак — в 8-ю гвардейскую, 780, 804 и 854-й бап — в 160, 161 и 162-й гвардейские (командиры авиаполков соответственно подполковник Ф.Д. Луцаев, майор А.М. Семенов, подполковник Л.А. Новиков).

К этому времени в корпусе был накоплен достаточный материал, позволивший обобщить сильные и слабые стороны используемой материальной части. Главный вывод прозвучал так: «Самолет Пе-2 вполне соответствует требованиям, предъявляемым к пикирующему бомбардировщику». В то же время высказывались претензии к недостаточной огневой защите задней полусферы. Отмечалось, что при пикировании отражение атак истребителей совершенно невозможно, моторы ВК-105ПФ относительно маломощны, не соответствуют полетному весу самолета. Отсутствие средств аварийной уборки тормозных решеток погубило многие экипажи, поскольку невозможность быстро их убрать снижала скорость машины до 240—260 км/ч, превращая ее в легкоуязвимую цель для вражеских истребителей.



Звено Пе-2 из 854-го бап майора Звонцова в боевом полете. Стрелки-радисты ведут наблюдение в верхней полусфере. На ведомых самолетах люковая турель МВ-2 с пулеметом УБТ находится в боевом положении

Экипаж замаскированного пикировщика, на борту которого нанесена надпись «За Великого Сталина», а в носовой части фюзеляжа изображен знак «Гвардия». Как правило, подобные надписи наносили наиболее опытные экипажи



Отмечалось, что бомбометание с пикирования помимо поражения живой силы и техники врага оказывало на неприятельские войска сильное психологическое воздействие. Появление «пешек» всякий раз вызывало подъем у советских бойцов. Во второй половине 1944 г. получили распространение удары из боевого порядка «круг». При этом каждый экипаж выполнял по несколько заходов на цель, чем повышалась эффективность бомбометания.

Один из создателей этого способа генерал Полбин сам проверил эффективность метода во время Львовско-Сандомирской операции. 15 июля 1944 г. он повел 15 «пешек» для нанесения удара по скоплению танков и артиллерийских позиций у н.п. Белый Камень, еще одну десятку вел полковник Ф.И. Добыш. Самолеты вводились в пикирование с высоты 1200 м, а выходили в горизонтальный полет на 350 м. Когда первый самолет выполнил этот маневр, второй заходил на цель, а третий и четвертый готовились к выходу на боевой курс. Последний самолет пятерки как бы замыкал круг. По донесениям экипажей, было уничтожено 180 автомашин, 9 танков, до 40 повозок, зенитная батарея, разрушена переправа, убито и ранено много солдат и офицеров противника. Повторный удар состоялся на следующий день.

В ходе Львовско-Сандомирской операции советские пикирующие бомбардировщики много раз бомбили из замкнутого круга, не потеряв при этом ни одной машины. Их тактика оказалась неожиданной для немецких зенитчиков, поскольку постоянно менялись курс, высота и скорость работающих с круга самолетов, что усложняло прицеливание. Как правило, 88-мм зенитные снаряды разрывались с большим отставанием по внешней стороне круга, и ни один взрыв в июле 1944 г. не был зафиксирован внутри круга. Если обычно время воздействия на противника составляло 1—2 мин, то теперь оно возросло до 15—20 мин. Судя по допросам немецких военнопленных, войска вермахта были деморализованы

такими ударами. По инициативе командира корпуса в дальнейшем заходы на цель стали применяться не с одного направления, а с разных. Новый прием получил название «вертушка Полбина» по имени создателя, а корпус удостоился почетного наименования «Львовский».

2-й гв. бак участвовал во всех наступательных операциях 1-го Украинского фронта заключительного этапа войны, включая Висло-Силезскую, проведенную с 11 января по 1 марта 1945 г. Корпус входил в состав 2-й ВА и насчитывал к началу операции 193 боевых самолета. В историческом формуляре авиакорпуса, переименованного к этому времени в 6-й гвардейский, есть лаконичная запись: «11.02.1945 г. при выполнении боевого задания в районе города Брестлау погиб командир корпуса гвардии генерал-майор Полбин Иван Семенович».

Командующий 1-м Украинским фронтом маршал И.С. Конев так характеризовал своего подчиненного:



Герой Советского Союза капитан Павел Плотников со своим штурманом капитаном Константином Мулюкиным из 81-го гв. бак. Впоследствии Плотников стал вторым в корпусе авиатором (после погибшего комкора Полбина), дважды удостоенным звания Героя. Он совершил 303 боевых вылета и пережил войну

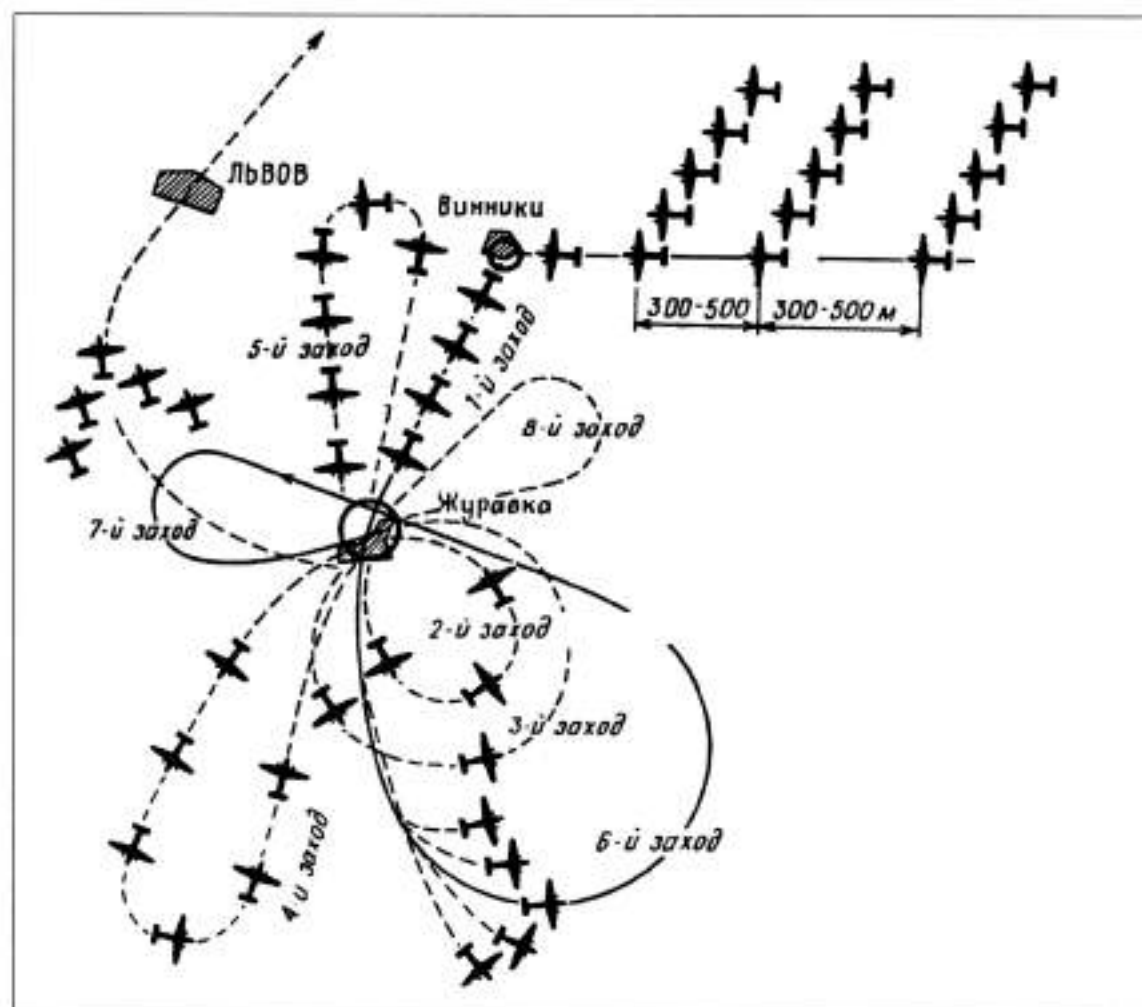


Схема нанесения бомбового удара с использованием маневра «вертушка». Как видно, идея заключалась не только в «замыкании строя» в пространстве, когда очередной самолет прикрывает хвост впереди идущего, в том числе при пикировании и выводе из него. В ходе выполнения «вертушки» каждый новый заход на цель строился с нового направления, что затрудняло организацию противодействия со стороны зенитных средств противника

«Дважды Герой Советского Союза генерал Полбин, командир гвардейского бомбардировочного корпуса, был очень храбрым, я бы даже сказал — безумно храбрым человеком. Причем эта личная храбрость сочеталась у него с высокими командирскими и организаторскими качествами. Всю войну он продолжал летать на выполнение боевых задач, особенно когда это были задачи крупные, ответственные или особо опасные...»

Такие особо ответственные и очень опасные задачи встали перед бомбардировщиками, когда наши войска приступили к штурму Бреслау, превращенного в мощную крепость. Понимая всю необходимость поддержки пехоты с воздуха, генерал Полбин, которому за два дня до этого вылета исполнилось 40 лет, решил лично вести своих подчиненных на боевое за-

дание. В назначенный час восьмерка пикировщиков (на одном из самолетов забарахлил мотор, и он вернувшись) появилась над Бреслау. Вытянувшись в «пеленг», «пешки» прошли над южной окраиной города занятой советскими войсками, а после поворота наткнулись на плотный заградительный огонь вражески зенитных батарей. Лавируя между разрывами снарядов, Полбин вывел группу на цель. Ведущий первым ввел самолет в пике и первым прицельно сбросил бомбы. И вдруг его машина вспыхнула, пораженная прямым попаданием зенитного снаряда. Под ней раскрылся белый купол парашюта. Остальные самолеты продолжали выполнять «вертушку» над целью. Обратившись на аэродром Бриг группу привел Герой Советского Союза капитан П.А. Плотников. Вместе с командиром корпуса (самолет упал на восточной окраине Бреслау

Пикирующий бомбардировщик Пе-2 из первой эскадрильи 125-го гв. бап после вынужденной посадки, в которой самолет почти не пострадал. Отличительные особенности машины: желтая горизонтальная полоса на киле и коки винтов, выкрашенные в носовой части в белый, а в задней — в красный цвет



погиб главный штурман соединения подполковник М.К. Зарукин, а стрелок-радист старшина В.С. Орлов спасся на парашюте.

После гибели Полбина корпус принял и возглавлял до Победы полковник (вскоре ставший генерал-майором) Д.Т. Никишин.

Днем 5 мая он возглавил большую группу из 74 Пе-2, вылетевших для нанесения удара по войскам и технике противника у Бреслау. В результате мощного авианалета гарнизон крепости прекратил сопротивление.

В числе наиболее заслуженных пилотов 2-го гв. бак прежде всего следует упомянуть дважды Героя Советского Союза капитана Павла Плотникова, который летал на «пешке» с начала войны. К маю 1944 г., когда П.А. Плотников был в первый раз представлен к высшей награде страны, на его счету значилось 225 успешных боевых вылетов и три сбитых в бою истребителя противника. Осенью того же года его назначили командиром эскадрильи 81-го гв. бап. Всего «сталинский сокол» выполнил 344 боевых вылета, примерно в половине случаев бомбил с пикирования. Особенно прославился Плотников нанесением метких ударов в 1944—1945 гг.: он потопил 6 транспортов, взорвал 7 эшелонов, разрушил 3 железнодорожных моста.

Его однополочник капитан Николай Галеенок совершил к окончанию войны 223 успешных вылета (из них 125 с пикирования). В приказах по 1-й гв. бад и 2-му гв. бак неоднократно отмечались смелые и решительные действия его экипажа.

Снайперской точностью отличались бомбардировочные удары еще одного аса-пикировщика из 81-го бап — капитана Павла Гусенко. Ему не было суждено встретить Победу — отважный летчик погиб 20 сентября 1944 г. над станцией Прешов при выполнении 196-го боевого вылета.

2-й гвардейский бомбардировочный авиакорпус

История формирования 2-го бак во многом сходна с историей предшественника. В период с 10 октября по 20 ноября 1942 г. корпус сформировал генерал-майор И.Л. Туркель. Первоначально в состав соедине-

ния включили 221-ю и 285-ю бад (134-й, 205-й бап и 35-й гв. бап) Героя Советского Союза подполковника В.А. Сандалова. Однако буквально через несколько дней командующий ВВС КА вместо 221-й дивизии, летавшей на «Бостоках-3», ввел 223-ю бад (в нее входили 10, 99 и 224-й бап) подполковника Л.Н. Юзеева, вооруженную «пешками». И так, обе дивизии корпуса стали летать на Пе-2.

Следует отметить, что в этот период ощущалась острая нехватка экипажей, подготовленных для ведения боевых действий на Пе-2. Например, в 10-м Краснознаменном бап ни один человек ранее на «петляковых» не воевал. И хотя в запасном полку технику пилотирования пилотов признали хорошей, учебных заданий, связанных с бомбометанием с пикирования, им не давали. В 134-м бап была отработана только индивидуальная техника пилотирования и бомбометание с горизонтального полета при хороших метеоусловиях. Правда, в этой части 17 экипажей ранее воевали на «пешках», совершив от 5 до 60 боевых вылетов каждый.

Тем временем на южном фланге советско-германского фронта назревали важные события — Красная Армия подготовилась и приступила к осуществлению контрнаступления под Сталинградом. Для усиления 16-й ВА 20 ноября 1942 г. на Донской фронт убыл 2-й бак. Там процесс доучивания продолжился. 134-й бап, который посчитали наиболее подготовленным, вступил в бой 10 декабря, а остальные пять сделали это несколько позднее. Как следовало из отчета, до 19 декабря 2-й бак преимущественно в сложных метеоусловиях выполнил 305 самолето-вылетов, действуя по площадным объектам и аэродромам, ведя разведку, поражая отдельные точечные цели. 60 вылетов экипажи выполнили ночью.

10 декабря 1942 г. шестерка «пешек» из 134-го бап, сопровождаемая четырьмя Як-1, в районе Большой Россошки на встречно-пересекающемся курсе наткнулась на группу транспортных Ju 52, шедших



Эскадрилья бомбардировщиков Пе-2 из 8-й гв. бад в боевом полете. С момента создания дивизии в июле 1942 г. и до Победы ею бесценно командовал полковник Гурий Грибакин

в охранении Вф 109. Часть немецких истребителей связала боем наши «яки», а другие атаковали Пе-2. В ходе схватки сказалась плохая подготовка к боевому вылету вооружения бомбардировщиков: после первых выстрелов отказали сразу пять пулеметов. Экипажи доложили об уничтожении одного из атакующих «мессершмиттов» (немецкими источниками это не подтверждается), но потеряли два бомбардировщика. В дальнейшем в отчетах о боевых действиях на Донском фронте отмечалось, что большинство воздушных боев проходило без участия истребителей сопровождения; их либо связывали «мессеры», либо не было вовсе.

Имея к началу боевой работы 126 Пе-2, корпус потерял 10 машин преимущественно от огня вражеских

истребителей, а две «пешки» разбились в летных происшествиях. Кроме того, восемь Пе-2 были подбиты и совершили вынужденные посадки; большинство из них восстановили силами технического состава авиаполков. Генерал Туркель отметил, что одна безвозвратная потеря в декабре приходилась на 30 самолето-вылетов, что говорило о сильном противодействии врага. В то же время этот показатель оказался значительно лучше, чем в период оборонительных боев под Сталинградом.

Интересный, хотя и безрезультатный, воздушный бой произошел 30 января 1943 г. между звеном Пе-2 из 205-го бап и четырьмя Вф 110 над поселком Сталинградского тракторного завода. «Пешки» шли на высоте 1200 м, когда одна из пар находившихся выше «мессершмиттов» перешла в атаку, а вторая осталась в стороне. Несмотря на обстрел с земли советскими зенитками, немецкие истребители атаковали настойчиво, открывая стрельбу с 400 м, и вели его до 100—150 м из всех шести носовых огневых точек. Все же, встретив энергичный отпор, немцы вышли из боя. Как следовало из показаний ранее сбитого летчика «сто десятого», они базировались за расстоянием 400 км, прилетая для патрулирования в район окруженной группировки из-под Ростова.

К рассматриваемому времени в состав 2-го бак вошел седьмой полк — 587-й женский бап. Эпопея создания женских авиаполков в СССР связана прежде всего с именем Марины Расковой — Героя Советского Союза, участницы нескольких рекордных перелетов в составе женских экипажей в 1935—1938 гг. В октябре 1941 г. она обратилась к Сталину с предложением сформировать женскую

авиагруппу из летчиц-добровольцев, ранее работавших инструкторами в аэроклубах, школах и на линиях Гражданского воздушного флота. Группа получила № 122, а впоследствии превратилась в три полка: истребительный на Як-1, легких ночных бомбардировщиков на У-2 и дневных бомбардировщиков на Су-2. Последний полк решила возглавить сама М.М. Раскова. Однако она посчитала самолеты Сухого недостаточными; к тому же они уже снимались с производства. Пользуясь возможностью прямого общения с И.В. Сталиным, Марина Раскова добилась перевооружения полка бомбардировщиками Пе-2.

При всех достоинствах этот самолет отличался строгостью в пилотировании, не мог продолжать полет без снижения на одном моторе, требовал момен-



Женский экипаж 125-го гв. бап с механиками-мужчинами

тальной реакции пилота на все изменения в работе материальной части. Его любили только сильные летчики, а слабые побаивались. Поэтому было важно тщательно обучить летный состав женских полков. Переучивание организовали на базе Энгельской летной школы. 4 августа 1942 г. капитан Е. Д. Тимофеева первой совершила самостоятельный полет на Пе-2. В декабре 1942 г. полк «пешек» перелетел на аэродром Киржач, где была создана временная база. 4 января 1943 г. при перелете на фронт аэродром в сложных метеоусловиях самолет, пилотируемый майором М. М. Расковой, потерпел катастрофу, его экипаж погиб.



Результаты бомбардировочного удара «пешек» по автоколонне немецких войск

587-й бап, которому присвоили имя погибшей летчицы, принял майор В. В. Марков, оставшийся на этой должности до конца войны. В то же время посты его заместителя (капитан Евгения Тимофеева), начальника штаба (капитан Милица Казаринова), штурмана полка (капитан Валентина Кравченко) и другие занимали женщины. Марков вспоминал: «Нельзя сказать, что первое время, когда меня назначили командовать этим полком, мне было легко. Ведь на пикирующем бомбардировщике до этого не летала ни одна женщина. И, конечно, закралось сомнение: а как-то справятся девушки с такой сложной задачей в боевых условиях? Но тревоги оказались напрасными...»

Воздушное сражение на Кубани весной 1943 г. советская историография рассматривает как важный этап в борьбе за господство в воздухе на всем советско-германском фронте. Планируя авиационное наступление, Ставка ВГК подготовила и ввела в сражение крупные резервы, в том числе 2-й бак, что позволило добиться значительного численного перевеса над Люфтваффе на данном направлении. Корпус воевал в составе 4-й ВА Северо-Кавказского фронта. Вечером 28 апреля части корпуса участвовали в первом ударе по противнику — вылетели две девятки «пешек». Впоследствии отмечались еще более массированные налеты самолетов Пе-2 по узлам сопротивления у станций Крымская,

Молдавская, Верхний Агадун и др. До 6 июня 1943 г. 2-й бак выполнил 1328 боевых вылетов, сбросил 903 т бомб, потеряв 39 «пешек», из которых четыре составили небоевые потери.

Особенностью воздушных боев можно считать то, что на Кубани немцы часто использовали в роли истребителей новые скоростные штурмовики FW 190 из SchG1, имевшие мощное вооружение и хорошее бронирование. Так, вечером 29 мая восточнее Киевской восьмерка Пе-2 из 205-го бап была атакована спереди-снизу четырьмя «фокке-вульфами». Немцы сбили два бомбардировщика, которые пилотировали лейтенант С. М. Ушаков и мл. лейтенант В. А. Черятников (кроме пилотов погибли еще три члена экипажей), развернулись и повторили атаку сзади. Эта атака закончилась безрезультатно.

В ходе рассматриваемых событий, и особенно накануне Курской битвы, в составе 2-го бак произошли изменения. Еще в феврале 1943 г. в командование корпусом вступил генерал В. А. Ушаков, сменивший генерала Туркеля, назначенного генерал-инспекто-

В центре — командир эскадрильи 125-го гв. бап капитан Надежда Федутенко, которой впоследствии было присвоено звание Героя Советского Союза. До прихода в полк Пе-2 она совершила более 200 боевых вылетов на биплане Р-5, а затем — еще 56 вылетов на «пешке»





Заместитель командира эскадрильи Мария Долина. 2 июля 1942 г. ее «пешка» была атакована «мессершмиттами», которые поочередно зажгли оба мотора. Отважная летчица сумела посадить горящий бомбардировщик на лесной поляне, при этом никто из экипажа не пострадал. За выполнение 72 боевых вылетов на самолете Пе-2 и нанесенный врагу ущерб Мария Долина 18 августа 1945 г. вместе со своими подругами по полку (Н. Федутенко, Г. Джунковской, К. Фоминой и другими отважными девушками) была удостоена звания Героя Советского Союза

ром ВВС КА. В мае начальником штаба стал полковник А.И. Смирнов, а командиром 223-й бад — полковник Ф.П. Котляр. Желая, вероятно, сохранить трехполковую структуру дивизий, командование передало ставший «сверхштатным» 99-й бап в 3-й бак. В то же время по указанию маршала А.А. Новикова в 285-ю бад на некоторое время (с 23 мая по 9 июля) включили 12-й бап, летавший на новом бомбардировщике Ту-2.

В оборонительных боях под Курском 2-й бак не участвовал, а в период контрнаступления на Орловской дуге входил в 15-ю ВА Брянского фронта. В июле 1943 г. боевая работа ограничивалась всего двумя

днями, причем первый же групповой вылет 14 июля привел к потере семи Пе-2 (еще одна подбитая машина едва дотянула до расположения своих войск) из 18 вылетевших. Применение корпуса на Западном фронте (в составе 1-й ВА) в августе оказалось более успешным, хотя вылеты сопровождалась ожесточенными боями — за месяц 53 «пешки» получили пробоины от МЗА, не считая машин, поврежденных огнем Bf 109 и FW 190.

Приведем некоторые статистические данные, характеризующие участие 1-го и 2-го бак в битве на Курской дуге в период с 5 июля по 23 августа 1943 г.

БОЕВОЙ СОСТАВ 1-ГО И 2-ГО БАК В ИЮЛЕ — АВГУСТЕ 1943 Г.

Соединение	Наличие на начало месяца	Убыло	В т.ч. боевые потери	Прибыло	Наличие на конец месяца	Период времени
1-й бак	179 Пе-2	52	40	29	156* Пе-2	Июль 1943 г.
2-й бак	122 Пе-2	30	8	26	118 Пе-2	
1-й бак	160* Пе-2	59	50	44	145 Пе-2	Август 1943 г.
2-й бак	118 Пе-2	20	17	16	114 Пе-2	

* — расхождение в цифрах присутствует в тексте документа.

СТАТИСТИКА ПОТЕРЬ САМОЛЕТОВ ПЕ-2

Соединение	Число вылетов	Потери	От ИА	От ЗА	Не вернулся	На каждый вылет	Период времени
1-й бак	1051	36	21	—	15	29	Июль
2-й бак	67	8	7	—	1	8,5	
1-й бак	2263	45	17	21	7	50	Август
2-й бак	1140	17	5	7	5	67	

Приказом наркома обороны от 3 сентября 1943 г. 2-й бак был преобразован в 1-й гвардейский, 223-я и 285-я бад — в 4-ю и 5-ю гвардейские соответственно. Гвардейскими теперь стали и пять авиаполков корпуса, получившие номера от 124-го до 128-го (35-гв. бап, бывший 150-й, носил это почетное наименование с осе-

ни 1942 г.). После оперативной паузы они продолжили свое участие в Смоленской наступательной операции в составе 1-й ВА, помогая войскам Западного фронта в прорыве хорошо укрепленной вражеской обороны.

Наряду с успешными боевыми вылетами случались и досадные осечки. Так, 12 октября по приказу



Построение экипажей 161-м гв. бап. На хвостовом оперении бомбардировщика видны два числа: номер самолета в полку и номер эскадрильи. Кроме того, хвостовую часть фюзеляжа Пе-2 охватывает белая полоса

командира корпуса 4-я гв. бад должна была нанести удар четырьмя девятками по артиллерийским и минометным батареям и скоплениям войск в районе Людиници, Застенок, Козловщина. Прикрывать группу должны были 18 истребителей 309-й иад. Заранее направленные в истребительные части подполковники Прокофьев и Живолуп из-за тумана не смогли приземлиться. В назначенное время 36 Пе-2, ведомые комдивом полковником Ф.П. Котляром, подошли к аэродрому истребителей, однако те не взлетели, несмотря на четыре круга, выполненные «пешками». Только через 32 минуты группа «яков» наконец вышла на старт, но изначально планировалось, что они прикроют 5-ю гвардейскую бад, а не 4-ю. В результате из-за нервозности и длительного ожидания ведущий потерял ориентировку и сбросил бомбы на собственной территории, к счастью, не причинив никому вреда. Три другие девятки бомбить не стали и вернулись домой с бомбовой нагрузкой.

Через день при выполнении задания зенитный снаряд повредил самолет лейтенанта Любоми Губиной из 125-го гв. бап. Пытаясь прикрыть ведущую, все звено от-

стало. Тогда немецкие истребители сосредоточили на нем свое внимание, атакуя с разных сторон из-за облаков. Остальные подразделения бомбардировщиков, как и истребители прикрытия, ушли на повышенных скоростях. Воспользовавшись предоставленным шансом, немцы подожгли все три «пешки», которые



Экипаж самолета Пе-2 раннего выпуска с турелью штурмана «ФТ», однако наличие белых окантовок у звезд свидетельствует о том, что снимок сделан не ранее осени 1943 г.



На борту «пешки» летчицы Екатерины Федотовой из 125-го гв. бап была изображена ласточка

пилотировали Губина, мл. лейтенанты Анна Язовская и Ирина Осадзе. Погибли летчицы Л.М. Губина и А.М. Язовская, а также штурман Е.Н. Некотарова — их навечно зачислили в списки 125-го гвардейского Борисовского, орденов Суворова и Кутузова бап им. Марины Расковой.

Французские летчики полка «Нормандия», входившие в состав 303-й иад, часто прикрывали женский полк в небе войны, вместе с ним прошли нелегкий путь от центральных районов России до Восточной Пруссии, сражались в небе Ельни, Смоленска, Борисова, Орши, других городов. Отметив, что Пе-2 был «далеко не дамским самолетом», наши союзники восхищались беспримерным мужеством советских девушек. В одном из посланий, адресованных в послевоенное время личному составу женского полка, французский ас Герой Советского Союза Жак Андре писал: «Я по-братски приветствую моих боевых друзей, молодых советских женщин-летчиц, которые не

уступали мужчинам в мужестве в боях против нашего общего врага».

Однако вернемся к описанию боевого пути 1-го гв. бак. Длительный период отдыха и учебы (с 1 января по 21 июня 1944 г.), когда части корпуса занимались различными видами учебно-боевой подготовки, вновь сменился участием в боевых действиях в составе 1-й ВА. В это время в корпусе воевали 40 Героев Советского Союза. Только в период с 22 июня (начала операции «Багратион») до 12 июля 1944 г. 1-й гв. бак, получивший за особые успехи собственное наименование «Витебский», совершил 1207 самолето-вылетов, сбросив 874 т бомб. Частыми стали атаки вражеских аэродромов в полосе 3-го Белорусского фронта — по докладом экипажей, было уничтожено, преимущественно на земле, 45 самолетов противника.

Если в начальной фазе советского наступления в Белоруссии Красная Армия нанесла удар колоссальной силы, который буквально ошеломил врага, то в Прибалтике, где впоследствии действовал корпус Ушакова, соотношение сил оказалось менее благоприятным. С 23 июля 1944 г. по 8 февраля 1945 г. бомбардировщики 1-го гв. бак выполнили 4073 боевых вылета и сбросили 3562 т бомб. О напряжении тех дней свидетельствуют следующие цифры: боевые потери составили 86 Пе-2, преимущественно от атак истребителей из эскадры JG54 «Зеленое сердце»; небоевые — 12 машин; по докладом экипажей соединения, в боях было сбито 83 и уничтожено на аэродромах еще 52 самолета.

В большинстве случаев экипажи Пе-2 под надежным прикрытием истребителей успешно выполняли задания. Однако случались и досадные исключения, когда вылеты заканчивались «большой кровью». Так произошло 14 сентября 1944 г. при бомбардировке вражеского аэродрома в центре Риги. Еще на маршруте колонну «пешек», состоящую из трех групп, обстреляла зенитная артиллерия, а на подходе к городу огонь усилился. По докладом экипажей, одновременно на высоте 4500 м наблюдалось до 400 разрывов зенитных снарядов. Несмотря накрытие 38 «Азрокобрами», примерно 20 «фокке-вульфов» прорвались к бомбардировщикам и сбили шесть машин. Погиб экипаж командира 124-го гв. бап подполковника Г.А. Николаева.

Командир 125-го гв. бап майор В.В. Марков (справа) был единственным мужчиной-летчиком в этом специальном женском полку. После гибели Марины Расковой в авиационной катастрофе командование решило «укрепить боевой состав полка» этим опытным офицером. Тактичный, вежливый и вместе с тем требовательный командир не устоял перед чарами одного из штурманов (Героя Советского Союза Галины Джунковской) и впоследствии женился на ней



ва, а экипаж сбитого комэска этой же части майора Н.Г. Борисова попал в плен. Всего в одном вылете 124-й бап лишился 11 «пешек». По данным неприятеля, основную роль в разгроме бомбардировочной группы сыграли FW 190 из I/JG54, доложившие о 13 сбитых Пе-2; четыре победы занесли на счет командира группы капитана Ф. Айзенху (F. Eisenach).

Погибший накануне 39-летия в командирском самолете в 168-м боевом вылете штурман полка капитан Сергей Люлин был посмертно удостоен звания Героя Советского Союза. В составе полка, тогда еще 10-го бап, он начал воевать еще в 1939—1940 гг., выполнив в период «зимней войны» первые 58 боевых вылетов.

В конце 1944 г. корпус генерала Ушакова переименовали в 5-й гвардейский, чтобы, как указывалось в отчете, «исключить двойную нумерацию при объединении Авиации дальнего действия и ВВС». В этот период большинство частей авиакорпуса редко прибегало к пикированию для поражения целей, предпочитая наносить бомбовые удары с малых или средних высот с горизонтального полета. Лишь отдельные экипажи совершенствовали тактику пикировочных ударов. Другие стремились максимальным образом загружать самолет бомбами и добились заметных успехов. Например, в апреле 1945 г. при поражении целей в Восточной Пруссии, крепостей и



Экипаж летчицы лейтенанта Ирины Осадзе (в центре) из 125-го гв. бап: штурман Людмила Попова (слева) и стрелок-радист Таисия Панферова (справа)

портов Кенигсберг, Пиллау и других средняя нагрузка каждой «пешки» составляла 906 кг (а некоторые экипажи поднимали по 1200 кг бомб, что считалось совершенно немыслимым и опасным в 1942—1943 гг.) при весьма высокой интенсивности боевых действий. А закончил корпус войну в составе 13-й ВА Ленинградского фронта, выполнив за несколько майских дней 298 вылетов и потеряв в боях 9 машин.

Гвардейские разведывательные авиаполки на Пе-2

Накануне Великой Отечественной войны в составе ВВС каждого из западных военных округов в европейской части СССР имелись специальные разведывательные авиаполки, однако большинство из них в течение двух-трех недель боев были сильно потрепаны немецкими истребителями и стали неспособны снабжать командование информацией о противнике. Высшее военное руководство Советского Союза, убедившись в катастрофической нехватке разведданных, приняло решение о создании авиационных разведывательных частей, подчиненных непосредственно Главному командованию Красной Армии. Формирование первых таких частей происходило в учебных

заведениях ВВС, где имелся опытный летный и технический состав. Так, в начале июля из состава Рязанской высшей школы штурманов был выделен 1-й апр ГК (авиационный полк разведчиков Главного командования) на самолетах СБ и ДБ-3, а из Академии командного и штурманского состава ВВС КА — так называемая «монинская» разведэскадрилья на самолетах ДБ-3. Отрицательный опыт применения самолетов ДБ-3, и особенно СБ, с осуществлением полетов на большую дальность без прикрытия истребителями быстро убедил руководство разведывательного управления ВВС в целесообразности замены этих машин более скоростной и маневренной «пешкой».

Авиаразведчики Главного командования

47-й гвардейский апдр ГК КА

Директива начальника Генерального штаба КА от 21 июля 1941 г. предписывала: «К 15 августа 1941 г. сформировать 2-й авиационный полк разведчиков Главного командования Красной Армии на самолетах Пе-2 разведывательного типа с дислокацией полка в Монино». При развертывании полка разрешалось взять лучшие кадры из учебного авиационного полка академии и той самой «монинской» разведывательной эскадрильи. Последняя к указанному времени уже приобрела определенный боевой опыт. С самого начала эскадрилья была разделена на северную, центральную и южную группы, которые вели разведку на разных участках советско-германского фронта. Впоследствии по этому же принципу работали эскадрильи 2-го апр ГК.

12 июля 1941 г. в 4 ч 55 мин на воздушную разведку вылетел экипаж ДБ-3Ф ст. лейтенанта А.А. Сивера. В районе Толочин (50 км юго-западнее Орши) экипаж обнаружил посадочную площадку, на которой находилось 20 самолетов Bf 109 и Ju-88. Пролетев над площадкой на высоте 400 м и не встретив сопротивления, Сивер приказал обстрелять ее. Несколько самолетов было зажжено метким огнем стрелков Андреева и Стрелецкого. Командир экипажа решил повторить

заход, однако на этот раз немцы открыли сильный огонь. Самолет получил повреждения и был вынужден сесть «на живот» в километре от площадки. Штурман Чернов был убит в воздухе, а Сивер и Стрелецкий — при попытке скрыться. Остался в живых лишь младший сержант Андреев, который 25 июля сумел перейти линию фронта.

Только позднее, через несколько месяцев войны, разведчики стали придерживаться неписаного правила: прежде всего выполнение задания по разведке и доставка полученной развединформации. Встреч с истребителями противника экипажи старались избегать, штурмовки войск противника запрещались, хотя «попутные» обстрелы экипажами практиковались едва ли не до самого окончания войны. Крайне редко разрешение на использование бомб и бортового стрелкового вооружения по наземным целям давало командование.

Приказ № 1 о формировании полка его первый командир майор В.М. Чувилло подписал 1 августа 1941 г. Командиром первой эскадрильи стал капитан А.С. Рудевич, второй — капитан А.Т. Поклонский, а третьей — ст. лейтенант А.И. Климанов. В полку имелось 25 самолетов Пе-2 и 17 экипажей, прошедших переучивание на Пе-2 в июне — июле 1941 г. Однако немедленно приступить к выполнению боевых задач

полк пока не мог, так как экипажи в подавляющем большинстве не имели опыта разведывательных полетов, а прибывающее пополнение летчиков и штурманов вообще не летало на Пе-2. Более того, «прибывшие из других частей и летавшие ранее на других типах самолетов отдельные летчики и штурманы с недоверием относились к самолету Пе-2, не понимая особенности летной работы в разведывательной авиации, пренебрегали теоретической учебой, стремились уйти в другой вид авиации».

В течение августа и сентября шло переучивание летного состава, сколачивание экипажей, обучение методам ведения воздушной разведки. В бомбоотсеках «пешек» монтировались аэрофотоаппараты. Впервые в ВВС Красной Армии на самолетах установили пять качающихся аэрофотоустановок, изготовленных в ПАРМ полка. Демонтировались тормозные решетки и автоматы пикирования, зато устанавливались подкрыльевые подвесные бензобаки. В ноябре 1941 г., когда после первого месяца боевой работы выяснилась недостаточная защищенность Пе-2 от истребителей противника в нижней задней полусфере, заместитель инженера эскадрильи старший лейтенант А.А. Помазанский предложил установить под консолями крыла направляющие для реактивных снарядов РС-82, стреляющие назад. После успешного испытания нововведения в полете на самолете командира полка аналогичным образом доработали все остальные «пешки». За внедрение ценного предложения ст. лейтенант Помазанский получил в Кремле из рук М.И. Калинина орден Красной Звезды.

Первое в истории полка боевое задание 3 октября 1941 г. успешно выполнили экипажи ст. лейтенантов Алышева и Рослякова. С 8 октября 1941 г. в командование полком вступил бывший командир 314-го рап майор Т.Р. Тюрин, остававшийся в этой должности вплоть до конца войны.

В октябре — ноябре 1941 г. полк вел разведку группировки противника, наступавшей на центральном и северо-западном участках фронта в направлении на Москву. Экипажи полка выполнили 117 боевых вылетов и многократно сфотографировали районы сосредоточения войск противника в окрестностях Теребовой Слободы, Солнечногорска, Клина, Калинина, Истры, Гжатска, Можайска, Боровска, Калуги, Козельска, Белева. В декабре 1941 г., в период контрнаступления частей Красной Армии под Москвой, экипажи полка производили воздушную разведку и фотографирование оборонительных рубежей противника, его аэродромной сети, разведку оперативных резервов



Групповое фото летного состава 2-й эскадрильи 2-го апдр ГК КА, сделанное летом 1942 г. Некоторые из авиаторов служили еще в «монинской эскадрилье», на базе которой впоследствии сформировался полк

и путей отхода германских войск в интересах Ставки ВГК, а также Западного, Юго-Западного и Калининского фронтов. Зимой 1941/42 г. экипажи полка выполнили 398 боевых вылетов. К 1 января 1942 г. полк потерял 16 самолетов и 48 человек личного состава, в том числе командира эскадрильи и четырех командиров звеньев.

1942 г. начался с трагедии. 12 января экипажи капитана Ф.А. Овечкина и старшего лейтенанта Н.П. Остапенко перегоняли в полк с авиазавода в Казани пару новых «пешек». На этих самолетах в Москву вылетели главный конструктор самолета В.М. Петляков и его заместитель А.М. Изаксон. Полет проходил при низкой облачности со снегом и ограниченной видимости. В районе станции Камкино, неподалеку от Арзамаса, самолет капитана Овечкина врезался в холм. Все находившиеся на борту люди, включая В.М. Петлякова, погибли. Вторая «пешка» из-за плохих метеословий совершила посадку на подмосковном аэродроме Раменское.

После завершения контрнаступления под Москвой полк приступил к выполнению разведывательных заданий Ставки ВГК в интересах планирования операций Красной Армии на весенне-летний период 1942 г. К прежним маршрутам добавились новые — в Прибалтику, вплоть до рубежа Таллин — Рига — Вильнюс. Эту задачу решала с аэродрома Выпolzovo (район железнодорожной станции Бологое) оперативная группа 3-й эскадрильи во главе с капитаном П.Д. Дмитриевым.

26 февраля 1942 г. Пе-3 младшего лейтенанта Я.С. Власова при выполнении разведки движения колонн по шоссейным и грунтовым дорогам в районах



Аэрофотоснимок района обороны немецкой пехотной части

Великие Луки, Невель, Витебск, Велиж был атакован десятью истребителями. От разрыва в кабине снаряда летчик получил пять тяжелых ранений. Осколки перебили ногу и правую руку, повредили несколько ребер. Тем не менее младший лейтенант Власов привел самолет на аэродром Выпозово и произвел «нормальную» посадку на выпущенное шасси. После остановки «пешки» летчик потерял сознание. От полу-

ченных в воздушном бою ранений Я.С. Власов скончался в госпитале.

В феврале 1942 г. во 2-й эскадрилье была создана группа ночных разведчиков (два экипажа) на самолетах Ил-4 под командованием командира эскадрильи майора Поклонского. Ровно через месяц, 8 марта, экипажи майора Поклонского и капитана Романова с аэродрома Монино выполнили первые ночные вылеты на разведку с одновременным нанесением бомбовых ударов по объектам в тылу противника.

2-й апр ГК одним из первых в ВВС Красной Армии получил для оценки самолеты Ту-2. Пять наиболее опытных экипажей во главе с командиром эскадрильи Рудевичем в мае 1942 г. убыли в Омск на завод № 166. 30 октября 1942 г. четверка новеньких Ту-2 приземлилась на базовом аэродроме авиаполка в Монино. Переоборудование машин в разведывательный вариант, как и в случае с Пе-2, проводилось в полку своими силами.

Летом 1942 г. одна оперативная группа 2-го апр ГК действовала на сталинградском направлении, а другая — в интересах Калининского фронта при проведении наступательной операции наших войск в районе Ржева. В начале осени на аэродром Мигалово перебазировалась группа из девяти дневных и четырех ночных экипажей. Отсюда она до конца декабря вела воздушную разведку на глубину до Риги, Минска и Конотопа.

30 декабря 1942 г. все экипажи полка вернулись с оперативных аэродромов в Монино. За год напряженной боевой работы полк выполнил 1341 боевой вылет с налетом 3002 ч. Было разведано 82 аэродрома, просмотрено 140 крупных населенных пунктов, 351 ж.д. узел. Сфотографировано 655 тыс. км различных дорог, восемь укрепрайонов, сброшено 50 т бомб и 7,5 млн листовок. При отражении атак истребителей противника экипажи полка сбили семь самолетов противника. Свои потери в 1942 г. составили 32 самолета и 75 человек личного состава. По состоянию на 31 декабря 1942 г. в полку имелось 24 боеготовых самолета и полный штат из 32 дневных и ночных экипажей. За год полк получил с авиазаводов 26 Пе-2, шесть Пе-3, пять ДБ-3Ф и четыре Ту-2.

В начале 1943 г. полк в составе двух дневных и одной ночной эскадрилий обеспечивал воздушной разведкой прорыв блокады Ленинграда, ликвидацию укрепленных плацдармов в районе Великих Лук и Демянска, Ржевско-Вяземскую операцию.

Еще 26 декабря 1942 г. начальник разведотдела штаба ВВС КА генерал-майор авиации Д.Д. Грендаль обратился к командующему ВВС с предложением о преобразовании 2-го



Личный состав звена 2-го апр ГК КА у самолета Пе-3. Остекление носовой части несимметрично в связи с установкой дополнительного пулемета БК (его обтекатель в правой нижней панели неплохо виден, как и ствол второго пулемета УБК справа по полету)

Самолет-разведчик Пе-2 из 2-го апр ГК КА готовят к боевому вылету. Машина относится к ранним сериям и имеет прозрачный «пятячок» в носу фюзеляжа. В полку, сформированном майором Василием Чувило, имелись самолеты ДБ-3ф, ПС-84, но «пешки» составляли большинство. Характерный признак разведчика Пе-2 — сигарообразные подвесные баки под центропланом



апр ГК в 1-й гвардейский авиационный полк дальних разведчиков Главного командования. Предложение восприняли благосклонно, но особую нумерацию для гвардейских разведполков отвергли. В февраля 1943 г. приказом наркома обороны 2-й апр ГК «за проявленные отвагу, стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава в боях с немецкими захватчиками» был преобразован в 47-й гв. адр ГК КА. 17 февраля 1943 г. на аэродроме Монино в торжественной обстановке представитель Ставки ВГК генерал-майор Машин и генерал Д.Д. Грендаль вручили командиру полка подполковнику Т.Т. Тюрину гвардейское знамя.

Полк продолжил боевую работу, обеспечивая разведданными ГК КА и командование фронтов при ликвидации Демянского плацдарма. В отчетных документах полка указано: «Разведано 22 аэродрома, над которыми были 180 раз, где было обнаружено 917 самолетов. Перед Северо-Западным фронтом было установлено базирование до 230—260 самолетов... Смело и грамотно вел разведку экипаж лейтенанта

Ширяева и старшего сержанта Штатского, который для подхода к аэродромам противника использовал облачность, заход производил с приглушенными моторами против солнца, постепенно наращивая скорость, уходил в сторону солнца».

14 марта 1943 г. с боевого задания на фотографирование переднего края обороны противника под Старой Руссой не вернулся заместитель командира полка гвардии майор В.Ф. Столяров, опынейший летчик с довоенным стажем. Столяров вылетел на задание на самолете Ту-2. На земле получили радиogramму: «Задание выполнил, самолет исправен», после чего связь прервалась. Через два дня в полк вернулся штурман экипажа капитан Хабеев, который рассказал, что Ту-2 зажгли истребители FW 190. Остальные члены экипажа погибли.



Летный состав 47-го гв. драп в 1943 г. у самолета Пе-2 Р



На фоне двухместного Пе-3Р со снятым коком винта и пушкой ШВАК в носовой части машины почему-то сфотографированы трое авиаторов из 2-го аэрг. КА

Летом 1943 г. эскадрилья полка вела разведку в интересах Ставки ВГК, подготавливая операцию на Курской дуге. Всего было произведено 333 разведывательных полета днем и 102 ночью. Именно этот период в истории полка связан с наибольшими боевыми потерями в экипажах разведчиков.

В дальнейшем работа полка была направлена на обеспечение Ставки ВГК развединформацией при подготовке и проведении Смоленско-Рославльской операции. Первая эскадрилья вела разведку на Ту-2 с аэродрома совхоз Дугино. Сюда же 11 августа 1943 г. были перебазированы для ведения ближней разведки четыре экипажа Пе-2 четвертой эскадрильи. 3-я эскадрилья гв. майора Малютина с аэродрома Андреаполь вела разведку дальних подступов к Смоленску. При этом воздушная разведка велась на полный радиус в секторе: Невель — Даугавпилс — Рига по северу и Орел — Гомель — Лунинец — по югу. Всего в интересах этой операции было выполнено 452 боевых вылета, разведано 85 ж/д узлов, 130 населенных пунктов, 52 аэродрома.



Этот Пе-2 Р ранней постройки (судя по наличию остекления на боковых поверхностях носа фюзеляжа) оборудован радиополукомпасом РПК-2 «Чайка» с каплевидной антенной под кабиной пилота

Весной и летом 1943 г. полк одновременно обеспечивал подготовку двух наступательных операций Красной Армии — Смоленско-Рославльской и Орловско-Брянской: «В среднем за июль — август 1943 г. на железнодорожных узлах вскрывалось подвижного состава: Орша — 80—86 составов из 3050 вагонов и платформ, Минск — 60 составов, Рославль — 25—30 составов, Брянск — 75 составов, Витебск — 50, Жлобин — 65, Гомель — 70 составов. Но аэродромах в мае — августе 1943 г. было вскрыто самолетов: Смоленск сев. [Северный] 120—130, Балбасово — 130, Старый Быхов — 110, Шоталово — 35, Боровское — 70, Могилев — 110, Брянск — 104, Сежа — 50, Орел — 144 самолета...» — докладывал штаб части генералу Грендалю.

29 ноября 1943 г. 1-я эскадрилья гв. капитана Дрыгина в составе шести Ту-2 и одного Пе-2 перебазировалась с аэродрома Двоевка на аэродром Смоленск, а 30 ноября в Смоленск перелетели шесть Пе-2 3-й эскадрильи. Экипажи полка вернулись на землю древнего Смоленска, откуда в июне—июле 1941 г. совершали первые боевые вылеты. Всего за 1943 г. полк потерял 28 самолетов (шесть Ил-4, шесть Ту-2, 14 Пе-2, два Ли-2) и 27 экипажей.

К боевым действиям в 1944 г. полк приступил в составе шести эскадрилий, 46 боевых самолетов, 42 дневных и 17 ночных экипажей. На вооружении 3-й и 4-й эскадрилий состояли самолеты Пе-2, в 1-й эскадрилье — Ту-2, во 2-й — Ил-4, в 5-й — Ли-2. 6-я резервная учебная эскадрилья была вооружена самолетами Пе-2 и УПе-2. В феврале 1944 г. распоряжением командующего ВВС Красной Армии весь состав 1-й эскадрильи был откомандирован в формируемую дивизию на самолетах Ту-2; новую 1-ю эскадрилью перевооружили «пешками».

В 1944 г. полк производил воздушную разведку:

- с января по июнь до рубежа Таллин — Рига — Каунас — Белосток;
- с июня по август до рубежа Виндава — Грын — Остров;
- с сентября по декабрь до рубежа Бублиц — Познань — Бреслау.

Кроме того, полку ставились дополнительные задачи на разведку территории Финляндии. Экипажи 5-й ночной эскадрильи, имевшей на вооружении самолеты Ли-2, выполняли специальные задания разведуправления Генштаба Красной Армии по выброске грузов и людей в глубокий тыл противника. В апреле 1944 г. эту эскадрилью передали во 2-ю авиадивизию особого назначения (ад ОН).

В январе — марте 1944 г. полк обеспечивал разведку в интересах снятия осады Ленинграда, в июне 1944 г. снабжал необходимой информацией Генштаб и командование Ленинградского фронта при прорыве линии Маннергейма и овладении городом-крепостью Выборг. В июне — августе 1944 г. разведчики 47-го апдр ГК способствовали разгрому германских войск на участках 1 Прибалтийского, 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов.

В этот период проявилось боевое мастерство штурмана 2-й эскадрильи гв. капитана В.П. Соколова, прибывшего в полк в июле 1943 г. из особой авиагруппы разведуправления Генштаба КА. К этому времени капитан Соколов уже имел на своем счету 79 боевых вылетов, включая 11 на разведку глубоких тылов противника и 17 на выброску оперативных групп и грузов в тылу врага (он летал на Do 215). Этот «дорный» в числе других образцов авиационной техники был закуплен в Германии еще в 1940 г. Полеты на Do 215 капитан Соколов выполнял вместе с капитаном Груздиным с аэродрома Гатчина в район Новгорода и Кречевицы. Результаты ночных разведывательных полетов были весьма успешными, но возникло много проблем с собственными средствами ПВО. Красные звезды на черных крыльях и на киле у Do 215 ночью зенитчики не видели (днем звезды также вряд ли бы служили достойным аргументом), зато характерный гул немецких моторов знали хорошо, как и силуэт немецкого самолета. В итоге ночные рейды красnozвездного «немца» признали нецелесообразными. Капитан Соколов продолжил летать на боевые задания на Ил-4 ночью и на Пе-2 днем.

В первом полугодии 1944 г. вся боевая работа велась с оперативных аэродромов, расположенных на удалении от линии фронта на 70 — 100 км. Разведка строилась по принципу одновременного охвата визуальным наблюдением и фотографиями в течение двух-трех дней подряд загруженности ж/д узлов и оценки интенсивности перевозок. Затем два-три дня подряд выявлялось базирование авиации противника на аэродромах, а на протяжении следующих двух-трех дней контролировалось движение войск противника по шоссе и грунтовым дорогам. В тактической глубине направление, род и интенсивность движения вскрывались сплошным фотографированием всех рокадных и радиальных дорог.

С апреля по 3 июля 1944 г. экипажи 4-й эскадрильи про-



Фотоснимок немецкого аэродрома, имеющего взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием. Особенно много подобных снимков советские разведчики сделали во второй половине войны

извели 243 дневных боевых вылета на тактическую и оперативную разведку финских и эстонских портов на побережье Финского залива. Над портами разведчики появлялись 119 раз, обнаружив в их акваториях 15 эсминцев, семь подводных лодок, 67 торпедных катеров, 799 барж, 598 транспортов и 119 иных плав-



Экипаж самолета-разведчика поздней серии выпуска собирается в путь. Виден открытый люк кабины летчика и штурмана, а позади него два отверстия для объективов фотоаппаратов в створках отсека полезной нагрузки. Антенна радиополукомпаса РПК-10 «Чайнок» имеет форму кольца

средств. Систематической разведкой была вскрыта переброска на Карельский перешеек нескольких пехотных дивизий и частей Люфтваффе, вооруженных самолетами Bf 109G и FW 190.

Особую находчивость и инициативу в фотографировании военных объектов противника проявил экипаж гв. лейтенанта Бугакова и летчика-наблюдателя гв. лейтенанта Руднева. 25 апреля 1944 г., фотографируя морской порт Котка, экипаж встретился с плотным заградительным огнем. Поскольку повторный проход над портом был чреват потерей машины и ценных разведданных, а фотографирование порта одним пролетом не обеспечивало захвата всей площади объекта, экипаж впервые применил фотографирование путем качания АФА попеременными кренами самолета.

Огромную работу полк провел при подготовке операции «Багратион» — генерального наступления советских войск в Белоруссии. К началу наступательной операции Красной Армии было вскрыто базирование истребительной авиации противника на аэродромах:

Орша — 16 FW 190, Улла — четыре самолета, Полоцк — 15 FW 190, Минск — 20—30 самолетов, Барановичи — 15 истребителей, Белосток — 16, Борисов — девять, Могилев — девять, Лида — 13, Кобрин — 14 истребителей. Выполнение боевых заданий было сопряжено с большим риском. Линия фронта прикрывалась патрулирующими истребителями противника до высоты 6000—7000 м, и, кроме того, над расположением собственных войск и коммуникациями истребители Люфтваффе действовали методом свободной охоты. Все важные объекты прикрывались зенитной артиллерией.

В этих условиях полк вел разведку одиночными самолетами без прикрытия истребителями. Не реже одного раза в десять дней, а в период наступления каждые три дня, производилась разведка всех аэродромов и посадочных площадок противника в полосе действий полка. Прифронтовые дороги в тактической глубине подвергались сплошному фотографированию один-два раза в сутки. Разведчики вскрыли не только рубежи обороны противника до рубежа реки Висла, но, что не менее важно, обнаружили участки, где тыловые оборонительные рубежи отсутствовали.

После начала операции «Багратион» экипажи 47-го гв. аэдр ГК фиксировали повсеместное отступление противника, порой переходившее в бегство: «Экипаж Шишкина 26.6.1944 г. обнаружил в движении колонну автомашин и повозок в 1670 единиц, лейтенант Петров обнаружил колонну в 1800 единиц в движении на запад, лейтенант Шмут обнаружил колонну в 2900 единиц, а 28 июня — колонну свыше 3000 автомашин и повозок, лейтенант Рыжков обнаружил колонну в 1380 единиц, а 29 июня — колонну в 6000 автомашин и повозок, лейтенант Жерновой обнаружил колонну в 2300 автомашин и повозок».

С июля 1944 г. полк полным составом базировался в Смоленске. В этом же месяце приказом Верховного главнокомандующего «за образцовое выполнение заданий командования в боях с немецкими захватчиками при форсировании р. Березина и за овладение г. Борисов полку было присвоено почетное наименование «Борисовский»; кроме того, он был награжден орденом Красного Знамени.

Всего за 1944 г. экипажи полка выполнили 1482 боевых вылета, 2721 тренировочный полет, а также 1048 прочих полетов. Силами личного состава пятой эскадрильи было подготовлено и передано в боевые эскадрильи 26 экипажей. Личный состав полка за 1944 г. получил 527 правительственных наград, а 4 февраля 1944 г. гв. капитаны А.Ф. Попов, Е.Л. Меллах и Р.Л. Яцук первыми в полку были удостоены звания Героя Советского Союза. Потери за 1944 г. составили 42 самолета, 17 экипажей и 79 человек личного состава. На 1 января 1945 г. в полку по штату состояло 25 самолетов Пе-2, два Ту-2, два В-25, семь Ил-4.

В течение 1945 г. полк обеспечивал воздушную разведку окружение и разгром восточно-прусской группировки, Восточно-Померанскую и Западно-По-



Экипаж командира звена капитана Романова из 47-го гв. драп. Неоднократно летчик приводил на аэродром серьезно поврежденную в бою с истребителями или от обстрелов с земли машину

меранскую операцию при форсировании реки Одер и разгром штеттинской группировки противника.

Воздушная разведка велась в интересах командования всех уровней. В итоге обеспечения боевой разведкой Главного и фронтового командования при проведении Восточно-Прусской операции в декабре 1944 г. — январе 1945 г. экипажи полка с аэродромов в Польше (Крынки, Бель и Модлин) совершили 446 боевых вылетов, проведя разведку 55 аэродромов, 126 крупных ж/д узлов, 148 городов и крупных населенных пунктов, семь морских портов. В начале января 1945 г. по заданию Ставки ВГК экипаж гв. старшего лейтенанта Дунаевского с высоты 7000 м выполнил подробное площадное фотографирование Берлина.

5 апреля 1945 г. за образцовое выполнение заданий командования в боях с немецкими захватчиками при овладении городом Торунь и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Верховного Совета СССР полк был награжден орденом Суворова III степени.

В апреле — мае 1945 г. в ходе общего наступления советских войск на территории Германии экипажи полка с аэродромов Торн и Розгов продолжали вести оперативную-тактическую разведку в интересах Ставки ВГК с одновременным выполнением задач в интересах командования фронтов и воздушных армий. 5 мая 1945 г. экипаж гвардии ст. лейтенанта Нестерова фотографированием острова Борнхольм обнаружил 23 судна различного тоннажа, 10 подводных лодок и 12 транспортов. Была выявлена эвакуация портов Свиномюнде, Штральзунд, Росток. Военный и торговый флот Германии уходил в порты Гамбург, Киль, Данию, Голландию.

В апреле 1945 г. один из самолетов полка подвергся атаке реактивного истребителя Me 262: «Экипаж Н.П. Остапенко (штурман И.П. Павлов, радист Балалыкин) получил задание сфотографировать аэродромы района Берлина. Набрал высоту 7000 м, разведчики сфотографировали потсдамский аэродром, южную часть берлинских аэродромов и направились на север через центр немецкой столицы. Не встретив над Берлином ни зенитного огня, ни истребителей противника, разведчики насторожились. Все разъяснилось довольно быстро: «Товарищ командир, над нами самолеты!» — доложил радист. Посмотрев вверх, летчик и штурман увидели несколько сот американских бомбардировщиков, которые с высоты 9000—10 000 м бомбили город. Ничего не оставалось, как быстрее уйти из опасной зоны, дабы случайная бомба союзников не угодила в самолет-разведчик. Не долетая до линии фронта километров 30, разведчиков на высокой скорости атаковали три двухмоторных истребителя противника, которые сделали три захода, открывая стрельбу с дальней дистанции. Когда истребители выходили из атаки, за ними оставался черный хвост дыма, и радист поначалу сообщал, что сбил одного, а затем и второго истребителя, но они возвращались и снова атаковали. Летчик Остапенко был

вынужден пикировать и бросать самолет из стороны в сторону, не давая противнику возможности вести прицельный огонь. На высоте 700—800 м перелетели линию фронта в районе Одера, после чего вражеские истребители ушли в западном направлении».

За апрель—май 1945 г. экипажи полка выполнили 1305 боевых вылетов, в ходе которых разведано 54 города, 69 ж/д узлов, 77 аэродромов, 21 морской порт. 23 апреля 1945 г. полк понес последнюю боевую потерю в Великой Отечественной войне: экипаж командира звена гв. ст. лейтенанта К.К. Дунаевского не вернулся с боевого вылета на разведку Берлина. Этот экипаж считался лучшим в полку. За год активной боевой работы К.К. Дунаевский совершил 106 боевых вылетов, 13 раз был атакован истребителями и 48 раз обстреливался зенитками противника. Он 10 раз летал на разведку объектов в Берлине, столько же раз побывал над Данцигом и Гдыней, восемь раз над Кенигсбергом и семь раз над Штеттином. На отснятых его экипажем фотопленках было дешифровано 148 аэродромов с 2679 самолетами, около 32 тыс. автомобилей, 3646 ж/д эшелонов, 325 танков и 925 кораблей и судов. Дунаевский и его штурман Нурписов были представлены к званию Героя Советского Союза еще при жизни, но удостоены его уже посмертно.

За весь период Великой Отечественной войны полк произвел 4463 боевых вылета с налетом 9810 часов. За годы войны произведена разведка 19 646 городов и крупных населенных пунктов, 16 836 ж/д узлов и станций, 4469 аэродромов. С июля 1941 г. по 23 апреля 1945 г. полк потерял 297 человек личного состава, 83 экипажа и 99 самолетов. На 9 мая 1945 г. в строю имелось 48 экипажей, семь из которых летали на Ту-2, десять — на Ил-4, 27 — на Пе-2 и Пе-3 и два — на В-25.

48-й гвардейский апдр ГК КА

Не менее заслуженным закончил Великую Отечественную войну и другой авиаполк разведчиков Главного командования Красной Армии — 48-й гв. апдр ГК КА, который начал боевые действия как 40-й сблп. 22 июня 1941 г. он базировался на аэродроме Виндава (Латвия), имея в наличии 54 СБ, и входил в состав 6-й смешанной авиадивизии. В мае — июне 1941 г. десять пилотов, включая командира полка майора И.Е. Могильного, прошли переучивание на Пе-2, однако самолетами этого типа полк не располагал.

22 июня 1941 г. в 4.07 аэродром Виндава был атакован двенадцатью немецкими самолетами, которые бомбили и обстреливали стоянки. Сгорело и получило повреждения более десятка СБ. В 11.40 две девятки бомбардировщиков во главе с капитаном Панковым вылетели для нанесения удара по мотомеханизированным частям противника в районе Тауроген. Потерь в воздухе не было, однако в районе цели штурман одного из СБ лейтенант Попович покинул машину с па-



Механики по фотооборудованию готовят камеру АФА-1 к установке в отсек полезной нагрузки. Створки люка выполнены выпуклыми для уменьшения влияния воздушного потока на объектив камеры

рашютом, не сбросив бомб. Пилоту пришлось освободиться от бомбового груза с помощью аварийного сбрасывателя. В 12.00 эскадрилья под командованием ст. политрука Осташенко нанесла удар по переправе в районе Тильзита и также вернулась без потерь. Однако в ходе повторного боевого вылета, когда к целям отправились 17 СБ капитана Панкова и 11 СБ капитана Лавренцова (вновь без истребительного прикрытия), удача отвернулась от экипажей 40-го сбл: первая группа потеряла семь, а вторая — четыре бомбардировщика. По докладом стрелков, один Вф 109 был сбит и разрушился при ударе о землю.

Утром 23 июня 1941 г. старший инженер полка доложил: осталось 22 исправных самолета, еще 14 совершили вынужденные посадки (часть из них — на других аэродромах). 29 июня группа СБ удачно атаковала и разрушила крушпильский мост, а через три дня — еще одну переправу противника через Западную Двину. Часть боевых вылетов совершалась ночью. Всего на протяжении первого «фронтowego тура» войны, закончившегося 15 июля 1941 г., полк совершил более 300 боевых самолето-вылетов, после чего сдал уцелевшие СБ в 35-й сбл и ушел на переформирование в тыл.

22 июля в Новочеркасске 40-й сбл приступил к переучиванию на тяжелые истребители Пе-3 (двухместный вариант Пе-2 с увеличенной дальностью полета и немного усиленным наступательным вооружением), а также выделил из своего состава 40-й «А»: скоростной бомбардировочный авиационный полк, вскоре сменивший наименование и ставший 511-м ббл. 30 августа 40-й сбл перелетел в Раменское для получения матчасти, а 16 сентября 1941 г. вновь приступил к боевым действиям с аэродрома Серпухов. Командиром полка стал капитан И.Ф. Лавренцов, сменивший погибшего в авиационной катастрофе майора Могильного. Полк, располагавший 32 Пе-3, был включен в состав особой 81-й авиационной дивизии полковника А.Е. Голованова и поначалу предназначался для сопровождения и прикрытия дальних бомбардировщиков ТБ-7 и Ер-2. Однако в этом качестве действовать ему не пришлось в связи с переходом советской дальнебомбардировочной авиации на ночные вылеты. Реально осенью и в начале зимы 1941 г. 40-й сбл работал в роли бомбардировочного (самолет мог нести две бомбы ФАБ-100 в небольших бомбоотсеках, устроенных в задней части мотогондол, и еще четыре бомбы на внешней подвеске; чаще всего на Пе-3 подвешивали шесть ФАБ-100).

16 и 17 сентября 1941 г. тяжелые истребители 40-го сбл сопровождали транспортные машины ПС-84 (лицензионные копии американских DC-3), на которых в Ленинград и обратно перелетала группа членов советского правительства и высших командиров Красной Армии. В период с 22 по 24 сентября 1941 г. полк нанес ряд массированных ударов по железнодорожному узлу Старая Русса и вывел его из строя на неделю. 27 и 28 сентября 16 Пе-3 в составе двух групп капитанов Рогова и Малофеева бомбили железнодорожную станцию Рославль и приостановили движение эшелонов на двое-трое суток. Потери полка в сентябре составили четыре Пе-3, из них две машины были потеряны по небоевым причинам.

В октябре — ноябре 1941 г. 40-й сбл многократно наносил удары по переправам через реку Угра, а также повредил мост через Волгу в районе Калинина. Потери в октябре составили 13 машин (часть из них — Пе-2, прибывшие на пополнение). Отмечалось очень сильное противодействие истребителей противника. Известно, что четыре Пе-3 были достоверно сбиты «мессершмитами», а еще шесть не вернулись с боевого задания по неизвестным причинам. Тяжелой утратой для полка стала гибель 8 октября 1941 г. экипажа командира эскадрильи капитана А.Г. Рогова и штурмана В.И. Фроносова. По докладу лейтенанта И.В. Малая, который шел ведомым, «пешка» Рогова была подбита зенитным огнем, загорелась и врезалась в железнодорожный мост через Угру. До своей гибели капитан А.Г. Рогов успел выполнить 60 боевых самолето-вылетов и был представлен к званию Героя Советского Союза. Указ о присвоении капитану Рогову высшего почетного отличия СССР был датирован 22 октября 1941 г.

В ноябре в Подмоскowie стояла в основном нелетная погода, поэтому интенсивность полетов и соответственно потери в этом месяце оказались меньшими — пять Пе-2 и Пе-3. Всего за период обороны Москвы полк выполнил 365 самолето-вылетов и сбросил 218 т бомб. В связи с реорганизацией 81-й авиадивизии в 3-ю авиадивизию дальнего действия 40-й сбал на период с 4 по 14 декабря передали в состав 6-го истребительного авиакорпуса ПВО, но уже 15 декабря он был преобразован в разведывательный — 40-й аэрг. Главного командования Красной Армии. В этот день в боевом составе полка, базировавшегося в Монино, имелось четыре Пе-2 и восемь Пе-3. Вновь сменился командир части: капитан И.Ф. Лавренцов получил тяжелую травму при неудачной попытке взлета на Пе-2 с места вынужденной посадки и вместо него был назначен майор П.М. Садов.

За декабрь 1941 г. полк в связи с плохой погодой выполнил всего 39 самолето-вылетов, при этом задания были выполнены только в восьми из них. В январе 1942 г., совершив 97 самолето-вылетов на разведку, полк потерял один Пе-3, но дальше потери стали расти. Так, в феврале на свой аэродром не вернулись два Пе-3 и один Пе-2 (все в один день — 14 февраля) при 105 боевых вылетах. После выполнения разведки на участке Вязьма — Ржев самолет ст. лейтенанта С.И. Лапшова и И.И. Кобяцкого был обстрелян зенитной артиллерией противника. Снаряд попал в фюзеляж, самолет загорелся. Оба офицера выбросились с парашютами над расположением немецкой зенитной батареи и были схвачены. Сергей Лапшов в плену заболел и умер. Иван Кобяцкий, раненный осколками в руки и ногу, долго скрывался в глухом лесу, отморозил руки, у него началась гангрена. Потерявшего сознание штурмана подобрал случайный немецкий патруль. В Вяземском лагере его несколько раз прооперировал советский врач-военнопленный, благодаря которому Кобяцкий выжил. В 200 км от линии фронта был подбит зенитками другой Пе-3 (капитан В.С. Хуртин — ст. лейтенант Е.С. Пономаренко), штурмана ранило в ногу. После приземления оба попали в плен, их доставили в штаб танкового корпуса. Виктор Хуртин отвечал на вопросы резко, вызывая, отказываясь сообщать какую-либо информацию, и немцы его расстреляли. Евгения Пономаренко, ставшего инвалидом, освободили из плена только после Победы. Третья машина — Пе-2 лейтенанта А.В. Крутова — потерпела ка-

тастрофу на обратном участке маршрута от цели, все члены экипажа погибли.

Весной 1942 г. полк действовал отдельными оперативными группами на наиболее важных участках советско-германского фронта. Самолеты 40-го аэрг. вели разведку крупнейших немецких аэродромов Сеца, Алсуфьево, Брянск, Орел, отслеживали передвижения войск противника в глубине оккупированной территории. По состоянию на 1 мая 1942 г. полк располагал четырьмя Пе-3 и пятью Пе-2, в том же месяце он пополнился пятью самолетами Пе-3бис с 20-мм пушками в носовой части фюзеляжа, а также американскими машинами: одним В-25С «Митчелл» и одной «Аэрокоброй».

В июле — августе 1942 г. полк основными силами производил разведку на центральном участке советско-германского фронта и одной эскадрией — в полосе Юго-Западного фронта, где наступали немецкие 6-я и 4-я танковые армии. В этот период ожесточенность боев достигла своего пика. Так, 12 июля один Пе-3 был уничтожен штурмовым ударом на аэродроме «Совхоз Воробьевка», а через два дня взлетавший Пе-3 был сбит истребителем противника и упал практически в расположении части. 21 июля летчик ст. лейтенант Рогов, поднимая машину с короткой полосы, не справился с управлением и скапотировал. Расплата была жестокой: опираясь на печально знаменитый приказ № 227, военный трибунал приговорил пилота к расстрелу! В августе потери оказались и того больше: два Пе-2 и пять Пе-3, в том числе одна машина была вновь уничтожена вражескими бомбардировщиками прямо на аэродроме. В этот же день, 10 августа, сильно пострадал и технический состав полка. В числе 12 убитых оказался старший инженер 40-го аэрг. инженер-капитан А.И. Смирнов.



Фотоснимок немецкого аэродрома Саки в Крыму, сделанный с борта советского самолета-разведчика Пе-2. На летном поле наблюдается шестимоторный вражеский самолет



Специалисты из группы вооружения устанавливают крупнокалиберный пулемет БК после чистки в носовую огневую точку разведчика Пе-2

Случались и анекдотические эпизоды. Так, 30 августа одинокий Пе-3 подвергся атаке истребителя противника. Командир экипажа решил укрыться в облаке, но, не имея опыта пилотирования вслепую, вскоре потерял пространственную ориентировку. Через какое-то время самолет вывалился из облаков вверх колесами. К счастью, запаса высоты хватило, летчик выровнял машину, но затем с удивлением обнаружил, что штурмана в кабине нет. Оказалось, что последний, не слишком доверяя способностям молодого пилота, счел за благо выброситься с парашютом. На следующий день сконфуженный штурман вернулся в часть. Надо сказать, что летом 1942 г. полк пополнился группой пилотов-новичков, имевших необычные для этой категории военнослужащих звания воентехников 2 ранга. Это были «технари», выразившие желание стать летчиками и переученные наскоро в летных школах весной 1942 г. Разумеется, летные навыки у них оставляли желать лучшего.

В период подготовки Сталинградской наступательной операции 40-й авр ГК производил сплошное фотографирование оборонительных позиций противника. Таким образом, он внес заметный вклад в создание единой фотокарты всего района, элементы которой были направлены в войска, а вся карта целиком использовалась командованием фронтов и Ставкой ВГК при планировании контрнаступления. По состоянию на 20 декабря 1942 г. полк располагал десятью Пе-2, таким же числом Пе-3 и тремя В-25С «Митчелл».

Одним приказом с 2-м авдр ГК, 8 февраля 1943 г., «за успехи в боевой работе и героизм, проявленный личным составом», полк был преобразован в 48-й гвардейский авиационный полк дальних разведчиков Главного командования Красной Армии.

Боевая работа полка в последующий период была отмечена теми же особенностями, что и в случае с 47-м гв. авдр ГК:

- действия на широком фронте, практически от Черного до Балтийского моря отдельными оперативными группами на наиболее важных направлениях;
- большая глубина полетов за линию фронта с применением подвесных топливных баков;
- практически повсеместное отсутствие истребительного прикрытия;
- наличие в полку разнородного боевого состава (эскадрильи истребителей-разведчиков Як-9Д, эскадрильи самолетов А-20В и А-20С, а также нескольких В-25 в дополнение к «пешкам», составлявшим все же костяк полка).

В СССР всего один разведывательный полк был полностью вооружен американскими двухмоторными машинами А-20В и С — речь идет о 16-м орал майора Шерстюкова. Накопив в целом положительные отзывы о машине (пилоты 16-го орал утверждали, к примеру, что на высоте 6000 м и более они легко отрывались от преследующих «мессершмиттов»), генерал Д.Д. Грендель решил попробовать ее в роли дальнего разведчика. Однако результат получился, в общем, малоудовлетворительный: из-за недостаточной прочности самолет не мог энергичным маневром уйти от вражеского истребителя (пилоты «пешек»-разведчиков часто пикировали почти до земли, выполняли бочки и даже перевороты), а огневая мощь оборонительных пулеметов все же оказалась недостаточной. Роковую роль сыграло и решение фирмы «Дуглас» о переходе к серийному выпуску самолетов-штурмовиков варианта А-20G, у которых отсутствовала нормальная кабина штурмана в носу фюзеляжа: ее место заняла батарея 20-мм пушек или 12,7-мм пулеметов. Такие машины оказались абсолютно неподходящими для роли разведчика, где условия для ведения наблюдения штурманом должны быть идеальными. Поэтому после достижения пика численности «американцев» в конце 1943 г. — начале 1944 г. (так, 1 января 1944 г. в боевом составе 48-го авдр ГК имелось 18 Пе-2, два Пе-3, 14 А-20, 4 В-25 и 7 Як-9Д, не считая учебных и транспортных машин), их роль

стала постепенно сокращаться и к концу 1944 г. сошла на нет.

В начале 1944 г. в полк прибыли для получения боевой оценки в варианте разведчика два самолета Пе-2 со звездообразными моторами М-82Ф. Ожидалось, что оценка будет положительной. Некоторые начальники разведотделов воздушных армий, ознакомившись с «рекламной» информацией ОКБ-22 о высоких летных данных машины, горячо ратовали за их скорейшее внедрение. Однако, по мнению командира 48-го гв. апдр ГК гв. подполковника П.С. Лозенко, Пе-2 с М-82Ф оказались хуже обычных «пешек», несмотря на то что их двигатели были в полтора раза более мощными. Главными недостатками «пешки» с М-82Ф комполка Лозенко счел большой расход бензина, что значительно сокращало радиус действия самолета (объем баков почти не увеличился), а также недоведенность винтомоторной группы, из-за чего набор высоты приходилось производить, делая периодические «площадки» для охлаждения перегревавшихся двигателей. Кроме того, моторы по-разному реагировали на резкую дачу газа, и при разбеге самолет разворачивало, что грозило поломкой шасси. В общем, от «пешек» со звездообразными моторами толку оказалось маловато. Зато другая машина, ставшая почти раритетом во второй половине войны, воспринималась экипажами разведчиков на «ура». Речь идет о семи Пе-3, изготовленных авиазаводом № 22 и переданных в 48-й апдр ГК в августе—сентябре 1944 г. В этот же период, 7 сентября 1944 г., полк получил почетное наименование «Нижеднестровский».

Сложившиеся на Западе (а теперь и в России) стереотипы не сулят ничего хорошего советскому летчику, побывавшему в немецком плену. А вот пример обратного свойства. Летчик Михаил Сапожников воевал в составе 40-го сбл с первого дня войны с нацистской Германией. 17 сентября 1942 г. экипаж командира заена старшины М.А. Сапожникова вылетел на разведку аэродромов Калач и Тагинская. При выполнении задания самолет был атакован семью вражескими истребителями. «Пешка» загорелась, экипаж был вынужден выбраться с парашютами над территорией противника и был схвачен немцами. Старшина Сапожников пробыл в плену восемь дней, после чего бежал. В свою часть он вернулся в начале ноября 1942 г. и снова стал летать на задания в глубокий тыл противника, совершив к ноябрю 1943 г. 113 разведывательных боевых вылетов. Отважный пилот был представлен к званию Героя Советского Союза, которое было ему присвоено 4 февраля 1944 г.

Чуть скромнее был счет пилота 48-го гв. апдр ГК КА мл. лейтенанта Владимира Червякова, который к ноябрю 1943 г. совершил 102 боевых вылета на разведку важнейших объектов врага. В его служебно-боевой характеристике отмечалось: «Неоднократно подвергался обстрелу зенитной артиллерии и атакам истребительной авиации противника, но благодаря отличной технике пилотирования и умелым маневрам



Под центроплан «пешки» подвешивают внешний топливный бак. По инструкции разрешалось использование такого бака не более чем в двух полетах: фактически он был картонным и не выдерживал длительного контакта с бензином

возвращался на свой аэродром и привозил ценные сведения командованию. Выполнял ряд спецзаданий Ставки Верховного главнокомандования. Освоил пять типов самолетов, имеет налет 410 ч». Одним указом Президиума Верховного Совета СССР с М.А. Сапожковым летчик В.И. Червяков был удостоен звания Героя Советского Союза. В 1944 г. он выполнил еще 59 боевых вылетов на дальнюю разведку, а в последний раз отважный летчик отправился на боевое задание 9 мая 1945 г.

98-й гвардейский апдр ГК КА

В начале осени 1941 г., когда довоенные советские разведывательные авиаполки практически полностью потеряли технику и значительную часть экипажей, возникла идея придать каждому из фронтов по одной разведэскадрилье, вооруженной современными самолетами-разведчиками Пе-3. Производство таких машин в сентябре 1941 г. было развернуто на московском авиазаводе № 39. До середины октября, когда завод был вынужден начать перебазирование в Иркутск, он успел выпустить почти 200 Пе-3, часть из которых направили в разведывательные подразделения. В их числе была 215-я отдельная дальняя разведывательная авиаэскадрилья (одраз) капитана С.Д. Бермана, закончившая формирование и переучивание на новую технику 11 октября 1941 г. Местом базирования эскадрильи было выбрано подмосковное Монино, где уже располагался 2-й апдр ГК КА. Собственно, эта эскадрилья по характеру действий и районам применения как бы дополняла 2-й апдр, выполняя боевые вылеты преимущественно в западном и юго-западном направлениях. Ее объектами чаще всего становились железнодорожные узлы и аэродромы Орла, Гомеля, Брянска, Смоленска, Витебска.



Участник советско-финской войны и Великой Отечественной с июня 1941 г. майор Михаил Конкин — первый Герой Советского Союза в разведывательных частях ВВС КА. Согласно документам части, к июлю 1942 г. он успешно выполнил 70 боевых вылетов, включая 40 на дальнюю разведку на самолетах Пе-3 или Пе-2 с подвесными бензобаками. Указ о вручении М.П. Конкину «Золотой Звезды» был подписан 23 ноября 1942 г.

Иногда эскадрилью привлекали и к решению тактических задач, для чего производилась аэрофотосъемка районов Вязьмы, Волоколамска и Юхнова. Начав боевую работу 25 октября и располагая поначалу семью Пе-3, до конца 1941 г. 215-я одраз успела выполнить 90 самолето-вылетов и при этом потеряла семь машин (в том числе четыре Пе-3 и три Пе-2, прибывшие на пополнение).

В начале 1942 г. эскадрилья обеспечивала информацией Генштаб КА и командование Западного и Калининского фронтов при осуществлении контрнаступательной операции против немецкой группы армий «Центр». За четыре месяца — с января по апрель — было произведено еще 137 самолето-вылетов на разведку.

В апреле 1942 г. эскадрилью переформировали в отдельный разведывательный авиаполк. Его командиром стал майор С.Д. Берман; летный состав прибыл в основном из 450-го сбал и запасных авиачастей. По состоянию на 1 мая 1942 г. 4-й апр ГК КА — такое наименование получила часть — располагал одиннадцатью Пе-2 и восемью Пе-3. Теперь, располагая тремя полками (генерал Д.Д. Грендаль нередко в донесениях командованию называл их «дивизией разведчиков ГК КА»), штаб ВВС КА ставил задачи по разведке на

огромных пространствах, практически «от моря до моря».

Многие экипажи авиаразведчиков Главного командования отличались отличным владением техникой, настойчивостью и отвагой при выполнении боевых заданий. К примеру, 30 марта 1942 г. штабом ВВС КА были особо отмечены «исключительная смелость и инициатива, проявленные экипажами младшего лейтенанта А.М. Филимонова из 40-го апр ГК и капитана И.В. Суворова из 215-й одраз. Они не только полностью выполнили поставленные перед ними задачи, но по своей инициативе дополнительно произвели разведку движения войск по дорогам и уточнили базирование авиации противника...». Все члены экипажей «пешек» получили благодарности; кроме того, этот боевой вылет был им засчитан за два.

Для увеличения глубины просматриваемой территории за линией фронта помимо постоянного аэродрома базирования (Монино, а с ноября 1942 г. — Чкаловская) 4-й апр ГК стал применять тактику оперативных групп, перебрасываемых на оперативные аэродромы — Липецк, Едрово, Клин и др. На самолетах Пе-2 и Пе-3 монтировали по два фотоаппарата АФА-1, но по-разному: в случае Пе-2 в бомбоотсеке (уступом вправо по полету), а на Пе-3 — строго по оси хвостовой части фюзеляжа. Позднее, в 1943—1944 гг., появились более совершенные фотоаппараты АФА-3С и АФА-33, сменившие АФА-1. Кроме того, применялись разнообразные качающиеся установки с двумя или даже с тремя положениями для фотографирования, которые позволяли существенно увеличить ширину фотофильма, снимаемого при одном проходе.

Летом 1942 г. разведчиками 4-го апр ГК в полосе Воронежского фронта была вскрыта группировка противника в составе трех пехотных и одной танковой дивизий, обнаружена колонна бронетехники в составе более 500 единиц, двигавшаяся в направлении на Харьков. Позднее на станции Обливская удалось обнаружить центральную базу хранения немецкой 6-й армии. О повышенном внимании, которое уделялось противником этой базе, свидетельствовал тот факт, что она прикрывалась 21 батареей зенитной артиллерии.

С недельной периодичностью разведчики 4-го апр ГК просматривали аэродромы Смоленск, Болбасово, Витебск, Боровское, Шаталово, Сеща, Брянск, Ржев, Киев, Старобельск, Морозовская, Тацинская и др. Выявлялись и фиксировались железнодорожные и автомобильные перевозки врага на многих направлениях. Еще одной задачей со второй половины 1942 г. стало фотографирование последствий ударов, наносимых соединениями Авиации дальнего действия. Типовая протяженность маршрута Пе-2 составляла 900 км, а Пе-3 — 1200 км, при этом средняя продолжительность полета экипажа Пе-3 превышала 4 часа.

Для разведки немецкой группировки, действовавшей в направлении Сталинграда, была выделена

Экипаж самолета-разведчика из 98-го гв. апдр ГК КА. Хорошо виден объектив фотоаппарата АФА-33, «выглядывающий» из отсека полезной нагрузки, подвесные баки и кольцевая антенна радиополукомплекта РПК-10 «Чайнок». Это вторая половина войны: экипажи полка работали в интересах 16-й ВА и 1-го Белорусского фронта



2-я авиаэскадрилья во главе с капитаном С.А. Колодяжным, которая 14 августа 1942 г. совершила посадку на аэродроме Добринка и приступила к работе в интересах 2-й воздушной армии. 30 октября эта эскадрилья перебазировалась в Борисоглебск и перешла в оперативное подчинение 17-й воздушной армии. За два с половиной месяца экипажи 2-й эскадрильи 4-го апр ГК выполнили 365 самолето-вылетов, при этом 56 аэродромов противника просматривались ими 1160 раз.

В августе 1942 г. в 4-м апр ГК сформировали 3-ю эскадрилью на самолетах Р-39 «Аэрокобра». Ее командиром стал старший лейтенант М.П. Конкин, 23 ноября 1942 г. получивший звание Героя Советского Союза за выполнение 70 успешных боевых вылетов и уничтожение трех самолетов врага. Осенью 1942 г. его эскадрилья работала с аэродромов Калинин и Клин в интересах командования Калининского фронта и Генштаба КА.

В конце января 1943 г. в командование полком вступил старший батальонный комиссар Б.П. Артемьев. Основными боевыми машинами в 4-м апр ГК по состоянию на середину февраля 1943 г. были «пешки»: 22 Пе-2 и шесть Пе-3, а в эскадрилье Конкина — шесть «Аэрокобр». Полк выполнял к этому времени 1204 боевых самолето-вылета, в 567 вылетах (то есть примерно в каждом втором боевом полете) самолеты-разведчики полка обстреливались зенитной артиллерией, а в 52 вылетах вели воздушные бои. Экипажи доложили об уничтожении пяти истребителей противника. Собственные потери полка с момента формирования составили 27 машин; погибло 19 летчиков, штурманов и воздушных стрелков. Типовая протяженность маршрута Пе-2 равнялась 900 км, а в случае Пе-3 — 1200 км.

После успешного завершения Сталинградской операции и изгнания немцев с Кавказа внимание стало постепенно переключаться на центральный участок советско-германского фронта. Увы, авиаразведчикам Главного командования не удалось выявить опаснейшего выдвижения эсэсовского танкового корпуса для контрудара в районе Харькова. Как известно, этот эпизод стоил Красной Армии больших потерь.

Зато при подготовке к сражению на Курской дуге авиаторы проявили себя с лучшей стороны. От 4-го апр ГК еще в конце февраля 1943 г. в район Курска убыла оперативная группа в составе двух эскадрилий под командованием майора Дмитриева. Ее зоной ответственности был назначен участок западнее и северо-западнее Курска (в полосе Центрального фронта). На указанном участке сплошное фотографирование было произведено трижды: в начале и конце марта, а затем — в начале мая 1943 г. Удалось полностью вскрыть аэродромную сеть в районе Орла, систему оборонительных сооружений, позиции артиллерии и минометов, места скопления танков, бронемашин и автомобилей. Для этого потребовалось выполнить 752 самолето-вылета. Аэродром базирования оперативной группы 19 раз подвергался ударам вражеской авиации.

В мае 1943 г. 2-я эскадрилья приступила к переучиванию на американский двухмоторный самолет А-20В, который в Красной Армии чаще называли «Бостоном». Вскоре после этого получила новые «Аэрокобры» и 3-я эскадрилья. Незадолго до начала переломного сражения на советско-германском фронте в 1943 г. — Курской битвы, 17 июня, приказом наркома обороны И.В. Сталина полк преобразовали в 98-й гвардейский апдр ГК. По итогам боевой работы в период летних сражений были удостоены звания Героя

Советского Союза три авиатора: штурман эскадрильи капитан К.И. Степин, а также командиры звеньев старший лейтенант Н.И. Юркин и Д.Ф. Лисицин.

В дальнейшем оперативные группы полка действовали преимущественно на юге советско-германского фронта. Экипажи 98-го гв. алдр ГК обеспечивали развединформацией командование фронтов, форсировавших Днепр, освобождение Киева и всей Правобережной Украины. В период Корсунь-Шевченковской операции, когда в окружение попали два германских армейских корпуса, воздушные разведчики выполнили 355 боевых вылетов и сумели установить систему обороны противника, расположение артиллерийских батарей и танковых частей. Летчики, производившие разведку аэродромов противника на самолетах Пе-3 с 20-мм пушкой, не отказывали себе в удовольствии нанести внезапный штурмовой удар по самолетам противника. К примеру, гв. мл. лейтенант Николаенко с высоты 100 м обстрелял бомбардировщик Ju 88 с работающими моторами на аэродроме Калиновка, а затем «посетил» аэродром Винница и прошелся пушечно-пулеметным огнем по стоянке зачехленных машин.

В конце весны 1944 г. оперативные группы полка перебазировались в Скоморохи и начали боевую ра-

боту над Польшей в районах Варшавы, Лодзи и Кракова. Летом 1944 г. импортную авиатехнику в полку заменили отечественной: эскадрилью А-20В перевооружили «пешками», а эскадрилью «Аэрокобр» — истребителями-разведчиками Як-9Д. В августе в районе Бродов благодаря работе воздушных разведчиков была окружена крупная группировка немецких войск, в том числе дивизия СС «Галичина». С целью форсирования Вислы и захвата плацдарма в районе Сандомира 98-й гв. алдр ГК произвел сплошное фотографирование оборонительных линий на западном берегу реки.

В ноябре 1944 г. оперативная группа полка перебазировалась на аэродром Львов, откуда она впоследствии действовала до конца войны. В этом же месяце командиром полка назначили гв. майора Ф.Ф. Звонцова.

Любопытно, что наиболее напряженным месяцем в истории полка, когда было совершено наибольшее число боевых самолето-вылетов (449), оказался апрель 1945 г. Только в день начала Берлинской операции, 16 апреля, экипажи 98-го гв. алдр ГК уходили на задание 48 раз. А последний боевой вылет полк выполнил 11 мая 1945 г.

Фронтовые авиаразведчики

В отличие от трех разведывательных полков «стратегического назначения», история которых изложена выше, следующие три авиачасти входили в состав воздушных армий различных фронтов и решали более «приземленные», но не менее сложные боевые задачи.

99-й отдельный гвардейский рап

До начала Великой Отечественной войны 32-й сбав, вооруженный скоростными бомбардировщиками СБ, базировался в Забайкалье на аэродроме Бада. В 1937—1938 гг. 35 экипажей полка участвовали в боевых действиях в Китае против японцев. В период конфликта на Халхин-Голе полк также не остался в стороне: из него в 28-ю сад были откомандированы наиболее опытные экипажи. В августовских боях 1939 г. потери оказались немалыми — 8 самолетов СБ и 10 членов экипажей. За проявленные отвагу и храбрость 28 членов экипажей получили правительственные награды.

22 июня 1941 г. командир полка майор Артаненок получил приказ о срочной переброске полка в европейскую часть СССР железнодорожным транспортом. После прибытия в город Балашов часть реорганизовали: 1-ю эскадрилью передали в состав 150-го ббав, а из четырех остальных сформировали три. В середине июля полк в составе 32 СБ переле-

тел на аэродром Стародуб в Орловской области и с 17 июля начал боевые действия против наступающих немецких войск. Боевые вылеты осуществлялись преимущественно днем без истребительного прикрытия. 24 июля командиром полка назначили майора Ведерникова. Отступая на восток вместе с ВВС 21-й армии, с середины августа полк перешел преимущественно к ночным действиям. Потери уменьшились, но и эффективность боевого применения также упала. 20 сентября 1941 г. 32-й сбав передал уцелевшие шесть СБ с ночными экипажами в 37-й сбав, а сам убыл на переформирование в Балашов. Всего за двухмесячный период боев полк выполнил 347 боевых самолето-вылетов, в том числе 130 ночью. По докладам членов экипажей, было уничтожено 150 автомашин, 7 артиллерийских батарей, два моста, свыше 30 самолетов на аэродромах и 13 — в воздухе. Собственные потери полка составили 37 самолетов СБ и 38 членов экипажей.

В конце октября 1941 г. полк закончил переучивание на тяжелый двухмоторный истребитель Пе-3. Однако именно в этот период авиазавод № 39, производивший Пе-3, приступил к эвакуации в Иркутск и практически до марта следующего года был из числа действующих. «Самолетный голод» стал причиной тому, что многие бомбардировочные полки, «застывшие» в запасных частях поздней осенью 1941 г., были преобразованы в штурмовые или ночные бомбардировочные на самолетах По-2 или Р-5, а остальные

вновь попали на фронт только летом 1942 г. В числе последних оказался и 32-й сблп, который был переброшен в Забайкалье и снова приступил к ведению боевых действий только в июле 1942 г. в составе 284-й бад, располагая 21 Пе-2. В период тяжелых боев на Брянском фронте в районе Касторная — Воронеж — Землянский полк за 22 дня совершил 177 самолето-вылетов на бомбометание, потеряв семь машин и восемь членов экипажей. С начала августа 1942 г. по приказу командования 15-й воздушной армии 32-й сблп полностью переключился на разведывательную работу одиночными экипажами в районе Болхов — Орел — Курск — Касторная — Старый Оскол.

23 сентября 1942 г. экипаж мл. лейтенанта Г. Брегадзе вылетел с задачей: найти тщательно замаскированный аэродром подскока, с которого действовали истребители противника. Обнаружив подозрительную площадку со следами самолетных колес, Брегадзе трижды пролетел над ней, каждый раз сбрасывая на кромку леса по одной бомбе ФАБ-50. Наконец нервы у немцев не выдержали: открыли огонь зенитные пулеметы, пошли на взлет три «мессершмитта». Однако экипаж «пешки» успешно оторвался от вражеских истребителей и доложил командованию о местоположении аэродрома.

В начале ноября 1942 г. экипажи 32-го сблп обнаружили, что ежедневно на аэродроме Курск-Восточный в середине дня приземляется несколько десятков двухмоторных бомбардировщиков. Одновременно они установили, что аэродром прикрывается зенитными батареями и истребителями, патрулирующими на разных высотах. Цель была заманчивой, и, всесторонне оценив обстановку, командующий 15-й ВА решил нанести по ней удар группой штурмовиков, прикрываемой истребителями. При постановке боевой задачи генерал-майор авиации И.Г. Пятыхин использовал фотопланшеты, подготовленные 32-м авиаполком.

Удар был нанесен 9 ноября 1942 г. Первая группа из восьми Ил-2 подавила огонь зенитной артиллерии, а вторая группа внезапно атаковала аэродром с другого направления. Истребители противника появились лишь на последнем заходе штурмовиков и были атакованы летчиками 236-й авиадивизии. «Уничтожено и повреждено 40 самолетов противника», — доложил штабу армии командир 225-й штурмовой авиадивизии. А экипажи 32-го сблп подтвердили это донесение фотоснимками, сделанными экипажами капитана П.И. Гаврилова и младшего лейтенанта Г. Брегадзе.

24 ноября 1942 г. приказом командующего 15-й воздушной армией 32-й сблп был преобразован в разведывательный с включением в его состав 15-й отряд майора Н.П. Щенникова. Последний был назна-



Командир экипажа самолета-разведчика Пе-2 ставит задачу на боевой полет. Машина, несомненно, ранее побывала в бою: на белой окантовке фюзеляжной звезды видна заплата

чен командиром 32-го отдельного разведывательного авиаполка (орал).

В январе — феврале 1943 г. полк многократно сфотографировал систему обороны противника на участке от Болхова до Касторной. Затем вплоть до мая он вел активную разведку перед Брянским фронтом на глубину 100 км за линией боевого соприкосновения. 4 мая 1943 г. полку было присвоено персональное наименование «Забайкальский», а 17 июня того же года он был преобразован в 99-й гвардейский отдельный разведывательный авиационный Забайкальский полк.

Командующий ВВС КА маршал авиации А.А. Новиков, находившийся на Центральном фронте, еще в мае 1943 г. доложил Ставке Верховного главнокомандования о вскрытом воздушной фоторазведкой сосредоточении вражеских войск в районе Орел, Кромь. Разведка установила наличие более 900 танков и 1500 автомашин противника, располагавшихся вблизи станций Куракино, Старое Горохово, Роговка, в деревнях в округе станции Змиевка и других населенных пунктах, лесах и рощах. Систематическим наблюдением с воздуха на 16 аэродромах отмечалось свыше 580 вражеских самолетов. Вывод был такой: «Противник танковыми и моторизованными частями занял исходное положение и создал авиационную группировку на орловском направлении для содействия наземным войскам».

Экипажи 99-го гв. орал направились по знакомым маршрутам в глубину вражеской обороны и тыла. Они получили задание уточнить, из каких районов германское командование перебрасывает войска, держать



Офицеры-орденоносцы из 99-го гв. рап. За их спиной — редкий вариант Пе-2 с двигателями воздушного охлаждения М-82Ф. Небольшая партия таких машин была выпущена в конце 1943 г. — начале 1944 г. и практически вся была направлена в разведывательные авиачасти

под наблюдением рокадные дороги, обнаруживать пути отхода противника. Разведчики искали и находили. Доклады экипажей изобиловали важными данными.

К августу 1943 г. командир эскадрильи 99-го гв. орап майор П.И. Гаврилов совершил 130 успешных боевых вылетов на воздушную разведку, доставив командованию ценные сведения о противнике. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 сентября 1943 г. «за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» Петру Ивановичу Гаврилову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Еще одной замечательной личностью в 99-м гв. орап была гв. старшина Надежда Александровна Журкина, стрелок-радист самолета Пе-2, совершившая за годы войны 87 боевых вылетов, сбившая один истребитель противника и тяжело повредившая другой. Н.А. Журкина — одна из немногих женщин, награжденных орденом Славы всех трех степеней (награждение производилось последовательно; полный кавалер ордена по статусу фактически приравнивался к Герою Советского Союза).

Успешное наступление войск Брянского фронта завершилось в октябре 1943 г. у реки Сож, и в том же месяце 15-я воздушная армия получила приказ перебазироваться на 2-й Прибалтийский фронт. Туда же отправился и 99-й гв. орап. В конце февраля 1944 г. разведчики полка взяли под наблюдение идрицкий аэродром, установили численность фашистских бомбардировщиков и истребителей, взлетающих с него, количество зенитных батарей и их расположение, сфотографировали стоянки. Из их докладов выяснилось, что на аэродроме базировалось не менее 90 самолетов, преимущественно Ju 87. Он прикрывался

десятью зенитных батарей, взаимодействовавших с зенитной артиллерией железнодорожной станции и поселка.

Командующий 15-й ВА генерал Н.Ф. Науменко распорядился немедленно нанести удар по аэродрому. Летный состав тщательно изучил район аэродрома по картам крупного масштаба. Хорошую службу сослужили и фотопланшеты, изготовленные специалистами 99-го гв. орап. Впоследствии начальник штаба воздушной армии генерал А.А. Саковнин докладывал: «Удар по аэродрому Идрица нанесен двумя эшелонами в период 13.40—14.00 27 февраля 1944 г. Были избраны маршруты вдали от линейных ориентиров и крупных населенных пунктов через лесные массивы и озера. Первый эшелон подходил к аэродрому Идрица с юго-запада на бреющем полете и атаку начал с высоты 70 м; для маскировки и внезапности удара использовал солнце, лес и уход от цели за лесистый холм. Строй — шестерка развернутым фронтом.

Второй эшелон подошел к аэродрому Идрица с севера на высоте 1200 м. После резкого разворота влево на цель с потерей высоты и противозенитного маневра начал бомбометание с высоты 400 м. Строй шестерок штурмовиков в правом пеленге.

В обоих эшелонах каждый экипаж для бомбометания и стрельбы самостоятельно избирал цель, не теряя своего места в общем боевом порядке. Зенитный огонь подавлялся выделенными экипажами в направлении подхода штурмовиков...»

В результате удара на аэродроме Идрица было уничтожено и повреждено 32 вражеских самолета. В 14.30 контрольная разведка отметила на аэродроме и в ближайших районах до 50 очагов пожаров. Характерно, что до 13.00 27 февраля над войсками отмечалось 82 самолета-пролета противника. После этого времени, хотя погода значительно улучшилась, над передним краем ни один вражеский бомбардировщик или разведчик не появлялся.

Летом 1944 г. Красная Армия одержала выдающуюся победу в Белоруссии. Наступление советских войск привело к решительному разгрому вражеской группы армий «Центр». Это создавало благоприятные возможности для перехода в наступление войск на других участках советско-германского фронта, в том числе на 2-м Прибалтийском.

Разведчики 99-го гв. орап, чья деятельность по мере приближения наступления все усиливалась, фиксировали цели в районе предстоящих боев. Они обнаружили в складах местности, озерных дефиле, в рощах и на холмах огневые позиции и точки, фиксировали малейшие изменения, происходившие на линии обороны противника и в ее глубине. Превосходной оказалась фотосъемка, выполненная экипажем командира звена гвардии старшего лейтенанта

Виктора Богуцкого. Командир полка гв. подполковник Н.П. Щенников отметил: «При подготовке войск 2-го Прибалтийского фронта к летнему наступлению экипажем Богуцкого вскрыта вся система и мощь обороны противника на площади 1117 км²». Иногда и разведчикам приходилось вспоминать о своем «бомбардировочном прошлом». Так, по приказу командующего 15-й ВА 8 августа 1944 г. бомбовый удар с пикирования нанесла девятка Пе-2 из 99-го гв. орап, разрушив мост у Крустпилса.

10 октября 1944 г. над целью был подбит самолет Пе-2 командира звена гв. ст. лейтенанта А.А. Гатаулина. Ранее ему удивительно везло: совершив 110 вылетов, он 20 раз приводил поврежденную неприятельскими истребителями или зенитчиками машину на свой аэродром. Теперь удача отвернулась от Гатаулина. Он приказал стрелку покинуть самолет (штурман Герой Советского Союза гв. ст. лейтенант П.И. Хрусталева был убит разрывом снаряда в кабине), а сам направил горящую «пешку» на скопление техники противника. На высоте 200 м самолет взорвался, и пилота выбросило из кабины. От смерти Гатаулина спасло дерево, за ветки которого он зацепился не успевшим наполниться парашютом. Анвар Гатаулин вернулся в свой полк и воевал до конца войны.

На завершающем этапе войны 99-й гв. орап обеспечивал разгром курляндской группировки немцев, вел разведку конвоев, следовавших из Германии в Прибалтику и обратно. В начале марта 1945 г. полк в составе 15-й воздушной армии был передан в состав Ленинградского фронта. Всего за период войны 99-й гв. орап произвел свыше трех тысяч боевых вылетов, из них 2475 на разведку, и потерял по боевым и небоевым причинам около сотни самолетов и 188 членов экипажей.

164-й гвардейский орап

25 июля 1941 г. на аэродроме Кутаиси в Грузии из состава 18-го Краснознаменного сбав, входившего в состав 25-й сад, был выделен двухэскадрильный полк, который первоначально получил номер 18-А. Командиром части назначили майора Н.М. Стеценко. В боевом составе полка имелось 19 бомбардировщи-



Фотоснимок немецкого аэродрома в Померании, сделанный экипажем из 164-го орап. На земле помимо трех вполне обычных He 111 заметен реактивный самолет со стреловидным крылом (на круге в начале полосы). Советские дешифровальщики идентифицировали его как Me 163, но на самом деле это был германский «народный истребитель» Me 162

ков СБ и один учебный УСБ. «Деление» больших доверенных авиаполков, насчитывавших 60 и более самолетов, было предпринято исходя из опыта войны: такая часть оказывалась трудноуправляемой, ее сложно было разместить на одном поле аэродрома, а в случае налета авиации противника она, как правило, несла значительные потери. Американские военные в начале декабря 1941 г. ознакомились с этими особенностями в ходе налета японцев на Перл-Харбор и его аэродромы.

В августе полк 1941 г. получил новое наименование и стал 366-м ббав. Ему довелось принять участие в Иранской операции, в ходе которой английские и советские войска оккупировали эту страну из-за опасений, что в ней возобладают прогерманские настроения. Полк оставался в Закавказье вплоть до начала октября 1941 г., когда немецкая танковая группа Клейста создала угрозу захвата Ростова-на-Дону. В период с 10 октября по 29 декабря 1941 г. 366-й ббав под командованием капитана А.С. Мозгового выполнил 381 боевой вылет, уничтожил 344 автомашины, до 65 танков и 15 артиллерийских орудий. По докладом экипажей, в воздушных боях было сбито 14 истребителей противника. Собственные потери составили 12 самолетов СБ и 30 членов экипажей.

29 декабря 1941 г. полк был передан в состав 74-й сад и приступил к боевым действиям на донбасском направлении, нанося удары по объектам противника



Взлетает «пешка» из 164-го гв. рап. Полк формировался на Кавказе как 366-й бап, затем в декабре 1942 г. был преобразован в 366-й рап, а в мае 1944 г. его удостоили чести называться гвардейским. С декабря 1942 г. и до конца войны им командовал подполковник Александр Бардеев. В кабине — улыбающийся командир экипажа Яцковский, поглаживающий рукой чисто выбритую щеку: этим он демонстрирует пренебрежение к суевериям, не рекомендовавшим пилотам бриться перед боевым вылетом

пленим войскам противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 декабря 1942 г. «за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм» Ивану Константиновичу Боронину присво-

или звание Героя Советского Союза. Тем же указом аналогичной награды был удостоен новый командир 366-го ббап майор А.П. Бардеев (майор А.С. Мозговой отправился на учебу в Академию командно-штурманского состава ВВС). Впрочем, в эти же дни термин «бомбардировочный» в отношении полка ушел в прошлое. Директивой штаба ВВС на основе 366-го ббап и 9-й одраз был создан 366-й отдельный дальний разведывательный авиаполк (одрап).

На счету у полка уже имелись серьезные достижения в разведывательной роли. К примеру, в ноябре 1942 г. его экипажи установили факт снятия с моздокского направления и переброски в район Котельниково двух немецких танковых дивизий: 23-й и дивизии СС «Викинг».

Накоплению боевого опыта в качестве разведчиков во многом содействовали экипажи из бывшей 9-й одраз и, в частности, ст. лейтенант С.В. Яцковский, также удостоенный впоследствии звания Героя Советского Союза. «27.04.43 г. тов. Яцковский, производя разведку сил противника на Таманском и Крымском полуостровах, обнаружил и сфотографировал: на аэродроме Багерово — до 200 самолетов разных типов, на аэродроме Анапа — до 50 самолетов Ме-109ф, на аэродроме Гостагаевская — 30 самолетов Ю-87, в порту Тамань — 15 быстроходных десантных барж и 8 моторных понтонов... В период весны и лета 1943 г. тов. Яцковский показал образцы воздушной разведки. По заданию командования 4-й воздушной армии им была полностью вскрыта и сфотографирована эшелонированная «Голубая линия» и вся оборона врага по восточному побережью Керченского полуострова...» — говорилось в представлении к высокой награде.

В апреле 1943 г. 2-я эскадрилья полка, которой командовал майор И.К. Боронин, освоила самолеты А-20В. Эти машины использовались для ведения дальней разведки, и довольно успешно, однако в 1944 г. на партии машин выявился опаснейший де-

в районах населенных пунктов Славянск, Лозовая, Красноармейская, Барвенково, Артемовск. Вплоть до 15 апреля 1942 г. экипажи полка совершили 582 самолето-вылета, уничтожив более 900 автомашин и 49 танков врага. Собственные боевые потери оказались небольшими: два СБ и один экипаж, не вернувшийся с задания. Однако к концу указанного периода исправных самолетов в полку почти не осталось. Поэтому с 15 апреля по 20 июня 1942 г., не уходя с фронта, полк переучился на пикирующий бомбардировщик Пе-2.

Летом и осенью 1942 г. 366-й ббап действовал в составе 219-й бад на Южном фронте. Как известно, это был один из самых напряженных участков сражений с немцами в этот период. Отходя вместе с сухопутными войсками в направлении Северного Кавказа, полк наносил врагу существенные потери: совершив до 12 декабря 1942 г. на «пешках» 1059 боевых самолето-вылетов, его экипажи уничтожили более 1300 автомашин, 171 танк, два железнодорожных эшелона, сбили 8 самолетов. За шестимесячный период полк потерял 20 Пе-2, 8 летчиков, 12 штурманов и 12 стрелков-радистов.

4 октября 1942 г. две «пешки» из 366-го ббап (ведущим был майор И.К. Боронин) совершили дальний полет с аэродрома в районе города Грозного вдоль Большого Кавказского хребта до Пятигорска на точечную бомбардировку пятигорского театра и гостиницы «Бристоль», где, по данным партизан, проходило награждение большой группы гитлеровских офицеров. Удар наносили в сумерках, но сумели точно накрыть цель. Обратный возвращались в полной темноте, для облегчения посадки на аэродроме зажгли костры. Вопреки опасениям, обе машины вернулись и нормально приземлились после многочасового полета над горной местностью.

К этому времени майор И.К. Боронин совершил 156 боевых вылетов, в том числе 45 — на разведку и 111 — на нанесение бомбоштурмовых ударов по ско-

фект топливной системы, из-за которого самолеты загорались в воздухе. Боронин, к этому времени уже командир 367-го бап, решил лично установить причину возгораний и поднял один из А-20 в небо над аэродромом. В кабине «подозрительной машины» сидели два инженера полка. Как и предполагали, через какое-то время один из моторов загорелся, и Боронин приказал инженерам прыгать, предварительно спросив, установили ли они причину пожара. Те ответили отрицательно. Тогда Боронин решил посадить горящий самолет, не выпуская шасси. Что-то пошло не так, и при сильном ударе о землю пилота зажало в кабине. Вероятно, он потерял сознание. Спасти выходящего летчика не успели.

Всего за 1943 г. 366-й орап (в феврале слово «дальний» убрали из его названия) совершил 1218 боевых вылетов. Потери полка составили восемь Пе-2 и семь А-20В, погибли 13 летчиков, 14 штурманов и 21 стрелок.

Вплоть до мая 1944 г., участвуя в освобождении Крыма, полк воевал на южном участке советско-германского фронта. Один из самолетов полка в этот период был сбит «мессершмиттами» над южной частью полуострова, его экипаж выбросился с парашютами, а затем присоединился к партизанскому отряду. 14 апреля 1944 г. 336-й ббап был преобразован в 164-й отдельный гвардейский орап, а еще через десять дней получил почетное наименование «Керченский».

Затем последовала переброска на 2-й Белорусский фронт. Он участвовал в подготовке советского генерального наступления в Белоруссии, а затем действовал над Восточной Пруссией и Померанией. Экипажи полка широко использовали маршрутное перспективное фотографирование, что способствовало сокращению потерь (не нужно было пролетать непосредственно над целью, обычно прикрытой зенитной артиллерией). Всего за 1944 г. полк лишился пяти Пе-2 и восьми членов экипажей. 5 апреля 1945 г. за образцовое выполнение заданий командования и участие в овладении городом Эльбинг 164-й гв. орап был награжден орденом Красного Знамени. После окончания боевых действий полк базировался на польском аэродроме Торн.

193-й гвардейский орап

В апреле 1938 г. на базе 4-й скоростной бомбардировочной эскадрильи на аэродроме Сиверская под Ленинградом был сформирован 50-й сбп.

К началу боевых действий против Финляндии в «зимней войне» полк располагал 60 СБ и 46 боеготовыми экипажами. Первый боевой вылет 50-й сбп произвел 19 декабря 1939 г. С 6 января он действовал с ледового аэродрома Сестрорецкий разлив. За время боевых действий полк произвел 2321 самолетов-вылет и потерял 13 членов экипажей. За мужество при выполнении боевых задач полк наградили ор-



Штурман «пешки» у пулемета БТ, смонтированного на турели «ФТ». Наведение оружия на цель осуществлялось с использованием прицела КВ-Т

деном Красного Знамени, а десять авиаторов, в том числе командир и военком полка, были удостоены звания Героя Советского Союза (четверо из них — посмертно).

В августе 1940 г. полк передислоцировался на аэродром Унгра (Эстония) и вошел в состав 4-й сад ВВС Прибалтийского военного округа. По состоянию на 22 июня 1941 г. он имел на вооружении 33 самолета СБ (в том числе шесть неисправных), а также пять Пе-2, еще не освоенных экипажами. В этот день 50-й сбп подполковника Ф.А. Агальцова совершил два вылета: в середине дня тремя девятками СБ по колоннам противника в районе Таураге, а затем, в сумерках, его машины стали подниматься для нанесения ночного удара по городам Кенигсберг, Тильзит и Инстербург. На задание успели уйти только 11 машин; остальные стали объектом внезапной атаки немецкой авиации. Через полчаса на земле догорал 21 СБ.

1 июля 1941 г. потерявший технику полк был направлен в тыл, где прошел переучивание и получил



Пилот и штурман «пешки», похоже, что-то обнаружили

30 пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Особенности грамотного использования пикировщиков еще не были ясны новому командиру — майору И.Я. Миронову, и он потребовал от своих пилотов добиваться наивысшей точности бомбометания, выводя самолеты у самой земли. Вернувшись на фронт в начале августа (полк вошел в состав ВВС 24-й армии и стал базироваться на аэродроме Жиздра), экипажи опробовали эту рекомендацию на практике. 9 августа 1941 г. при нанесении удара по автоколонне севернее Ельни из 20 вылетевших на задание Пе-2 на свой аэродром вернулись только три — остальные были сбиты или подбиты в результате атак вражеских истребителей и огня малокалиберной зенитной артиллерии и пулеметов. Выяснилось, что «пешка» — не штурмовик, она довольно уязвима при полете на малой высоте. Но наибольшие потери все же нанесли «мессершмитты». Впоследствии самолеты 50-го сблп летали на задания под прикрытием «мигов». Впрочем, и этот «фронтной тур» для полка казался коротким — уже 11 сентября 1941 г. он вновь отправился в тыл на переформирование.

А вот пребывание в тылу затянулось до лета 1942 г. Только 12 июня 1942 г. экипажи 50-го сблп, вошедшего в состав 223-й авиадивизии 2-й ВА, вновь приступили к нанесению ударов по врагу, на этот раз на Воронежском фронте. Летнее наступление немцев на юге советско-германского фронта было поддержано значительными силами Люфтваффе. «Мессершмитты» вновь, как и год назад, захватили господство в воздухе. Это приводило к большим трудностям для советских авиаторов и предопределяло высокие потери. Только 4 и 5 июля немецкими истребителями в районе Дмитриевский-Чертков было сбито пять «пешек» из 50-го сблп. Однако командование вновь и

вновь посылало пикировщиков на задания — необходимо было уничтожать танки и мотопехоту, разрушать переправы. Полк трижды — 25, 28 и 29 июля — точными бомбовыми ударами уничтожал мосты и переправы, использовавшиеся противником.

6 августа 1942 г. пятерка «пешек» во главе с командиром эскадрильи капитаном С.И. Златоверховниковым с пикирования сбросила бомбы на скопление железнодорожных эшелонов на станции Западная Касторная. Эффективность налета оказалась столь высокой, что взрывы и пожары на станции продолжались более трех суток. К сожалению, ни один из пикировщиков на свой аэродром не вернулся — все они были сбиты истребителями противника.

Несмотря на тяжелые потери, в полку осталось немало умелых и опытных экипажей. Всего за период с 12 июня по конец ноября 1942 г. экипажи 50-го сблп выполнили 510 самолето-вылетов. 12 декабря 1942 г. полк был преобразован в отдельный разведывательный. В начале декабря в его состав в качестве пополнения влилась 324-я раз капитана Жданова.

В начале февраля 1943 г. экипажу А. Скопина была поставлена задача — произвести фотосъемку аэродрома и товарной станции в Полтаве. По агентурным данным, на указанном аэродроме немцы проводили обучение экипажей ночных бомбардировщиков, а на станции разгружались эшелоны с боевой техникой. Приказ поступил во второй половине дня, светлого времени оставалось совсем немного, а дорога получилась дальняя. «Пешка» появилась над полтавским аэродромом совершенно неожиданно для противника. Фотоаппараты запечатлели свыше сотни бомбардировщиков, стоявших на земле, и до десятка машин, совершавших учебные полеты по замкнутому кругу.



Доклад техника самолета Пе-2 командиру экипажа о готовности машины к боевому вылету

Два дежурных истребителя поднялись в воздух с опозданием и потеряли из виду Пе-2, который уже производил аэросъемку товарной станции, забитой воинскими составами. Советский самолет-разведчик по кратчайшему пути возвратился на базу. А следующей ночью группа дальних бомбардировщиков нанесла чувствительные удары и по аэродрому, и по вражеским эшелонам.

12 августа 1943 г. командир звена 50-го орап лейтенант М.Л. Соловьев обнаружил колонну из 20 танков в движении на Тростянец. На следующий день примерно в том же районе было отмечено движение танков и мотопехоты противника. Затем разведчик сфотографировал вражескую колонну из 50 танков, двигавшуюся на Ахтырку. Эти и другие разведывательные данные, доставленные Соловьевым, позволили командованию сделать предположение о готовящемся контрударе противника. Предположение оправдалось. 18 августа противник из района Ахтырки и Тростянца в направлении на

Поздний Пе-2 Р (антенна на козырьке кабины, индивидуальные выхлопные патрубки моторов, пылефильтры на воздухозаборниках карбюратора) готовят к боевому вылету. В створке люка хорошо виден вырез для объектива аэрофотоаппарата АФА-33, который еще не закреплен



Богодухов нанес контрудар силами одной моторизованной и трех танковых дивизий. Командование Воронежского фронта заранее подтянуло на угрожаемое направление свежие силы. Мощными ударами противник был отброшен в исходное положение, а затем разгромлен.

Всего за 1943 г. экипажи 50-го орап выполнили 2079 боевых самолето-вылетов.

4 января 1944 г. тот же Михаил Соловьев получил задание разведать аэродромы противника в районах Белой Церкви и Умани.

Вылетев утром, летчик на большой высоте пересек линию фронта. Снизившись до 1000 м, он сфотографировал уманский аэродром, на котором находилось 55 вражеских самолетов. В районе Белой Церкви разведчик был атакован тремя вражескими истребителями Bf 109. Отбиваясь от непрерывных атак противника, умело маневрируя, используя для маскировки облака, Соловьев сумел уйти от вражеских «мессеров», благополучно посадил израненную машину на своем аэродроме, доставил командованию фронта очень ценные сведения.

Только за один год боевой работы М.Л. Соловьев обнаружил 1000 танков, 28 000 автомашин, 1600 самолетов на аэродромах, 760 железнодорожных эшелонов на станциях, до двух полков пехоты, 15 000 повозок. Звание Героя Советского Союза Михаилу Соловьеву присвоено 26 октября 1944 г. за 122 успешных боевых вылета на разведку противника и проявленные при этом отвагу и мужество. 23 ноября 1944 г. гв. лейтенант М.Л. Соловьев не вернулся с боевого задания.

Замечательные образцы мужества и героизма при выполнении разведывательных заданий продемонстрировали два авиатора, носивших самую «русскую» фамилию Иванов.

Старший летчик-наблюдатель старший лейтенант Н.М. Иванов за годы войны совершил 254 боевых вылета на бомбардировку, разведку и фотографирование оборонительных рубежей, скопления войск противника. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования Николаю Иванову было присвоено звание Героя Советского Союза. Другой Иванов, Леонид, завершил войну, имея на счету 305 боевых вылетов. На фотоснимках, которые доставил командир эскадрильи капитан Л.П. Иванов, было дешифровано 5780 танков, 96 860 автома-

шин, 3370 самолетов, 12 924 ж/д вагона и множество другой техники. Звания Героя Советского Союза он был удостоен уже после окончания войны.

Весной 1944 г., во время наступления наших войск на Правобережной Украине, разведывательные полеты приходилось выполнять в сложных условиях. Часто стояли туманы, шли дожди, мокрый снег, низко над землей висели тучи. Несмотря на все эти трудности, 5 апреля 1944 г. разведчик обнаружил колонну из 50 танков и 500 автомашин в движении от Станислава на Чортков и другую колонну из 800 автомашин в движении от Галича на Подгайцы. 22 апреля 1944 г. командиром полка стал подполковник Г.Г. Быстров. В этот день в боевом составе полка имелось две эскадрильи, вооруженных Пе-2, а третья вела разведку непосредственно над полем боя и летала на штурмовиках Ил-2.

Во второй половине лета, участвуя в Львовско-Сандомирской наступательной операции 1-го Украинского фронта, полк совершил 960 боевых самолето-вылетов. Результатом этой операции стал полный разгром группы армий «Северная Украина», которая прекратила существование. Вклад 50-го орап в этот успех был оценен высоко: полк преобразовали в 193-й гв. орап и присвоили почетное наименование «Львовский». Всего за 1944 г., совершив более 2000 боевых вылетов, полк потерял 13 Пе-2 и 6 Ил-2.

В дальнейшем, вплоть до окончания боев в Европе, полк воевал в составе 2-й воздушной армии и принимал участие в Висленской и Берлинской наступательных операциях, а также в освобождении Праги. В 1945 г. экипажи 193-го гв. орап совершили 861 боевой самолето-вылет. Потери за четыре месяца с небольшим оказались чувствительными: 10 Пе-2 и 7 Ил-2. Уже после завершения боев, 4 июня 1945 г., полк получил еще одну награду — орден Кутузова III степени и стал дважды орденоносным.

Гвардейские бомбардировочные авиаполки ВВС ВМФ на Пе-2

Всего два «морских» полка на Пе-2 удостоились гвардейского звания в годы войны. Первым был созданный на Балтике 73-й бап. Его сформировал в августе 1940 г. Герой Советского Союза полковник А.И. Крокалев, но 14 июня следующего года, накануне войны, он был снят с должности за высокую аварийность. Его сменил майор Ф.М. Коптев, но после ранения его отправили в тыловую госпиталь, а в командование полком с 9 августа 1941 г. вновь вступил Крокалев.

Перед вторжением врага часть имела около 60 самолетов (Ар-2 и СБ) и входила в 10-ю авиабригаду, базируясь на аэродромах Пярну и Копорье. С первых дней боев 73-му бап, как и большинству других частей авиации флота, командующий ВВС Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) поставил задачу: уничтожать живую силу и технику противника, затруднять ему прорыв нашей обороны на сухопутном фронте, прежде всего на реке Западная Двина.

8 июля 1941 г. 73-й бап перелетел в Керстово, а 18 июля вернулся на аэродромы под Таллином, прикрывая главную базу флота. Хотя большинство «пешек» на Балтике направляли в 57-й бап, 73-й бап еще в начале июля получил четыре Пе-2, которые в основном использовались для разведки сухопутных объектов на таллинском направлении. 19—23 августа полк

перевели под Ленинград. Здесь его включили в состав 8-й авиабригады с задачей нанесения ударов по наступающим немецким войскам, которые вышли к лужской линии обороны. Число самолетов быстро убывало (в конце августа — начале сентября в 73-м бап оставалось 12—15 СБ и Ар-2). В одном из боевых вылетов конца августа «мессершмитты» сбили Ар-2, который пилотировал полковник Анатолий Крокалев, но ему и штурману ст. лейтенанту Дмитрию Фомину удалось воспользоваться парашютами. К сентябрю все «пешки» полка были потеряны (один сбит зенитным огнем, один разбился при посадке вне аэродрома, один уничтожен авиацией противника на аэродроме и один пропал без вести при выполнении боевого задания).

По решению командования 24 сентября 1941 г. 73-й бап вывели с фронта для доукомплектования и освоения пикирующего бомбардировщика Пе-2. Программа переучивания была выполнена без аварий и серьезных летных происшествий. 29 экипажей сдали зачеты по материальной части и технике пилотирования, включая выполнение учебных бомбометаний с пикирования. В мае 1942 г. полк направили в Иркутск за новыми самолетами, а через месяц он вернулся под Ленинград.

С июля 1942 г. экипажи 73-го бап включились в борьбу за овладение островом Соммерс, расположенным в Финском заливе. В течение трех дней морские авиаторы занимались обеспечением десантной операции; по донесениям экипажей, ударами с пикирования удалось потопить пять и повредить девять небольших кораблей различного класса. Фактически ни одного прямого попадания «пешкам» добиться не удалось. Лишь 11 июля, уже после того как десант потер-

21 мая 1943 г. с боевого задания по нанесению бомбоштурмового удара по железнодорожному мосту в городе Нарва не вернулся экипаж самолета Пе-2 73-го бап ВВС КБФ в составе летчика Александра Чубенидзе, штурмана Леонида Мошкаря и стрелка-радиста Кузьмы Посудневского. Пилот и штурман погибли при падении самолета, а раненый стрелок-радист был убит немецкими солдатами



Экипаж пикирующего бомбардировщика: летчик Иван Кабаков, штурман Борис Куликов, стрелок-радист Николай Смирнов. 19 июня 1943 г. их «пешка» была подбита над оккупированной территорией. Штурман погиб при вынужденной посадке, а летчик и стрелок после посадки отстреливались от немцев, убив двоих врагов. Оба были ранены и попали в плен. После войны Иван Кабаков стал гражданским пилотом и налетал 22 тысячи часов



пел неудачу, в результате продолжавшихся налетов «пешек» получили осколочные повреждения немецкая плавбаза «Неттельбек» и финская канонерская лодка «Турунмаа». В этих вылетах особенно отличились пилоты майоры Д.Я. Немченко и Ф.Е. Саенко, штурманы капитаны Н.И. Григорьев и Д.Н. Фомин.

20 августа 1942 г. командир полка полковник Крокалев ушел к новому месту службы, а полк возглавил подполковник М.А. Курочкин. Он принял очередное пополнение людьми и техникой, причем 73-й бап на несколько месяцев фактически превратился в смешанный: две эскадрильи легкомоторных самолетов У-2, эскадрилья Пе-2 и две эскадрильи устаревших разведчиков-бомбардировщиков Р-10. В таком составе 73-й бап в январе 1943 г. участвовал в прорыве блокады Ленинграда (операция «Искра»).

В подготовительный период операции полк на широком фронте наносил удары по войскам и опорным пунктам врага, отвлекая его внимание от будущих участков прорыва. С началом наступления наземных войск авиация сосредоточила усилия на поражении фортификационных сооружений на Синявинских высотах. Особенно мешали продвижению стрелковых частей КА артиллерийские орудия немцев в здании 8-й ГЭС. Эта электростанция с двух сторон прикрывалась высокими эстакадами и внешне походила на старинную крепость. Вскоре стало ясно, что разрушить здание электростанции смогут только тяжелые авиабомбы, причем сбросить их надо было так, чтобы не задеть закрепившуюся поблизости советскую пехоту. Задание усложнялось тем, что немцы хорошо замаскировали здание. Однако тень, отбрасываемая стенами, демаскировала строение. Кроме того, экипажи 73-го бап в этом районе ранее неоднократно пересекали линию фронта, поэтому хорошо изучили местность.

Выделив три экипажа (ведущий Ф.Д. Болдырев), командование потребовало: «Ни одна бомба не должна упасть на лед!» Поэтому «пешки» отбомбились с крутого пикирования в одном заходе. После взрывов бомб немецкие орудия замолчали, а взору предстали висящие куски арматуры и взломанные взрывом плиты, находившиеся на месте некогда мощного опорного пункта.

Еще более сложную задачу предстояло решить полку в мае 1943 г. — надлежало уничтожить железнодорожный мост через реку Нарва. По указанию подполковника Курочкина выделенная для решения задачи «снайперская эскадрилья» в течение недели тренировалась на специально оборудованном полигоне. Каждый экипаж выполнил не менее трех практических

бомбометаний по цели размерами 15×100 м — именно такие размеры имел реальный мост.

В период с 12 по 14 мая эскадрилья во главе со ст. лейтенантом В.С. Голубевым трижды атаковала цель с пикирования, заканчивая вывод в горизонтальный полет на высоте 700—800 м. Атаки истребителей удавалось отбить, однако сложные погодные условия и сильный зенитный огонь над целью (здесь действовали четыре батареи малокалиберных и две батареи среднекалиберных зенитных орудий) мешал выполнению задачи — прямых попаданий не было. Ранним утром 21 мая 1943 г. состоялся четвертый вылет. Три машины несли по четыре бомбы ФАБ-250, а остальные — две-три ФАБ-100 и две ФАБ-250 (всего по 700—800 кг на каждую «пешку»). На этот раз удалось добиться четырех попаданий и разрушить мост; движение по трассе Таллин — Гатчина было прервано на 28 суток. Однако противник воспользовался несогласованными действиями истребителей прикрытия. Истребители противника сбили две «пешки» (погибли экипажи П.А. Веденеева и А.И. Чубинидзе), многие машины получили тяжелые повреждения.

Наибольшую известность на Балтике и в Советском Союзе 73-й бап ВВС КБФ получил, когда им стал командовать майор Василий Раков. Его служебный путь был тернист. Будучи командиром эскадрильи 57-го бап, выпускник Качинской и Севастопольской авиашкол отличился в «зимней войне» и стал Героем



Летный состав второй эскадрильи 73-го бомбардировочного авиаполка. Снимок сделан зимой 1943/44 г.

Советского Союза. Затем В.И. Раков поступил учиться в академию, а после ее окончания в начале 1942 г. был направлен в ВВС Черноморского флота. Он настойчиво совершенствовал свою летную и тактическую подготовку, командовал частями и соединениями, на заключительной фазе обороны Севастополя полковник Раков занимал должность заместителя командира 3-й особой авиагруппы. Затем он командовал 13-м сбав, но после двух катастроф был снят с должности и понижен в звании до майора. В 73-м бап Василий Иванович поначалу возглавил одну из эскадрилий.

В январе 1944 г. полк преобразовали в 12-й гвардейский. При непосредственном участии Ракова полк с этого же месяца приступил к освоению бомбометания с пикирования составом звена. «На выводе строй немного растягивался, удерживать его было трудно, — отмечал прославленный летчик. — Перегрузки давали о себе знать. Попробуйте поднять руку или

ногу, к которой привязана двухпудовая гиря! Если человек весит, допустим, 70–80 кг, то на выходе самолета из пикирования он себя чувствует так, словно его вес доходит до 400 кг. Вас плющит в сиденье, перед глазами плывут красные круги. Сидящему в кресле летчику все же лучше, чем штурману или стрелку. Лежа легче переносить перегрузку. Но штурман и стрелок в основном стоят и, стоя, должны еще поворачивать пулемет.

В первые годы войны самолеты пикировали в одиночку, и истребители противника, заранее приставившись снизу-сзади, поджидали момент, когда можно будет сбить бомбардировщик. Атаковать звено для истребителей было опаснее. Как-никак, а из шести огневых точек хоть одна обязательно заговорит. Кто-то придет в себя раньше других, сумеет нажать гашетку, откроет огонь».

Далеко не всегда советские истребители сопровождения надежно прикрывали «пешки». Случалось, они теряли их из виду, увлекались боем с группами вражеских машин, специально выделенных для отвлечения внимания. Экипажам пикировщиков было нелегко отбивать атаки сильно вооруженных FW 190 еще и потому, что вражеские истребители обладали весьма значительным преимуществом в скорости (100 км/ч и более). Добавим, что на одном моторе самолет Пе-2 долго лететь не мог. Поэтому наряды с благополучными боевыми вылетами, завершившимися без потерь, происходили и неудачные, сопровождавшиеся тяжелыми потерями. Например, 17 мая 1944 г. при атаке кораблей в море из 17 Пе-2 не вернулись четыре. Среди упавших в воду вместе с машиной неподалеку от финской ВМБ Хамина был ст. лейтенант Юрий Косенко, погибший в 76-м боевом вылете. Звание Героя Советского Союза ему присвоили посмертно.



«Пешка» из 2-й эскадрильи 12-го гв. бап в зимней камуфляжной окраске. Машина поздней модификации с мачтой антенны, перенесенной на козырек кабины, и индивидуальными патрубками моторов

В первых числах июля 1944 г. советская разведка обнаружила в финском порту Котка большой военный корабль. Он был идентифицирован как броненосец «Вайнемейнен» — самый крупный боевой корабль ВМС Финляндии. В действительности это была сходная по очертаниям и водоизмещению немецкая тяжелая зенитная плавучая батарея «Ниобе», бывший голландский броненосец береговой обороны «Гельдерланд». По указанию наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова под руководством командующего ВВС КБФ генерала М.И. Самохина началась подготовка к массированному одновременному удару (общее время пребывания над целью не должно было превышать 7 мин)



Командир 12-го гв. бап майор Василий Раков в кабине Пе-2. На боковых стеклах козырька фонаря кабины видны нарисованные линии, с помощью которых пилот выдерживал заданный угол пикирования, совмещая их с линией горизонта



Командир эскадрильи 12-го гв. бап Евгений Кабанов. Справа на груди у него — гвардейский знак, а слева — три ордена Красного Знамени и медаль «За оборону Ленинграда»

четырёх авиагрупп, насчитывавших 133 самолета. Были выделены группы подавления зенитного огня, группа «демонстративных» действий, мощное прикрытие истребителями. Основную задачу — потопление корабля — предстояло решить 24 Пе-2 (ведущий майор В.И. Раков) и четырьмя А-20Г (ведущий майор И.Н. Пономаренко).

Отметим, что при нанесении удара по базе советское командование выделило слишком значительные силы на обеспечение и отвлечение противника в условиях, когда он не имел возможности оказать активного противодействия своими истребителями. Тем не менее главная задача 16 июля 1944 г. оказалась выполнена — на крейсере (в него попало до 10 тяжелых авиабомб) произошел сильный взрыв, появился огромный столб черного дыма, а кроме того, по докладам экипажей, разломился и ушел под воду транспорт водоизмещением 6000 т, но документы противника последнее не подтверждают. После приземления майор Раков получил внеочередное воинское звание «полковник». До конца войны он выполнил 172 боевых вылета, из них около 100 на Пе-2, участвовал в потоплении 12 кораблей и судов. Он первым в 12-м гв. бап и в КБФ был удостоен звания дважды Героя Советского Союза.

Специальную операцию по уничтожению кораблей и транспортов противника в Таллине ВВС Балтфлота провели в сентябре 1944 г. Ей предшествовали следующие обстоятельства. Когда советские войска при содействии флота перешли в наступление в Эстонии и прорвали оборону врага, немцы стянули к Таллину до 20 транспортов, не

считая миноносцев, тральщиков, катеров. Командующий ВВС КБФ генерал Самохин решил совместным ударом пикировщиков и штурмовиков уничтожить как можно больше судов в порту и на рейде эстонской столицы.

После получения задачи и тщательной ее проработки штабом 29 Пе-2 из 12-го гв. бап накануне удара скрытно перебазировались поближе к фронту, на аэродром Клопицы. Чтобы штурмовики Ил-2 смогли долететь до Таллина вместе с пикировщиками, на них впервые в практике авиации КБФ подвесили по два дополнительных сбрасываемых топливных бака. Утром 21 сентября 1944 г. воздушная разведка доложила,



Пикирующие бомбардировщики 12-го гв. бап вырывают на старт. Стрелки стоят на полу фюзеляжей, обеспечивая безопасность руления (они должны были предупреждать командира экипажа в случае опасного сближения при маневрировании на земле)



Технический состав 12-го гв. бап закатывает в укрытие командирскую «пешку», вернувшуюся с боевого полета

что противник начал отход из Таллинской гавани. Было обнаружено до 40 транспортов и судов с войсками и техникой, однако погода стояла неподходящая для полетов: облачность 10 баллов высотой 600 м, густая дымка, видимость не более 500 м. Только после полудня метеосостояние стало более благоприятным.

Следующим утром под прикрытием 24 Як-9 на задание ушли 23 Пе-2. Группу возглавлял Герой Советского Союза капитан К.С. Усенко. Незадолго до полудня бомбардировщики с пикирования атаковали цели, находившиеся на внешнем рейде Таллина. За ними последовали удары штурмовиков. Если накануне противник оказывал противодействие огнем зенитной артиллерии, то теперь его фактически не было — ни один бомбардировщик не получил серьезных повреждений. В этот день ВВС КБФ выполнили 215 самолето-вылетов, из них 105 главными силами

(бомбардировщиками и штурмовиками). Было сброшено 49 ФАБ-250 и 228 ФАБ-100, не считая мелких авиабомб. Экипажи доложили о многочисленных прямых попаданиях и потоплении множества целей, однако, по немецким данным, 22 сентября ни один крупный корабль авиация не потопила, да и прямых попаданий было только одно — небольшой бомбой, скорее всего с Ил-2.

После окружения крупной немецкой группировки в Курляндии торговый порт и база Либавы стали иметь особое значение для вермахта — через них шло снабжение войск, одновременно разгружалось до 30 транспортов. Используя подходящую для полетов погоду, самолеты ВВС флота приступили к нанесению ударов по этому объекту. Для прикрытия Либавы немцы сосредоточили 17 батарей среднекалиберной и 12 батарей малокалиберной зенитной артиллерии (всего около 200 орудий). Огонь по советским самолетам вела и артиллерия, смонтированная на кораблях и судах, находившихся в порту. Но особенно большую угрозу представляли вражеские истребители, взлетающие с близлежащих аэродромов.

Уже первые налеты сопровождались большими потерями советских самолетов. 10 октября, например, в воздушном бою над Либавой было сбито 10 Пе-2 и три Як-9, погибли пять экипажей «пешек». Среди вернувшихся был и экипаж командира эскадрильи 12-го гв. бап капитана Ю.А. Кожевникова. Как потом выяснилось, в воздушном бою с «фокке-вульфами» бомбардировщик получил серьезные повреждения, однако летчик все же смог точно сбросить бомбы. После попадания зенитного снаряда самолет вспыхнул.

Высота была слишком малой для покидания Пе-2 с парашютами, поэтому Юрий Кожевников посадил машину на поляну в тылу врага. Стрелок-радист ст. сержант Н.А. Сазонов помог раненому пилоту и штурману ст. лейтенанту В.И. Мельникову выбраться из кабины. К сожалению, при переходе линии фронта Кожевников погиб в перестрелке, а штурман и стрелок после лечения и отдыха вернулись в строй.

Чтобы снизить потери, советское командование провело летно-тактическое учение, в ходе которого отрабатывались бомбометание на полигоне и техника отражения возможных атак «фокке-вульфов». Планировалось одновременно атаковать цель силами пикирующих бомбардировщиков, штурмовиков и топмачтовиков авиации флота. Операция, получившая наименование «Арктур», включала нанесение нескольких массированных авиационных ударов по либавскому порту. Схемы налетов несколько отличались. Так, 30 октября первыми появились над гаванью штурмовики, прикрытые истребителями; последние завязали бой с группой FW 190. Однако отвлечь внимание



Морской летчик капитан Александр Гнедой большую часть войны сражался в составе 40-го бап ВВС Черноморского флота, где и заслужил звание Героя Советского Союза. После завершения операций на Черном море опытного пилота перевели на Балтику в 12-й гв. бап



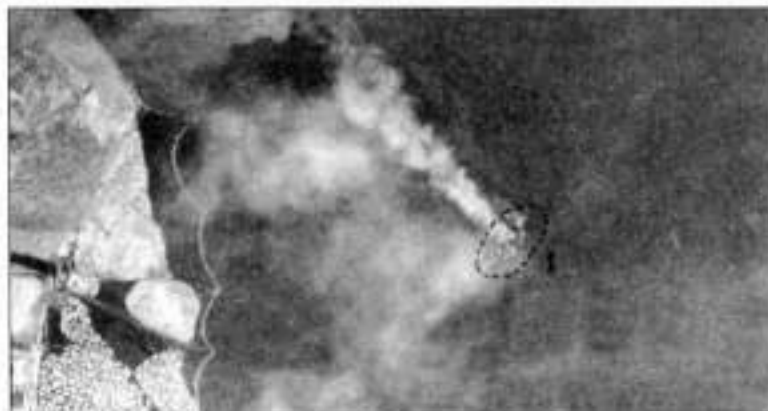
«Пешка» командира 12-го гв. бат майора В.И. Ракова имела ряд внешних отличий: гвардейский знак в носовой части фюзеляжа и особым образом оформленные красные звезды (с «теньями», создававшими эффект объема). Бортовой номер на этой машине отсутствовал. На заднем плане, левее аэролюка стрелка, виден летящий связной биплан По-2



Вожделенная цель для ВВС КБФ — финский броненосец береговой обороны Vainamoinen — самый крупный боевой корабль ВМФ Суоми. В боевых действиях участия почти не принимал и особой роли в борьбе на море не сыграл, но его потоплением советское командование рассчитывало деморализовать противника



Характерная конфигурация корпуса и одиночная труба крейсера ПВО «Ниобе» (бывшего голландского броненосца береговой обороны) способствовали ошибочному распознаванию корабля. Однако, как видно, расположение артиллерии и ее калибр были совершенно иными



В результате удара по «Ниобе» корабль лег на грунт, накренился и загорелся. На разведывательном фотоснимке он осторожно назван Б50 — броненосцем береговой обороны — без указания наименования

немцев от главной ударной группы не удалось. Когда приблизились 30 Пе-2 вместе с восемью А-20G (топмачтовики) под прикрытием 43 Як-9, часть немецких истребителей переключилась на них. На аэродромы не вернулись девять «пешек» и два «Бостона», а один подбитый Пе-2 передали в ремонт после вынужденной посадки. По докладом наших экипажей, под воду ушли три транспорта общим водоизмещением около 16 000 т.

По немецким данным, истребители из эскадры «Зеленое сердце» добились в боях над Либавой исключительных успехов. В отражении каждого из налетов участвовало по 50—55 «фокке-вульфов». Немцы указывали, что наиболее успешно сражался 27 октября командир 2/JG54 обер-лейтенант О. Китель, который якобы в трех вылетах одержал семь побед (дополнил об уничтожении двух Як-9, трех Ил-2 и двух Пе-2). Советскими схемами боя подтверждается менее половины побед, но 30 октября германские истребители действительно отработали довольно результативно (в этот день они претендовали на 15 побед над Пе-2, в том числе на 12 — группа II/JG54; как уже отмечалось, реальные потери по всем причинам не превысили девяти Пе-2).

Во время последнего налета по плану «Арктур», совершенного при хорошей погоде 22 декабря 1944 г., группу из 26 Пе-2 вел капитан А.Ф. Калинин. Андрей Филиппович вспоминал: «Над Либавой зенитная артиллерия противника встретила нас редкими выстрелами. Город окутан дымом и пылью. Это наши штурмовики, пришедшие на две минуты раньше нас, изрядно потрепали противовоздушную оборону гитлеровцев. Некоторым зениткам они не позволили сделать ни одного выстрела. Накануне было решено

главный удар нанести по торговой гавани, где скопилось наибольшее количество неприятельских транспортов. Помня приказ комдива полковника М.А. Курочкина, я старался как можно компактнее вести группу на цель. Когда самолеты легли на боевой курс, зенитный огонь усилился. «Видимо, штурмовики отработали и ушли», — невольно подумал я.

30—40 секунд предельного напряжения экипажа. Мне нужно как можно точнее выдержать режим полета, а штурману — прицелься. Ведь «пешка» проходит над самой целью. Именно в эти секунды вражеские зенитки бьют наиболее прицельно. Снаряды рвутся совсем рядом, так и подмывает отвернуть самолет куда-либо в сторону, но я как бы цементирую нервы и подавляю в себе инстинкт самозащиты... Девятки пикировали, каждая на свою цель. Часть бомб упала на пристань, остальные накрыли большой транспорт. Через минуту над портом появилась восьмерка топмачтовиков. Выскочив со стороны моря, они вихрем промчались на бреющем и внезапно ударили по транспортам, стоявшим в аванпорту. В небо взметнулись три огромных взрыва...»

Как доложили командованию разведчики, в результате противник понес большие потери. В частности, пикировщики подожгли портовый склад, потопили крупный транспорт с солдатами и офицерами, различной техникой. Но эти результаты были с «горчинкой»: 12-й гв. бал лишился одного из наиболее подготовленных и закаленных в боях экипажа ст. лейтенанта Ф.Н. Меняйлова. Как следовало из документов, наиболее опасным врагом наших летчиков опять оказались «фокке-вульфы». В воздушном бою над Либавой они сбили четыре Пе-2 и два Як-9, а еще три «пешки» стали жертвами зенитной артиллерии.

СОВЕТСКИЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ПО ОПЕРАЦИИ «АРКТУР»

Дата налета	Участвовало самолетов	Из них ударных	Из них Пе-2	Общие потери самолетов	Потоплено судов противника
27 октября	130	56	32	10	1 танкер
28 октября	142	70	25	7	1 транспорт
30 октября	148	68	30	15	2 транспорта
14 декабря	175	83	27	16	6 транспортов, 1 танкер
22 декабря	180	74	26	14	3 транспорта
Итого	775	351	140	62	12 транспортов, 2 танкера

Примечание. Кроме того, достоверно повреждено 13 транспортов, 1 тральщик, 2 миноносца, 1 десантная баржа.

Если верить немцам, заявленные советскими летчиками результаты сильно преувеличены. Из германских документов следует, что наибольший ущерб нанесли штурмовики. Так, 30 октября были повреждены прямыми попаданиями и охвачены пожарами два транспорта (но огонь немцы потушили), поврежден осколками еще один. В тот же день повреждения получили госпитальное судно, три буксира, тральщик, плавбатарей и сторожевик, потоплено топмачтовиками судно-брандер. А 14 декабря повреждены прямыми попаданиями бомб два транспорта, еще

один серьезно поврежден близким разрывом; шесть транспортов, буксир и тральщик легко повреждены осколками и пушечно-пулеметным огнем.

Как следовало из отчетов, 18 Пе-2 из 12-го гв. бал погибли у Либавы за указанные пять дней. Добавим, что потери части за четвертый год войны (48 «пешек», преимущественно от огня вражеских истребителей) оказались даже большими, чем за первый год войны. Только за последние три месяца 1944 г. полк утратил 29 Пе-2 по боевым причинам. Тем не менее его боеспособность оставалась на высоком уровне. Полк

закончил войну атаками кораблей и судов врага в Пиллау. Он был удостоен орденов Красного Знамени, ордена Ушакова и почетного наименования «Таллинский».

Гораздо более скромную историю имел 34-й бап ВВС Тихоокеанского флота (ТОФ), сформированный в 1938 г. на Дальнем Востоке на базе 52-й и 53-й скоростных бомбардировочных эскадрилий и вооруженный самолетами СБ. Он базировался на аэродроме Николаевка, входил в 29-ю авиабригаду, а с марта 1942 г. — в 10-ю бригаду ВВС ТОФ. К началу боевых действий с Японией полком командовал капитан, а затем майор Н.И. Друздев. 9 августа 1945 г. полк располагал 63 (36 боеготовыми) Пе-2 и одним Ту-2. В полку имелось 36 экипажей, почти все без боевого опыта. Единственным исключением можно считать капитана Г.В. Пасынкова, командира одной из эскадрилий, удостоенного звания Героя Советского Союза в мае 1944 г. в составе 12-го гв. бап после выполнения 96 успешных боевых вылетов и откомандированного в состав ВВС ТОФ в порядке ротации кадров.

34-й бап тщательно готовился к боям, что позитивно сказалось при ударах по судам в гавани Расина 9—10 августа 1945 г. Полк произвел 81 самолето-вылет и доложил о потоплении пяти транспортов. В ходе десантной операции по захвату порта Сейсин (с 13 по 17 августа) несколькими массированными налетами по оборонительным сооружениям японцев удалось сломить их сопротивление. Как следовало из документов, за указанный период бомбардировщики выполнили 180 самолето-вылетов (из них более половины — 34-й бап), сбросили 85 т бомб разного калибра. Были разрушены железнодорожная станция Сейсин, полотно на участке до 100 м, мастерские и депо, два нефтесклада, 16 зданий, частично филиал завода «Мицубиси», возникло несколько крупных очагов пожаров.

В представлении к гвардейскому званию, подписанном Военным советом Тихоокеанского флота и утвержденном 26 августа 1945 г., указывалось, что за время боев с Японией экипажи полка выполнили 221 самолето-вылет, нанесли большой ущерб неприятелю в портах Юкки, Расин, Сейсин, где потопили три транспорта и два танкера, а в городах Ранан и Фуней уничтожили бронепоезд, три склада, свыше 30 железнодорожных вагонов, подавили огонь зенитной батареи. Полк был преобразован в 34-й гвардейский пикировочный бап ВВС ТОФ.

Известно, что за время боевых действий при бомбардировке железнодорожной станции зенитная артиллерия подбила один Пе-2, который приводнился в гавани Сейсина. Его экипаж остался жив. 9 августа 1945 г. при возвращении с бомбардировки



Германский тяжелый крейсер «Принц Ойген» атакован пикировщиками 12-го гв. бап КБФ. По кильватерному следу нетрудно заметить, что, если бы он энергично не отвернул влево, бомбы поразили бы корабль

объектов этого города из-за нехватки горючего еще один бомбардировщик совершил посадку на своей территории и разбился, экипаж получил ранения. Добавим, что боевые потери оказались весьма незначительными, а воздушные бои с японскими истребителями носили единичный характер.



Экипаж из 34-го бап ВВС ТОФ в августе 1945 г., после капитуляции Японии преобразованного в гвардейский полк с таким же номером, готовится к вылету

Об эффективности бомбометания с горизонтального полета и с пикирования в годы Великой Отечественной войны

В учебнике для авиационных училищ и школ ВВС Красной Армии «Тактика авиации», изданном в 1940 г., порядок подготовки к выполнению бомбардировочного удара описывался следующим образом: «Для успешного выполнения бомбардировочного нападения необходимо прежде всего тщательно изучить задание и характер цели, подлежащей поражению. Затем определить тип бомб и потребное для поражения цели количество попаданий; избрать в соответствии с обстановкой и характером цели способ и метод бомбометания; произвести расчет потребного количества бомб и самолетов. После этого можно приступить к решению всех остальных вопросов, связанных с выполнением бомбардировочного нападения, как-то: подготовка летного состава и материальной части к боевому полету, организация вылета и сбор в воздухе подразделений, полет к цели, нанесение удара,

уход от цели и возвращение на аэродром. Наряду с решением перечисленных вопросов производится еще и выбор запасных целей и предусматривается запасный метод бомбометания на случай возможного изменения обстановки и положения цели».

Разрушение или поражение цели предполагалось осуществлять, добиваясь попадания соответствующего числа бомб определенного типа и калибра, при обязательном соблюдении избранной высоты, способа и метода бомбометания. Отсутствие противодействия со стороны зенитной артиллерии в районе цели, по мнению авторов учебника, позволяло уменьшить высоту бомбометания и повысить его точность. Если же цель прикрывалась мощным огнем зенитной артиллерии, то бомбометание следовало производить с максимально возможной высоты: «Опыт войны в Испании и Китае показывает, что современная зенитная артиллерия наносит серьезные поражения всем

видам авиации, если высота их полета ниже 5000 м».

Опыт Великой Отечественной войны также свидетельствовал о том, что выполнение бомбометания с малых высот по целям, прикрытым огнем малокалиберной зенитной артиллерии, чревато очень большими потерями. Достаточно указать, что в 1943 г. части вермахта и Люфтваффе располагали приблизительно 26 тысячами зенитных автоматов «Эрликон», максимальная досягаемость которых по высоте составляла 1000—1200 м.

Для снижения эффективности действий зенитной артиллерии следовало применять смешанный противовоздушный маневр отдельных групп бомбардировщиков. Маневр предусматривал использо-



Готовится к боевому вылету экипаж «пешки» Героя Советского Союза Михаила Петровича Мизина (он в центре)

вание максимальных скоростей, изменение высоты полета путем снижения с одновременными последовательными доворотами вправо или влево на $5...10^\circ$, а иногда и до $15...20^\circ$. Такой маневр должен был затруднять зенитной артиллерии ведение прицельного огня. Противозенитный маневр прекращался при выходе на боевой курс.

Следует обратить внимание на следующее положение учебника: «Сбрасывание бомб производится в зависимости от установленного метода бомбометания по сигналу штурмана звена. Обязанность штурманов ведомых самолетов заключается в установке заданного временного интервала серии и в своевременном и точном выполнении сигнала сбрасывания».

Обязанность летчиков всех ведущих самолетов в момент бомбометания заключается в точном выдерживании заданных курсов, высоты и воздушной скорости. Летчики ведомых самолетов обязаны с максимальной точностью сохранять заданные интервалы и дистанции в строю, стремясь не допустить каких-либо колебаний в величине воздушной скорости».

Таким образом, от рядовых пилотов и штурманов ближних бомбардировщиков руководящие документы не требовали умения индивидуального прицеливания.

Исходными данными для бомбометания с горизонтального полета в то время являлись угол прицеливания, боевой компасный курс и угол сноса на боевом пути (боевой угол разворота прицела), которые определялись с учетом силы и направления ветра в районе цели.

Штурман пикирующего бомбардировщика Пе-2 мог выполнять наводку самолета на цель, пользуясь одним из двух прицелов ОПБ-1м и НКПБ-3 (позднее — НКПБ-7). Первый из них представлял собой модернизированный вариант германского прицела Герц FL206, который советская промышленность начала осваивать в 1929 г. Прицел представлял собой оптическую трубу и позволял измерять углы от $+75^\circ$ до -15° в вертикальной плоскости. Удержание оптической трубы в строго вертикальном положении обеспечивалось пузырьком сферического уровня, который наблюдался в поле зрения прицела. Все необходимые прицельные данные должны были вычисляться бомбардиром заранее, без помощи прицела. На прицел устанавливались готовые угловые величины.

Высоты и скорости бомбометания при этом могли быть практически любыми, как и баллистические характеристики бомб. Увеличение оптики прицела — 1,2-кратное, угол поля зрения — 32° . С помощью прицела могли решаться следующие задачи: измерение угла сноса (угла между вектором скорости и продольной осью самолета в горизонтальной плоскости), измерение путевой скорости, измерение курсовых углов, измерение горизонтальной дальности, определение высоты полета.

Прицел ОПБ-1м, появившийся в 1937 г., в отличие от германского прототипа имел карданную подвеску

(ранее прицел подвешивался на шпоре). Указанная модернизация обеспечила большую устойчивость прицела, позволила регулировать его подвеску по высоте в зависимости от роста бомбардира и высоты сиденья, иметь круговые шкалы для углов пеленгации и курсов, повысила надежность прицела в эксплуатации. Кроме того, был введен электрообогрев верхней и нижней головок прицела (автоматически включавшийся от термореле).

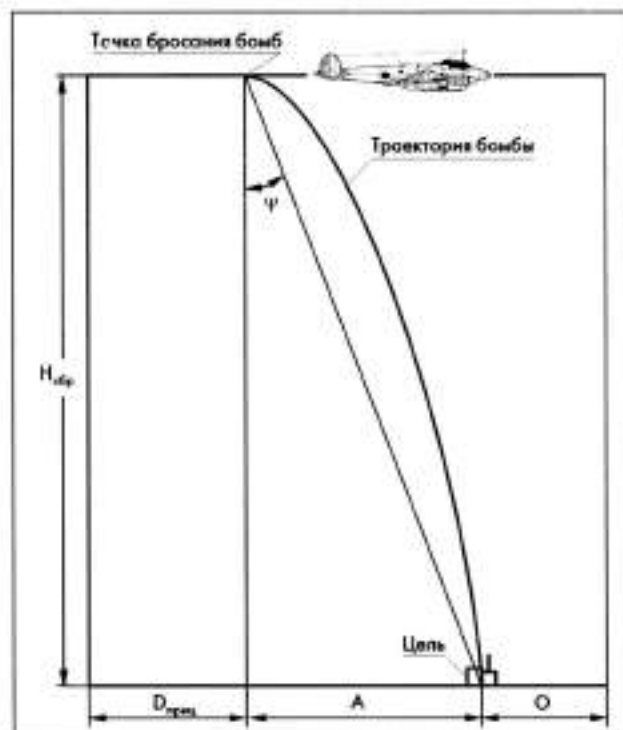


Схема определения основных элементов при бомбометании с горизонтального полета

Для решения задачи прицеливания в вертикальной плоскости при выполнении бомбометания с горизонтального полета штурману следовало определить высоту полета самолета над целью и так называемый относ бомбы A , что позволяло вычислить угол прицеливания ψ как арктангенс отношения $A/H_{цель}$. Следует подчеркнуть, что для корректного решения задачи бомбометания следовало знать именно геометрическую высоту над целью, в то время как барометрический высотомер, как известно, дает (с известными погрешностями) высоту над уровнем моря (или над уровнем аэродрома). Для точного определения геометрической высоты полета штурман заранее по известной базе (отрезку пути на карте) определенной длины, скажем длиной 2 км, «брал» две крайние точки с помощью прицела (одна из точек, как правило, выбиралась прямо под самолетом), а затем из тривиального прямоугольного треугольника (известен катет и



Звено «пешек» выполняет доворот на цель

два угла) отыскивал требуемую величину. Калькуляторов в то время не было, зато была хорошо развита хитрая наука построения номограмм. Кстати, засекая время прохождения базы, можно было определить путевую скорость, а по величине бокового отклонения самолета от намеченной траектории из-за бокового ветра вычислялся угол сноса в горизонтальной плоскости.

Без использования электромеханических вычислителей (на борту «пешки» они отсутствовали, но вообще-то накануне войны были разработаны промышленностью в нескольких вариантах, прошли испытания и признаны слишком дорогостоящими) штурман был «по горло» занят примерно на протяжении минуты-полторы перед сбрасыванием бомб. Затем, вычислив и установив углы прицеливания и наблюдая за приближающейся целью через оптику ОПБ-1м, штурман принимался корректировать боковую наводку самолета, подавая пилоту команды «вправо-влево». Формально для этого на самолете имелась световая сигнализация: три лампочки на приборной доске у пилота, означавшие «доверни влево» — «на боевом курсе» — «доверни вправо». Однако светосигнализацией обычно не пользовались — она была грубоватой, предпочитая подавать голосовые команды по СПУ, а также дублировать их, похлопывая пилота по плечу: один хлопок — чуть влево, два «клика» — чуть вправо и т.п.

При вводе самолета в крен для устранения боковой ошибки пилот мог произвольно изменить высоту и скорость полета бомбардировщика (хотя и не сильно). Это приводило к возникновению дополнительной ошибки прицеливания — ведь штурман при «промере» базы ориентировался на несколько иные значения. Изначально все прицельные данные в силу известных причин содержали так называемые первичные ошибки. В годы войны специалисты НИИ ВВС КА оценивали их следующими среднеквадратическими отклонениями (СКО):

$$\sigma_H = 0,02 \cdot H, \sigma_\alpha = 0,03 \text{ с}, \sigma_V = 0,05 \cdot V, \sigma_W = 0,018 \cdot W,$$

$$\sigma_U = 2,5 \text{ м/с}, \sigma_{t_{\text{базы}}} = 0,18 \text{ с}, \sigma_{\gamma_{\text{гла}}} = 2-3^\circ,$$

где σ_H — СКО определения геометрической высоты полета;

σ_α — СКО определения характеристической скорости бомбы;

σ_V — СКО определения воздушной скорости полета;

σ_W — СКО определения путевой скорости;

σ_U — СКО определения скорости ветра;

$\sigma_{t_{\text{базы}}}$ — СКО определения времени пролета базы,

$\sigma_{\gamma_{\text{гла}}}$ — СКО определения угловых величин;

H, V и W — геометрическая высота, воздушная и путевая скорость соответственно.

Очевидно, что влияние этих ошибок на точность бомбометания имело довольно сложный характер. К примеру, при сбрасывании бомб с малой высоты определяющее значение влияние оказывали ошибки измерения угловых величин и самой высоты; на средних высотах — ошибки измерения скорости, а на больших — неточность знания параметров ветра.

Содержавшаяся в наставлениях довольно грубая формула для оценки ошибок бомбометания со средних высот с использованием ОПБ-1м учитывала влияние только высоты бомбометания:

$$BO_d = BO_b = 25 \cdot (H + 1),$$

где BO_d — вероятное отклонение по дальности, м;

BO_b — вероятное отклонение по боковой наводке, м;

H — геометрическая высота бомбометания, км.

Вероятное отклонение — это (наряду с СКО) параметр, характеризующий величину рассеивания. Он был заимствован из артиллерийской науки и соответствует половине интервала, симметричного относительно центра рассеивания, внутрь которого попадает 50% выпущенных снарядов. Таким образом, если воспользоваться приведенной формулой для высоты бомбометания 2 км, то получается, что $BO_d = BO_b = 75$ м. Тогда, в соответствии с положениями теории вероятности, в квадрат со стороной 150 м, центр которого совпадает с центром цели, при сбрасывании бомб с высоты 2000 м должно попадать 25% сброшенных бомб. На деле формула давала избыточно оптимистичный результат для малых (менее 1000 м) и больших (более 6000 м) высот, но более-менее правильно оценивала параметры рассеивания при бомбометании с высоты 2000—5000 м.

Более-менее правильно, потому что она оставалась справедливой, если параметры полета (кроме курсового угла) в ходе маневра прицеливания существенно не менялись, а это уже зависело целиком от качества пилотирования бомбардировщика. Слабо подготовленный пилот добавлял к указанным величинам параметров рассеивания еще 30—50%.

Дальнейшая модернизация прицела привела к созданию модели ОПБ-1р, предпринятого на вооружение в 1943 г. В этом образце удалось частично автоматизировать определение данных бомбометания (путевой скорости и угла прицеливания) при бомбо-

метании с горизонтального полета. Для выработки данных бомбометания прицел не требовал никаких вычислений и таблиц. Прибор работал в диапазоне высот бомбометания от 600 до 6000 м, скоростей полета от 160 до 600 км/ч, характеристических времен бомб от 20,5 с (ФАБ-250, ФАБ-500) до 20,87 с (ФАБ-50, ФАБ-100).

Путевая скорость определялась путем промера времени пролета постоянной базы, в результате чего стрелка встроенного в прицел секундомера показывала путевую скорость (для постоянной высоты полета 2000 м, для других высот производился несложный пересчет). Угол прицеливания выбирался по номограмме.

Прицелы семейства ОПБ-1 были неприменимы при бомбометании ночью и в сумерках (из-за недостаточной светосилы объектива) и с малых высот. Для преодоления этого недостатка штурман Пе-2 мог использовать ночной коллиматорный прицел бомбометания семейства НКПБ. В 1939 г. в серийное производство запустили прицел НКПБ-3, в котором были устранены недостатки первых двух опытных вариантов

НКПБ-1 и НКПБ-2. Вертикаль в приборе обеспечивалась сферическим уровнем. Все прицельные данные вычислялись штурманом заранее и устанавливались на соответствующих шкалах. Прицел обеспечивал выполнение бомбометания практически с любых высот и скоростей с горизонтального полета. Он зарекомендовал себя простым и надежным в эксплуатации, но точность бомбометания при его использовании оказалась невысокой. Обычно НКПБ-3 применялся при сбрасывании бомб из-под нижней границы облачности с высот порядка 200—600 м, когда его ошибки получались относительно небольшими.

Прицел НКПБ-7 представлял собой усовершенствованный вариант НКПБ-3. Угол прицеливания определялся без таблиц и номограмм. С помощью рукояток в механизм прицела вводились следующие данные: высота, путевая и воздушная скорость, характеристическое время бомбы. Штурману не требовалось производить вычислений заранее. Для определения путевой скорости, промеряемой по вспомогательному ориентиру заранее, использовалась постоянная база 2000 м.



Капитан М.П. Мизиков из 128-го бап принимает поздравления от однополчан в связи с удачным боевым вылетом

Недостатком всех типов указанных прицелов являлась необходимость поддержания неизменными всех параметров движения самолета (высоты, скорости и углов) в горизонтальном полете на протяжении нескольких десятков секунд перед сбрасыванием бомб. Именно на этом участке полета, вблизи от цели, бомбардировщик ожесточенно обстреливался зенитной артиллерией, поскольку представлял собой удобную цель.

Одной из главных и ценных особенностей Пе-2 являлась возможность сбрасывания с пикирования бомб, подвешенных на наружных держателях. Однако нанесение удара с пикирования требовало хорошей подготовки и слаженных действий пилота и штурмана, поскольку прицеливание и наводка самолета на цель становились заметно более сложными. Порядок действий экипажа перед бомбометанием с пикирования предусматривал выполнение следующих операций: определение штурманом угла визирования цели, при котором следовало начинать маневр; выпуск тормозных решеток и уменьшение приборной скорости до расчетной начальной (обычно 280—300 км/ч); ввод в пикирование с приходом на расчетный угол γ . Для перевода самолета в пикирование с углом $\Theta = 50^\circ\text{--}70^\circ$ требовалось 6,5—8 с, потеря высоты на этапе ввода H_1 составляла 175—280 м.

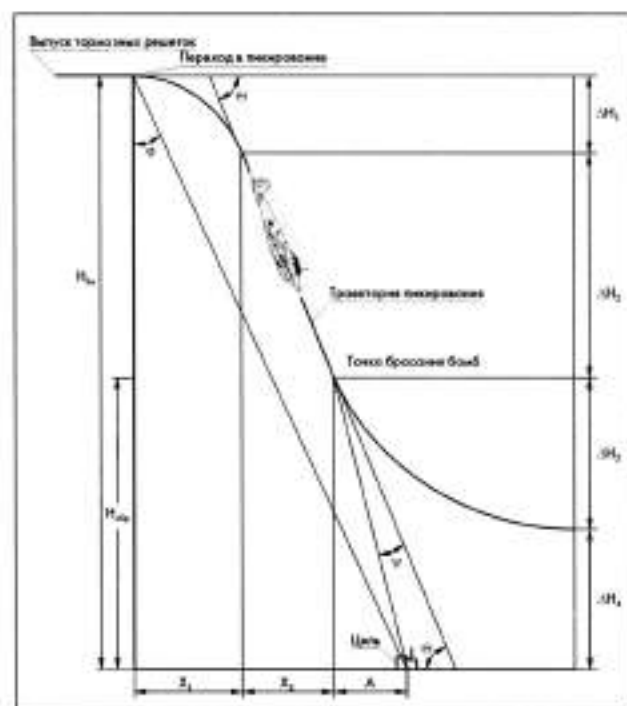


Схема определения основных элементов при бомбометании с пикирования

Далее прицеливание осуществлялось пилотом с помощью коллиматорного прицела ПБП-1. Еще до ввода в пике штурман по специальным таблицам (в



Мост через реку уничтожен бомбами, сброшенными с пикирующего бомбардировщика

зависимости от намеченного угла пикирования, высоты ввода в пике и высоты сброса бомб) определял угол прицеливания ψ и передавал летчику его значение для установки на соответствующей шкале ПБП-1. Поэтому если ввод в пикирование производился с какими-то погрешностями (а они были неизбежны), то реальные параметры пикирования, естественно, отличались от расчетных. Допустим, летчик слишком медленно создавал отрицательную перегрузку, «придерживая» бомбардировщик (автомат пикирования тоже ведь имел погрешности). Тогда самолет «проскакивал» в горизонте относительно расчетного места, и для совмещения прицельной марки с целью летчику приходилось в дальнейшем увеличивать угол пикирования сверх расчетного. Это вело к более быстрому нарастанию скорости, и угол прицеливания ψ переставал соответствовать условиям бросания бомбы. Кроме того, и момент сбрасывания наступал на нерасчетной высоте (которая в этом случае превышала ранее заданную), что неизбежно приводило к ошибкам «доставки» бомбы к цели. Если же летчик, наоборот, слишком резко создавал отрицательную перегрузку при вводе в пикирование, то впоследствии

это вело к уменьшению угла пикирования по сравнению с расчетным, сокращению высоты бросания и появлению ошибок противоположного знака.

Теперь несколько слов о минимальной высоте бросания. В инструкции летным экипажам Пе-2 указывались расчетные значения «просадки» самолета в зависимости от угла пикирования и скорости в момент начала вывода, считая допустимую перегрузку на выводе равной 3,5—4 единицам. Отметим, что рекомендованная приборная скорость начала вывода не должна была превышать 600 км/ч. При угле пикирования 50°, выпущенных тормозных решетках и задросселированных моторах «пешка» не разгонялась свыше указанной величины, а вот при угле пикирования 60° она уже через 16 с полета на прямолинейном участке достигала указанного предельного значения. Вообще-то прочность тормозных решеток позволяла пикировать и с приборной скоростью 680 км/ч, но при этом самолет уже плохо управлялся по курсу (без выпуска решеток максимальная скорость Пе-2 на пикировании в ходе испытаний доводилась до 850 км/ч, в обычной же летной практике пикирование с выпущенными решетками запрещалось).

Если угол пикирования составлял 70° (а именно этот угол обеспечивал наилучшие результаты в смысле точности бомбометания), то продолжительность прямолинейного участка полета не должна была превышать 11 с! За указанный промежуток времени пилот должен был отыскать цель, совершить доприцеливание, управляя довольно тяжелым инерционным самолетом, пилотажные свойства которого непрерывно менялись из-за роста скорости, совместить прицельную марку с целью и произвести сбрасывание бомб. Хорошо если боковая ошибка при вводе получалась небольшой, а иначе ведь приходилось накренивать самолет, устранять возникшую ошибку — и все это за те же 11 с! Очевидно, что прицельное бомбометание с пикирования было по плечу только хорошо подготовленным летчикам, и трех-четырех пикирований в запасном полку было совершенно недостаточно для освоения такого маневра.

За одиннадцатисекундный интервал пикирования с углом 70° на прямолинейном этапе машина теряла 1500 м высоты (H_2). Величина «просадки» на этапе вывода составляла еще 875 м (H_3), поэтому суммарная потеря высоты за весь маневр достигала 2665 м. Это к вопросу о том, с какой высоты можно «почти отвесно» пикировать, если выводить самолет у самой земли. На деле же выводить «пешку» из пикирования



Воронка от взрыва ФАБ-250 прямо посреди дороги. Такое попадание не только привело к уничтожению нескольких единиц техники, но и преградило дорогу отступающим немецким войскам

на малой высоте было нельзя — из-за высокой перегрузки у пилота темнело в глазах, и он практически не мог совершать противозенитный маневр, что делало резко затормозившую при переходе в горизонтальный полет машину прекрасной целью для малокалиберной зенитной артиллерии противника. В июле 1941 г. по приказу командования пикировщики 50-й бап поставили неудачный «летный эксперимент», завершая вывод из пикирования на высоте 200—300 м. В результате всего за один день полк потерял 18 Пе-2 от огня зенитной артиллерии!



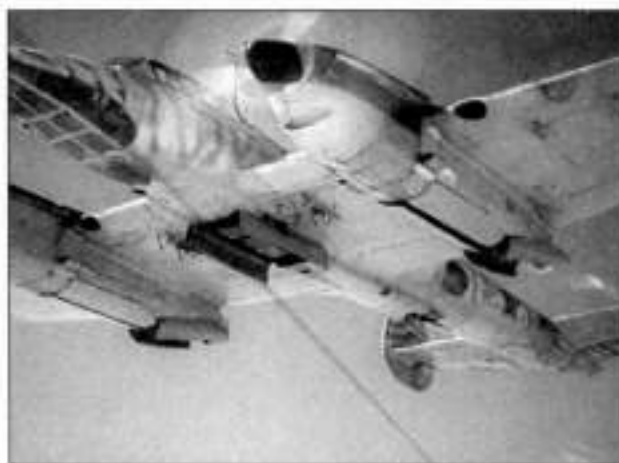
При нанесении ударов по площадным целям «пешки» обычно наносили удары с горизонтального полета



Бортовой пулемет ШКАС на «пешке»

Итак, пикировать «до земли» было нерационально; переходить в горизонтальный полет следовало на высоте 1000—1200 м, исключавшей поражение «эрликонами». Просуммировав указанное значение с суммарной потерей высоты за пикирование, получим высоту «пешек» на боевом курсе порядка 3500—4000 м, что и практиковалось наиболее широко. Заметим, что книга одного из немецких авиационных историков К. Беккера названа «Люфтваффе: рабочая высота 4000 м». Знакомое значение...

Из приведенных выше рассуждений получаем высоту сбрасывания бомб с пикирования порядка 1800—2400 м. Горизонтальная составляющая скорости бомбы в момент сбрасывания при угле пикирования 70° составляла около 50 м/с, а вертикальная — почти втрое больше. Бомба достигала земли приблизительно за 12—15 с; в этих условиях ошибку доставки можно оценить приблизительно равной



Пе-2 на боевом курсе, створки всех бомбоотсеков открыты. По-видимому, в фюзеляжном отсеке смонтированы кассеты мелких бомб КМБ-Пе-2

$BO_d = BO_{\Sigma} = 30\text{—}40\text{ м}$. Это означает, что в среднем в квадрат со стороной 60—80 м попадет четверть всех сброшенных бомб и более половины в квадрат со стороной 90—120 м (для наглядности — на футбольное поле). Наличие сильного ветра способно значительно ухудшить результат; у опытных же летчиков-снайперов ошибки бомбометания получались в полтора-два раза меньше, чем в среднем по подразделению.

И все же этой точности было совершенно недостаточно для уверенного поражения одиночного танка или орудия в окопе. Бомбометание с пикирования далеко не всегда являлось наиболее выгодным в смысле эффективности; в определенных условиях удар группы бомбардировщиков с горизонтального полета вполне мог оказаться не менее сокрушительным. Пример: пусть бомбометание производится по железнодорожной станции размером 200х800 м девятой «пешек» с горизонтального полета с высоты 4000 м. Несложная прикидка показывает, что около 50% бомб, то есть около тридцати-сорока «соток» (в зависимости от боевой зарядки самолетов), должны, по расчетам, разорваться на территории станции.

И есть только одно «но», о котором ранее мы не сказали ни слова. Дело в том, что помимо величины рассеивания бомб, характеризующейся вероятным или среднеквадратическим отклонением, имеет место так называемое «систематическое смещение центра рассеивания». Причины его появления также случайны, но носят иной характер, нежели у ВО или СКО. Чаще всего они связаны с ошибками юстировки датчиков: например, систематически немного «врет» в одну и ту же сторону высотомер, указатель скорости, «чуть-чуть не туда» смотрит ось прицела ПБП-1 относительно продольной оси самолета и т.п. Все эти «мелочи» в совокупности могли привести к появлению систематических ошибок порядка сотен метров (!) при бомбометании со средних высот. Следует подчеркнуть, что «выловить» систематические ошибки, устранить их или хотя бы свести к минимуму и сегодня непросто, для этого нужны многочисленные летные эксперименты и соответствующие приборы объективного контроля... Некоторые самолеты в строевой части получали репутацию «кривых», а другие — машин-«снайперов»; все зависело от случайной комбинации первичных ошибок датчиков. Но если в мирное время самолеты живут долго и «неполноценность» некоторых из них вполне успевают заметить, то на фронте, где жизнь пикировщика измерялась несколькими десятками вылетов, — вряд ли.

Заметим, что при выполнении бомбометания с пикирования, как правило, значительно ослаблялась обороноспособность группы бомбардировщиков и ухудшались «условия работы» для истребителей прикрытия. Строй пикировщиков растягивался в ниточку, тогда как давно известно — наилучшей боевой устойчивостью обладает клин звеньев с отдельными самолетами в звеньях, также летящими клином. В последнем случае истребитель противника, атаковавший

сзади или сбоку, встречал оборонительный огонь с нескольких бомбардировщиков, что весьма неприятно психологически, а вот оторвавшийся от общего строя бомбардировщик, как правило, обрекался на уничтожение «мессерами» или «фоккерами». Девятка, отбомбившаяся залпом или серией по площадной цели с горизонтального полета, практически сохраняла неизменным боевой порядок, зато при поочередном пикировании на цель требовалось определенное время на сбор бомбардировщиков, в ходе которого истребители противника получали неплохой шанс для выполнения атак.

Итак, выбор способа нанесения бомбардировочного удара (с горизонтального полета или с пикирования) вовсе не так прост и требует вдумчивого подхода в каждом конкретном случае. Следует указать, что в ряде случаев «пренебрежительное» отношение к пикировочным действиям порождалось излишне оптимистичными оценками эффективности бомбардирования с горизонтального полета, приведенными в руководящих документах и учебниках. Так, в предвоенной монографии «Тактика бомбардировочной авиации» утверждалось, например: «Эскадрилья легких бомбардировщиков, имея зарядку на каждом самолете по 8—10 фугасных 50-килограммовых бомб, при бомбардировании аэродрома размерами 800 на 1000 метров, производя бомбардирование площади, может принести следующие разрушения:

- а) поразить самолеты, рассредоточенные на площади аэродрома;
- б) покрыть воронками фугасных бомб всю площадь аэродрома с интервалами между воронками в 30 м и дистанцией в 60—80 м;
- в) бомбы выбросят из воронок около 3000 кубометров земли.

На засыпку всех воронок и утрамбовку их потребуются около 27 000 человеко-часов... Безусловно, при таком разрушении и необходимости затраты таких сил и средств на восстановление восстанавливать полностью разрушенное летное поле не будет смысла, и противник вынужден будет перебазироваться на другой аэродром».

На самом же деле в ходе боевых действий выяснилось, что девятка пикирующих бомбардировщиков даже при самом удачном «раскладе» не может нанести столь значительного ущерба аэродрому; реально для этого требовалось на порядок больше самолетов.

А теперь — несколько реальных примеров.

7 февраля 1943 г. командир 39-го бап полковник Федоров по приказу командира 3-го сак генерал-майора авиации Аладинского личным выездом на место бомбометания установил его результаты и докладывал командиру 202-й бад полковнику Нечипоренко:

«Бомбардировка производилась звеном Пе-2 из 39-го бап 17 января 1943 г. в 12.00 с горизонтального полета с высоты 600 м с двух заходов с применением бомб и пулеметного обстрела. Экипажи: ведущий — командир звена сержант Хуторов, ведомые лейтенант



Молоденький пилот Пе-2, почти мальчишка, с двумя орденами Красного Знамени на груди

Мильченко (заместитель командира эскадрильи) и сержант Назарьев.

Звено имело задачу бомбить скопление войск в Ново-Россошь, но там немецких войск не оказалось. Ведущий звена сержант Хуторов проявил упорство и настойчивость в поиске противника и, отыскав скопление войск в г. Беловодске, принял решение нанести удар.

В результате личного осмотра места бомбардирования и опроса местных жителей Беловодска в лице председателя райсовета Белого Т.В., члена райсовета Оноприенко И.В., колхозника Москалева С.Т., жительниц города Чугунниковой М.Д. и Москалевой П.Н. и др. установлено, что сброшенные бомбы упали в расположение военного городка немецкой дивизии СС и проходивших войск с техникой по ул. Ленина из района Чертково. Все сброшенные бомбы взорвались, в результате чего уничтожено: офицеров немецких и итальянских — 17, солдат немецких и итальянских — 108, лошадей — 21, кухонь — 1, автома-

шин — 19 (из них в гараже 10). Из советских граждан пострадала одна женщина, получившая ранение.

По оценкам местных жителей, в результате столь блестящего бомбометания все движение противника в Беловодске было на время нарушено, улицы «забаррикадированы» хламом, среди войск противника началась паника... Прошу отметить успешные действия экипажей...»

Начальник разведывательного отдела 202-й бад ст. лейтенант Биберин докладывал 9 февраля 1943 г. командиру дивизии:

«1. 5 января 1943 г. девятка Пе-2 из 797-го бап, ведущий командир полка подполковник Быстров, в 12.25 с высоты 1600 м с горизонтального полета бомбил скопление танков и автомашин на западной окраине деревни Марковна.

Осмотром с воздуха и опросом местных жителей на месте установлено:

- налет был примерно в указанное время;
- скопления танков и автомашин в селе не было;
- бомбы сброшены по населенному пункту, большинство разрывов в огородах и западнее пункта.

(Как выяснилось впоследствии, за танки были приняты штабеля дров, сложенные в прямоугольные поленицы. Реально движение танков наблюдалось по дороге Ново-Марковна — Старобельский, один танк все же был подбит, но к вечеру отремонтировался и ушел. — Прим. авт.)

2. 5 января 1943 г. девятка Пе-2 из 39-го бап, ведущий командир эскадрильи капитан Утюшкин, дважды: в 11.25 и в 15.00 с высот 1800 м и 500 м соответственно, бомбил скопление автомашин и танков в совхозе Старобельский.

Опросом местных жителей установлено:

- налеты были в указанное время, но скопления танков и автомашин в совхозе не было;
- прямым попаданием в столовую убито и ранено более 100 солдат и офицеров противника.

Среди осмотренных обломков столовой обнаружено большое количество покоренных винтовок, автоматов и касок.

Убито три лошади. Разрывами бомб выбиты стекла в немецком лазарете, где проходило лечение до 30 немецких солдат...

3. Скопление войск и автомашин противника в Ново-Псков бомбардировали:

— 15 января 1943 г. в 14.43 с высоты 1000 м 8 Пе-2 из 39-го бап (ведущий командир эскадрильи капитан Канаев);

— 16 января 1943 г. в 12.46 с высоты 1600 м 8 Пе-2 из 36-го гв. бап (ведущий заместитель командира эскадрильи капитан Смирнов из 39-го бап);

— 17 января 1943 г. в 12.43 с высоты 2100 м 3 Пе-2 из 36-го бап (ведущий ст. лейтенант Малюта).

Результаты: в южной части населенного пункта на дороге на Старобельск — 3 разбитые автомашины, по дороге на Ново-Россошь — 7 разбитых машин, 1 танк, 3 тягача. Население подтверждает успешность действий авиации. Убитых и раненых немцы вывезли...

В конце декабря 1942 г. в районе юго-восточной окраины Ново-Псков в воздушном бою был сбит бомбардировщик Пе-2. Стрелок-радист выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Второй член экипажа зацепился парашютом за киль самолета и погиб. Третий член экипажа машины не покидал. Этим экипажем был сбит немецкий истребитель Ме-109, который упал в 1 км северо-западнее Лисаревка.

8 февраля 1943 г. помощник начальника оперативного отдела 202-й бад капитан Ганичев произвел обследование результатов бомбометания, выполненного по скоплению самолетов противника на аэродроме Старобельск (Половинкино), и установил:

«Удар наносили две группы: 7 Пе-2 из 797-го бап и 8 Пе-2 из 36-го гв. бап, ведущим был командир 797-го бап подполковник Быстров.

По опросу местных жителей, в результате удара на аэродроме уничтожено 11 самолетов и до 100 человек летно-технического состава, в том числе комендант аэродрома и гарнизонный врач...

При обследовании на аэродроме обнаружено более 15 сгоревших самолетов, в том числе 2 Ю-88, 2 Ю-52, 1 Хе-111, 1 ФВ-189, 2 «Кертис» (? — Прим. авт.), 3 Ме-109. Тип остальных самолетов установить не удалось из-за сильных повреждений. Разрывами бомб поврежден ангар...»

Напрашивается вывод о том, что экипажи бомбардировщиков, как правило, не имели возможности точно оценить нанесенный противнику ущерб, и их доклады в целом не внушают доверия. К сожалению, на реальной войне, в отличие от компьютерных игр, практически невозможно получить исчерпывающие данные о потерях противника. В этих условиях счет уничтоженных немецких танков, самолетов, автомашин и даже кораблей многократно «зашкаливал» за разумный уровень. Но ненависть к противнику и желание быстрее его победить были столь жгучими, что в эти цифры хотелось верить и рядовым пилотам, и командующим воздушными армиями...

Литература и источники

- Авиация и космонавтика СССР. М., 1968.
- Агеев Б.А., Пентюхов С.Е. Военно-воздушные силы в разгроме орловской группировки немцев (12 июля—18 августа 1943 г.). М., 1949.
- Боевой устав бомбардировочной авиации (БУБА-40). М., 1940.
- Бомбардировочная авиация в Отечественной войне (сборник примеров). М., 1947.
- Военно-воздушные силы Военно-морского флота в Великой Отечественной войне. Ч. 1—4. М., 1983.
- Галеев Н.И. Дороги победы. Щелково, 2002.
- Дорохов А.П. Морские летчики в обороне Одессы. Одесса: 1982.
- Дубровин Л.А. Пикировщики. М., 1986.
- Жолудев Л.В. Стальная эскадрилья. М., 1972.
- Информационный сборник № 13—17. Управление ВВС КА. М., 1944.
- Калиниченко А.Ф. В небе Балтики. М., 1973.
- Костырченко Г.В., Бюшгенс Г.С., Григорьев Н.В. и др. Самолетостроение в СССР. Кн. 2. М., 1993.
- Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. Ч. 1, 2. М., 1999.
- Никифоров В.Г. Советская авиация в Львовско-Сандомирской наступательной операции (июль — август 1944 г.). М., 1960.
- Польнин Ф.П. Боевые маршруты. М., 1972.
- Пшеницкий Г.А. Советские Военно-воздушные силы в борьбе с немецко-фашистской авиацией в летне-осенней кампании 1941 г. М., 1961.
- Раков В.И. Над морем и сушей. Ленинград, 1984.
- Самолет Пе-2. Техническое описание. М., 1944, 1946.
- Самолет Пе-3. Временное техническое описание. М., 1942.
- Сборник боевых документов Великой Отечественной войны. Вып. 35—43. М., 1959, 1960.
- Сборник материалов по изучению опыта войны. Вып. 11, 13. М.: Воениздат, 1944.
- Сборник материалов штурманской службы ВВС Красной Армии. № 1—4. М., 1943, 1944.
- Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. в цифрах. М., 1962.
- Советские Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Сборник документов. Вып. 1, 3. М., 1957, 1959.
- Скоморохов Н.М., Чернецкий В.Н. Тактика в боевых примерах. Авиационный полк. М., 1985.
- Справочник по авиационным моторам. М., 1944.
- Справочник по боевому и численному составу ВВС КА 1941—1945 гг. М., 1957.
- Стефановский П.М. Триста неизвестных. М., 1968.
- Федоров А.Г. Авиация в битве под Москвой. М., 1974.
- Хазанов Д.Б. Неизвестная битва в небе Москвы 1941—1942 гг. Оборонительный период. М., 1999.
- Хазанов Д.Б. Неизвестная битва в небе Москвы 1941—1942 гг. Контрнаступление. М., 1999.
- Хазанов Д.Б., Горбач В.Г. Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. М., 2004.
- Шафров В.Б. История конструкций самолетов в СССР 1938—1950 гг. Кн. 2. М., 2002.
- Gordon E., Khazanov D., Medved A. Soviet Combat Aircraft. Vol. 2. London, 1999.
- Khazanov D., Kotelnikov V., Medved A. Le Petlyakov Pe-2. Outreau: 2007.
- Khazanov D., Medved A. Petlyakov Pe-2. L'ame d'un chasseur/ Le Fana de L'Aviation. № 3, 4, 5/ 2002.
- Schwabedissen W. The Russian Air Force in the Eyes of German Commanders. New York: 1960.
- Документы Центрального архива Министерства обороны РФ, Российского государственного архива экономики.

Фотоиллюстрации

В книге использованы фотографии из Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАФКД), Центрального дома авиации и космонавтики, коллекций А.В. Жаткова, А.Н. Медведя, Г.Ф. Петрова, Д.Б. Хазанова.

Список сокращений

АО — авиационная осколочная бомба;
апр ГК КА — авиационный полк разведчиков Главного командования Красной Армии;
бад — бомбардировочная авиадивизия;
бак — бомбардировочный авиакорпус;
бал — бомбардировочный авиаполк;
ббал — ближне-бомбардировочный авиаполк;
ВА — воздушная армия;
ВВС — Военно-воздушные силы;
ГКО — Государственный Комитет Обороны;
ГУ — Главное управление;
драп — дальний разведывательный авиационный полк;
зап — запасной авиаполк;
заб — запасная авиабригада;
ЗАБ — зажигательная авиационная бомба;
иап — истребительный авиаполк;
КБ — конструкторское бюро;
КОСОС — Конструкторский отдел сектора опытного самолетостроения;
ЛИИ — Лётно-исследовательский институт;
НИИ АВ — Научно-испытательный полигон авиационного вооружения;
НИИ ВВС — Научно-испытательный институт Военно-воздушных сил;
НКАП — Народный комиссариат авиационной промышленности;
НКВД — Народный комиссариат внутренних дел;
ОКБ — Опытное конструкторское бюро;
ОКО — Опытное конструкторское отделение;
ОТБ — Особое техническое бюро;
рап — разведывательный авиационный полк;
РККА — Рабоче-крестьянская Красная Армия;
РО — реактивное оружие;
РС — реактивный снаряд;
сбал — скоростной бомбардировочный авиаполк;
СНК — Совет народных комиссаров;
ТК — турбокомпрессор;
ТТТ — тактико-технические требования;
ФАБ — фугасная авиационная бомба;
ЦАГИ — Центральный аэрогидродинамический институт;
ЦКБ — Центральное конструкторское бюро.

Приложения

Обязательно все графы заполнять полностью

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Фамилия, имя и отчество КОТЛЯР Феодосий Парфирьевич
 Военное звание Полковник
 Должность, часть Командир 223 Бомбардировочной авиационной дивизии

Представляется к

1. Год рождения 1904
2. Национальность украинец
3. С какого времени состоит в Красной Армии с 1926г.
4. Партийность чл. ВКП/б/ с 1928г.
5. Участие в боях (где и когда) Против белофинов в 1939г., Отечественная война с 22.6.41 г.
6. Имеет ли ранения и контузии не имеет
7. Чем ранее награжден (за какие отличия) орден "КРАСНАЯ ЗВЕЗДА" - 4г., орден ЛЕНИНА - 4г., орден КРАСНОЕ ЗНАМИ - 4г.
8. Каким РВК призван к а д р
9. Постоянный домашний адрес: (представляемого к награждению или его семьи)

I. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг

Полковник КОТЛЯР 223 бомбардировочной авиационной дивизии командует с 29 мая 1943 года. За небольшой промежуток времени, благодаря умелому подходу к делу, хорошим организаторским способностям сумел быстро ориентироваться и с максимальной энергией включился в боевую работу дивизии.

До прибытия полковника КОТЛЯР в дивизию имелись серьезные недостатки в организации боевой работы, ведущие к излишним боевым и небоевым потерям. Полковник КОТЛЯР за короткий срок сумел, в основном изжить эти недостатки, большую работу провел по ознакомлению полков и вводу в бой молодого летного состава.

Полки его дивизии вполне боеспособны и могут выполнять любую боевую задачу в дневных условиях. Особое внимание было уделено отработке пикирования.

Ю Ленинградский ордена Красного Знамени бомбардировочный авиационный полк целиком переключился на боевую работу с пикирования. Дивизия в своем составе имеет женский 387 бомбардировочный авиационный полк имени Героя Советского Союза Марии РАСКУВ, который по праву считается первым в Дивизии.

Сам летает на Пе-2 хорошо. В бой идет смело и решительно, с большим желанием, передавая свой богатый боевой опыт всему летному составу. За время Отечественной войны произвел 92 боевых вылета, ведущим групп и колонн.

После последнего награждения, ноябрь 1942 года, произвел 27 успешных боевых вылетов ведущим Дивизии, в составе от 22 до 47 самолетов.

Много уделяет внимания тактическим вопросам бомбардирования целей и маневра, благодаря чему боевые задачи выполняются с малыми потерями. Личным примером воспитывает требовательность и волю к победе.

С 29 мая дивизия произвела 595 боевых самолето-вылетов, потери за это время составляют 12 самолетов.

В результате боевых действий противнику нанесен значительный урон в живой силе и технике. Сброшено 7.919 бомб разного калибра, общим весом 281,3 тонны. Все бомбовые удары были произведены строго по цели с хорошим результатом.

За образцовое выполнение заданий на Западном фронте и Спас-Демельской операции части дивизии получили благодарность от Маршала Авиации Ю ВК ВА.

За умелое руководство боевыми действиями дивизии, хорошую боевую деятельность частей и личную отвагу и мужество проявленную в боях против немецких захватчиков - полковник Ю Андир достоин награждения орденом "КРАСНОГО ЗНАМЕНИ".

14-го сентября 1943 г. Ю АНДИР 2 БСК
генерал-майор авиации *Шукалов* /УШАКОВ/

1. Фамилия, имя, отчество - ПЛОТНИКОВ Павел Артемьевич
2. Звание - Гвардии капитан 3. Должность, часть - Командир эскадрильи 81-го Гвардейского Бомбардировочного Авиационного Ереванского ордена Богдана Хмельницкого Полка, 1-й Гвардейской Бомбардировочной, Авиационной Кировоградской Дивизии

Представляется к высшей награде, званию дважды
"ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА"

4. Год рождения - 1920 5. Национальность - Русский 6. Партийность - член ВКП/с/ с февраля 1944 г.
7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и Отечественной войне (где, когда) - в Отечественной войне с октября месяца 1941 г. на Вязном, Воронежском, Степном, 2-м и 1-м Украинском фронтах
8. Имеет ли ранения и контузии в Отечественной войне - Не имеет
9. С какого времени в Красной Армии - с сентября 1939 г.
10. Каким РВК призван - Барнаульским РВК г. Барнаул
11. Чем ранее награжден (за какие отличия) - орденом "КРАСНОЕ ЗНАМЯ" приказ Закавказского ВО № 022/н от 14.10.1942 г. орденом "КРАСНОЕ ЗНАМЯ" приказ ВВС КА № 050 от 26.9.1943 г. орденом "ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА I СТЕПЕНИ" приказ I БАК № 0104 от 13.11.1943 г. орденом "ЛЕНИНА" и медалью "ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА" Указ Президиума Верховного Совета СССР от 19.8.1944 г.
12. Постоянный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи - [REDACTED]

1. КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЛИЧНОГО БОЕВОГО ПОДВИГА ИЛИ ЗАСЛУГ.

Участвуя в Отечественной войне против немецких захватчиков с октября месяца 1941 г. на Вязном, Закавказском, Воронежском, Степном, 2-м и 1-м Украинском фронтах, тов. ПЛОТНИКОВ своими смелыми, умелыми и инициативными действиями не считаясь со своей жизнью совершил 305 успешных боевых самолетовылетов на бомбардировку войск и техники противника, из них 168 успешных вылетов с пикирования и 49 одиночным экипажем на боевую разведку ближних тылов и переднего края противника. В бою проявил себя смелым, мужественным и отважным летчиком.

Как командир эскадрильи тов. ПЛОТНИКОВ обладает хорошими организаторскими способностями. Тактически хорошо грамотен, в совершенстве владеет своим грозным боевым оружием. Летает в любых самых сложных метеоусловиях. Эскадрилью в бой водит грамотно. Много работает над изучением боевых действий авиации в Отечественной войне и обогащении своих знаний. Свой богатый боевой опыт умело и грамотно передает подчиненным, воспитывая у них чувство ответственности перед Родиной за порученное боевое дело и ненависть к врагу. В результате умело привитого своего боевого опыта подчиненным, эскадрилья полностью стала снайперской.

За время командования эскадрильей с 20 октября 1944 г. эскадрилья под его командованием за это время совершила 575 успешных боевых вылетов на уничтожение войск противника и сбросила на головы врага 297 тонн бомб, уничтожив при этом 17 самолетов, 24 танка, 75 автомашин с войсками и грузами, 14 артиллерийских, 180 ж.д. вагонов, 7 паровозов, разрушено 94 здания противника, что содействовало успеху наших наземных войск в разгроме противника.

Тов. ПЛОТНИКОВУ, как отличному снайперу пикировщику бомбовых ударов, командованием поручались самые ответственные задачи по разгрому немецких войск, которые он применяя свое военное искусство, презирая смерть, проявляя разумную инициативу над полем боя, мужество и героизм, разумно используя противозенитный и противоистребительный маневр, воодушевляя подчиненных своим личным примером на боевые подвиги, всегда выполнял с честью Сталинского Сокола на отлично. Среди личного состава тов. ПЛОТНИКОВ пользуется заслуженным авторитетом и уважением и заслуженно зовется воздушным снайпером пикировщиком.

Лично тов. ПЛОТНИКОВ за время боевых действий имеет на своем счету три сбитых самолета противника, из них 2 ME-109 и 1 Ju-87. За отличное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, за нанесенный огромный ущерб в живой силе и технике противника, что способствовало успеху наших войск, за проявленное героизм и мужество в боях награжден двумя орденами КРАСНОЙ ЗНАМЕНИ, орденом "ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА I СТЕПЕНИ" и присвоено звание "ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА".

Особенно тов. ПЛОТНИКОВ проявил себя в боях по очищению от немецких захватчиков союзов на территории Польши и перенесении военных действий на территорию Германии. Своими точными снайперскими бомбардировочными ударами наносил большой урон в живой силе и технике противника, чем способствовал продвижению наземных войск в глубь Германии, форсировании водных рубежей Вислы, Одера, нанесении сокрушительных ударов по окруженной группировке в г. БРЕСЛАУ и уничтожении окруженной группировки в районе ОПЕЛЕН.

Отличные бомбардировочные удары тов. ПЛОТНИКОВА по врагу внесли большую лепту в нанесении огромного ущерба врагу в живой силе и технике, за что полк награжден орденом Богдана Хмельницкого 2 степени и присвоено наименование "Краковского". Вся боевая работа тов. ПЛОТНИКОВА полна героических эпизодов, так например:

17.1.1945 г. Гвардии капитану ПЛОТНИКОВУ была поставлена задача бомбардировать с одного захода с планирования, скопление живой силы, техники и ж.д. эшелонов противника на ж.д. станции ОПОЧНО. Тов. ПЛОТНИКОВ несмотря на сильное противодействие ЗА противника, искусно маневрируя в зоне зенитного огня, точно вывел группу на цель, отлично выполнил боевое задание, уничтожив при этом: 30 автомашин, 10 вагонов, 20 повозок, разрушено 10 зданий и без потерь привел группу на свой аэродром.

11.2.1945 г. во время бомбардировочного удара, с восьми заходов с пикирования, в замкнутом строю вертушки, по скоплению живой силы и техники противника в гор. БРЕСЛАУ, эскадрилья под командованием тов. ПЛОТНИКОВА, не смотря на сильное противодействие ЗА противника и плохие метеословия, точно вышла на цель и прямыми попаданиями бомб уничтожено: 13 автомашин, разрушено 20 зданий. Лично тов. ПЛОТНИКОВ в этом бою проявляя мужество и героизм штурмовал зенитные средства и живую силу противника, тем самым воодушевлял своих подчиненных на боевые подвиги и содействовал успеху наших наземных войск в разгроме Бреславской группировки.

6.3.1945 г. во время массированного налета на аэродром противника Ламсдорф (Германия), эскадрилья под командованием тов. ПЛОТНИКОВА несмотря на сильное противодействие ЗА противника и плохие метеословия, точно вышла на цель, отлично выполнила боевое задание, уничтожив при этом: 21 самолет противника и взорвал склад ГСМ. Лично тов. ПЛОТНИКОВ в этом бою рискуя своей жизнью, проявляя мужество и героизм штурмовал стоянки самолетов и зенитные точки, тем самым содействовал эскадрилье отлично выполнить поставленную боевую задачу.

Все бомбардировочные удары тов. ПЛОТНИКОВА подтверждены фото-снимками.

За образцовое выполнение боевых заданий командования в борьбе с немецкими захватчиками, за совершенные 305 успешных боевых вылетов на бомбардировку войск и техники противника, что способствовало успеху наших войск, перенесении военных действий на территорию Германии, за умелое командование эскадрильей, действия которой способствовали успешному разгрому противника в бою, за проявленное героизм и мужество, достоин высшей правительственной награды, званию дважды "ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА".



1 ГРАД
КОМАНДИР
ПОЛКОВНИК:-

апреля 1945 г.

В. Тарелов (ГАВРИЛОВ)

II. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВЫШЕСТОЯЩИХ НАЧАЛЬНИКОВ.

За образцовое выполнение боевых заданий командования в борьбе с немецкими захватчиками, за совершенные 305 успешных боевых вылетов, из них 168 с пикирования и 49 на разведку ближних тылов и переднего края противника, за проявленное героизм и мужество в бою, достоин высшей правительственной награды, присвоения звания дважды "ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА".

КОМАНДИР 1-й ГРАД
ПОЛКОВНИК:-



апреля 1945 г.

Добин (ДОБЫШ)

ПОСЛЕД ПРИСВОЕНИЯ ЗВАНИЯ "ЗВАНИЕ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА"

КОМАНДИР 6-го ГР. БАТ

ПОЛКОВНИК

/ *Иванов* /

Иванов 1945 г.

ПОСЛЕД ПРИСВОЕНИЯ ЗВАНИЯ "ЗВАНИЕ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА"

КОМАНДИР 2 ВОЗДУШНОЙ АВАИ.

ПОЛКОВНИК

/ *Иванов* /

Иванов 1945 года.

Присвоено звание
Героя Советского Союза
с вручением
2 медали "Золотая Звезда"
Указ от 29.06.45г.

СПРАВКА

Место для фотографии

Ген. ДОН Федор Иванович

В Красной Армии с 1928 г.

8954

Занимаемая должность и воинское звание Командир I Градцевской бомбардировочной Авиационной Карсогоградской ордена Богдана Хмельницкого дивизии, Градский полковник-приказ НКО № 0881 от 24.1.42 г.

Награды Орденом Ленина-40 г. Ленина-42 г. Красное знамя-46 г. Отечественной войны I ст. и Красное знамя-48 г. Кудузона 2 ст.-44 г. Красная звезда-44 г.

Социальное положение, профессия и происхождение

рабочий, летчик, из крестьян.

Место рождения, национальность 1905 г. рождения, СССР, Чернышевский р-н, д. Кожаново, белорусы.

Бравовансы: а) общее среднее в 1927 г.

б) военное ~~пехотная~~ школа в 1929 г. курсы усовершенствования командирского состава ВУК в 1932 г. Военно-техническая школа командирского звена в 1934 г.

(время поступления в ВКП(б) и № парт. билета

1929 г. № п/б 206850

Жил ли на ВКП(б), когда и почему

не был.

Жил ли в других партиях, когда, когда

не состоит.

Был ли политколлаборантом (каким и тогда)

не имеет

Был ли партизанским (каким, за что)

не имеет

Служба в старой армии (время, должность и чем)

не служил

Служба в белой армии, пребывание в плену, нахождение на территории временно оккупированной немцами, в какой должности, где, с какого по какое время

не был.

Имеет ли связь с заграницей

не имеет.

Участие в гражданской войне и в последующих боевых действиях по защите СССР после гражданской войны (когда, где, в какой должности)

В гражданской войне в 1939 г. командиром полка.

Участие в Отечественной войне (когда, где и последние должности) июль 1941-март 1942 г. - Западный и Калининский фронты, июль 42-сентябрь 42-Северный фронт, февраль 43-апрель 43-Волжский фронт, апрель 43-июль 43-Волжский фронт, август 43-июль 44-2 Украинский фронт, июль 44-настоящее время-1 Украинский фронт. Командир I Градцевской бомбардировочной Авиационной Карсогоградской ордена Богдана Хмельницкого дивизии.

Раны и контузы (где, когда)

не имеет.

ИТ НКО. 2364-2

Работа в прошлом и служба в Красной Армии

(с начала трудовой деятельности)

Год и месяц	Год и месяц	НАЗВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ ИЛИ КАКУЮ РАБОТУ ВЫПОЛНЯЛ
10.28.	10.29.	Курсант полковой пехотной школы ВВО
10.29.	1.31.	Курсант офицерской Ветеринарской военной школы.
1.31.	5.32.	Командир взвода 95 Стрелкового полка ВВО.
5.32.	11.32.	Студент курсов единичных пилотов школы ВУВК ВВС.
11.32.	2.33.	Командир роты 95 Стрелкового полка ВВО
2.33.	12.34.	Студент 2 Борисоглебской летной школы командиров авиации ВВС.
12.34.	10.35.	Командир звена 4 Дальне-разведывательной авиационной дивизии ВВС.
10.35.	6.38.	Командир отряда II авиационной дивизии ВВС.
6.38.	9.38.	Помощник командира 31 Скоростного бомбардировочного авиационного полка ВВО
9.38.	12.41.	Командир 31 Скоростного Бомбардировочного Авиационного полка.
12.41.	8.42.	Командир 4 Гвардейского Пикирующего Бомбардировочного полка
9.42	настоящее время	Командир 263 Бомбардировочной Авиационной дивизии, ранее 1 Гвардейской Бомбардировочной Авиационной Кировоградской ордена Богдана Хмельницкого дивизии.

Левин Евгений Ф.И., сын-дворян, сын-Патриот. г.Москва
Ул. Малиновского дом 10 эт.25.

ОСТАВ СЕМЬИ И МЕСТОЖИТЕЛЬСТВО

НАЧАЛЬНИК ОФИЦИА КАДРОВ 6-го Гв.СА/К
ГЕОРГИЙ МАТФЕЕВ

Подпись составившего справку

МЕЛЬНИКОВ /

15. апреля

1945 г.

АВТОБИОГРАФИЯ

На Гвардии потковника Д С В Н Ш Федота Ивановича

Родился 1908 года 5 марта в деревне Коконов Черниковского района ЮЗР в бедной крестьянской семье. Родители до революции и после занимаются сельским хозяйством, с 1929 года в колхозе.

Семейное положение-женат, жена Фита Львовна по профессии учительница проживает в г. Москве. С 1924 года по 1928 год работает на производстве, ст. Рутченков Строй бр-го и Днепропетрове машинистом завода легкого воздуха, одновременно учился на вечернем курсе электротехнического института. Член РКК с 1929 г. В п/в ЮЗР, на парторгате был секретарем партбюро потка, членом партбюро, парторгом.

В октябре 1928 года был призван в ряды РККА и направлен в потковную школу 4 отстр. потка г. Вормосе. С октября 1929 года курсант нормальной пехотной школы 742НП/ г. Мавок, которую окончил 1931 году мале месяц и назначен командиром взвода в 36 отстр. потк г. Жюхе. В апреле 1932 года направлен на курсы ускоренного обучения при школе РТК г. Москва, которые окончил в августе м-те и назначен командиром роты в 36 отстр. потк. В 1933 году в феврале м-те по специальному направлению направлен в технику школу командиром взв-ев г. Вормосе, которую окончил в декабре 1934 года и назначен командиром корабля 4 ДРД г. Омск. В 1936 г. назначен командиром отряда П А3 от. Жигельгадской. С октября 1937 г. по апрель 1938 г. был в Государственной командиром. В 1938 г. июль м-т назначен зам. командира 31 СД г. Омск и в октябре командиром 31 СД. С 1939 г. 26 декабря по 17 марта 1940 г. участвовал командиром 31 СД на Финском фронте. 1940 г. 2 июня 31 СД по договору был переименован на восточном Районе Частной ОЗР. С 22 июня 1941 года в Отечественной войне командиром 31 СД на Северо-западном фронте, Волховской и 7 отдельной Армии. 6 декабря 1941 года потк преобразован в 4 Гвардейский бомбардировочный потк.

С 10 сентября 1942 г. назначен командиром 263 А, которую сформировал и 19 октября убит на Калининский фронт, принимал участие в боях на Волховском и Северо-западном фронтах. За боевые успехи и организованность работы 263 А с 18 марта 1943 года приказом Верховного Главнокомандующего преобразована в 1-ю Гвард. бомбард. Армию дивизию. С 18 марта участвует в боях на Волховском, Св-ном, и 2 Украинском фронтах н-ром 1 ГВА. В других армиях не служил. К судебной ответственности не привлекался.

П.И.

КОМАНДИР 1 ГВАРД. ПОТКОВНИК ЮЗН

Верно : НАЧАЛЬНИК СЛОВА КАПТОБ 6-го Гр. ЗАК
ГВАРДИИ МАЙОР
15-го апреля 1945 г.

/ Мельниченко /

Ар. Знамя

Обязательно все графы заполнять полностью

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

62

Фамилия, имя и отчество - О М И Т Н О В А Л Е К С Е И П А Н Т Е Л Е В И Ч
Военное звание - Герой Советского Союза гвардии майор
должность и часть - Командир Аэ 96 Гвардейского бомбардировоч-
ного авиационного Сталинградского Краснознаменного полка.

ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ К ОРДЕНУ "КРАСНОЕ ЗНАМЯ"

1. Год рождения - 1917 г.
2. Национальность - русский.
3. О каком времени боевом в Красной Армии - с 1936.
4. партийность - чл. ВКП(б) - 42 года.
5. Участие в боях - в Отечественной войне с 24.6.41 г. по 28.8.42 г. на ДВФ и Сталинградском, с 1.12.42 по 2.2.43 на Донском, с 22.8. по 20.10.43 на Центральном, с 20.10.43 по настоящее время на Волжском и 1-м Волжском фронтах.
6. Имеет ли ранения и контузы - ранений и контузов не имеет.
7. Чем ранее награжден - орденом КРАСНОЕ ЗНАМЯ Указом от 24.10.41 г., КРАС-НАЯ ЗВЕЗДА КЗФ № 00 9.12.41 г., орденом Звезда Героя Советского Союза - Указом от 10.10.1942 г., орденом АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО 16 Ва № 57/Н 4.8.43 г., медалью "ЗА ОБОРОНУ СТАЛИНГРАДА" в 1942 году.
8. Каким РВК награжден - Волжским РВК г. ЛЕНИНГРАД.
9. Постоянный домашний адрес:

Красное, почетное звание Личного боевого подвига или заслуг

Представляется к правительственной награде за боевую работу команд-

иром. В полку находится с октября 1940 г. Закадральен командует с октяб-
ря месяца 1942 года. На фронтах Отечественной войны принимал участ-
тие с 24.6.41 г. за этот период совершил 258 вылетов на боевые задания.
Его экипаж принимал активное участие в разгроме окруженных немец-
ких войск под СТАЛИНГРАДОМ, участвовал в успешных наступательных опера-
циях Красной Армии по освобождению от немецко-фашистских захватчиков
городов - ОРЕЛ, СЕВСК, ГОМЕЛЬ, участвовал в МОЗЫРЬ-КАЛИНОВИЧСКОЙ опе-
рации и на НАРЧЕНОМ направлении. После последнего награжденная экипа-
жем совершила 279 успешных боевых вылетов, сбросила на военные объек-
ты и войска противника 104 тонны бомб, имея при этом боевые потери 3 са-
молета и один стрелко-радиот из-за недостаточного прикртия. За эти вы-
леты экипаж уничтожен: автомобиль 346, здания 42, мотоцикл разных
156, танков 8, складов горючего 2, артиллерия 2, орудия 3, складов с бо-
емприпасами 6, вагонов 54, повозок 11, военных орудий 1, боевых машин 9,
паровозов 2, разгрузочных площадок 1, складов 4, артиллерия 4, де-
ревянных мостов 1, уничтожен двух орудий, разрушено жилищных сооружений 70,
вызвано ожогов повара 3, повреждено шоссе в 17 местах, разрушено в 40
местах. Огнестено 60 армян попаданий на автомашинки, 28 армян пона-
даний в околн, 3 - в ходе сообщений, 9 - в поцарапн с автомашинками, 40
армян попадания в дома. Уничтожено более 400 солдат и офицеров.

Личные бомбометания подтверждены фотоохватами и оперативными доку-
ментами, которые хранятся в штабе полка.

После последнего награжденная лично совершил 25 успешных боевых вы-
летов в качестве ведущего группы.

при выполнении боевых заданий им показаны образцы мужества, отваги и героизма. Несмотря на опасное соотношение со стороны ЗА и потребителей, авиация противника, все задания командования им выполняло точно.

Его характерные заслуги:

18.04.43 г. будущим Водунам группы В Цв-2 - ИТУМАН АЗ Героя Советского Союза Гвардии капитан ТУРИКОВ, бомбардировал отступающие воююка против В ави. ПЛАВЛЕНКИНО, бомбометанием уничтожено: 10 автомашин с воююками и грузами, 5 построек, отмечено 5 прямых попаданий в автомашины, данные бомбометания подтверждены фотоходом № 181.

10.08.43 г. Водунам группы В Цв-2 бомбардировал артистици и окопленные позиции противника в ГРАМИТРИИ ОРЛОВСКИИ, бомбометанием уничтожено: 30 автомашин, 14 прямых построек, отмечено 20 прямых попаданий в автомашины и окопленные автомашины и работавшие ПР-КИ.

5.10.43, будущим Водунам группы В Цв-2, бомбардировали артистици противника в п.д. МОЛЮДИН, по данным фото № 160 уничтожено: склад с боеприпасами и несколько автомашин.

12.11.43 - Водунам группы В Цв-2, бомбардировал завод омы и технику против В ави. ВЕТИН, по данным фото № 170-171-172 уничтожено: 11 автомашин, 3 здания, 2 здания дома.

19.11.43 будущим Водунам группы В Цв-2, бомбардировал завод омы и технику против В ави. И ави. ПЛАВЛЕНКИНО, по данным фото № 180 уничтожено: 1 завод и 10 вагонов.

02.12.44 - Водунам группы В Цв-2, бомбардировал завод КАЛЕНКОВИЧИ, уничтожено: 19 вагонов, 11 платформ с грузами, 17 автомашин, разрушена разгрузочная площадка, 3 здания, 3 земляных сооружения, отмечено 4 прямых попадания по разгрузочной площадке, при взводе на место уничтожено: уничтожено 2 здания и до 40 вагонов, разрушено 2 здания, где убито до 100 солдат и офицеров, отмечен склад с фуражом, данные подтверждены фотоходом № 1, данные наблюдений и показаний лётчиков.

08.12.44 - Водунам группы В Цв-2 бомбардировал артистици в п.д. ОЗАРЬИ, бомбометанием уничтожено в п.д. ОЗАРЬИ и артистици. Один ход сообщения, отмечено 4 прямых попадания по земляным сооружениям, данные подтверждены фото № 5.

12.12.44 - Водунам группы В Цв-2 бомбардировал окопленные противника омы и технику против В ави. КАЛЕНКОВИЧИ, бомбометанием уничтожено: 7 зданий, один окопленный пункт, 7 автомашин, 3 хода сообщения, 4 земляных сооружения, 2 танка, одна и одна омы противника, данные бомбометания подтверждены фото № 9.

Участвуя в МОЗЫРЬ-КАЛЕНКОВИЧНОЙ ОПЕРАЦИИ, успешными действиями содействовал наземным войскам в наступлении, задания выполнял в условиях ожесточенного противодействия со стороны ЗА и ИА противника, не оставляя эту группу противника ни на минуту.

За весь период Отечественной войны принимал участие более в 60 воздушных групповых боях с ИА противника. Лично совершил 83 полета на разведку.

За успешные действия заслужил и отличное выполнение боевых заданий командования в боях с немецкими захватчиками, за отвагу и мужество проявленные в боях при выполнении группных заданий в боях, обеспечивших успешные наступательные операции немецких войск - достояние правительственного награды ордена ЧКАСОВОЕ ЗНАМЯ.

" 21 " июля 1944 г.

КОМАНДИР ВО ВРАСКИ
Гвардии капитан

В.К.И.
ПРОВЕРИЛ

ВХ № 014301
22.05.45

4-45
НАГРАДНОЕ ЛИСТ

Сыс/445?

85/5

1. Семья, имя и отчество - СТОЛНИКОВ Николай Максимович
2. Звание - Герой Советского Союза, гвардии майор
3. Должность, часть - ~~командир полка, ст. лейтенант~~ летчик по технике пилотирования и теории полета 123 ГВАРДЕЙСКОГО БОМБАВИТЕЛЬНОГО АВАИОННОГО ЯРДЕНСКОГО КРАСНОЗНАМЕННОГО ОДНА АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО ПОЛКА

Представляется к награждению орденом "СУВОРОВА 3 СТЕПЕНИ".

4. Год рождения - 1916
5. Национальность - украинец
6. Политичность - член ВКП/б/ с 1941 года.
7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и Отечественной войне (где, когда) - Финская компания 1939-40г. в Отеч. войне с 22.6.41г. по 9.5.45г. на Ленинградском, Калининском 3-м Белорусском и 1 Прибалтийском фронтах.
8. Имеет ли ранения и контузии в Отечественной войне - не имеет.
9. С какого времени в Красной Армии - с 1935 года.
10. Каким РК призван - по спецнабору в 1935 году.
11. Чем ранее награжден (за какие отличия и когда награжден) - присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали Золотая звезда - 1940г. (финская компания), орденом "Красное знамя" в 1942г., медалью "За оборону Ленинграда" в 1942г., орденом "Отечественная война 2 степени" в 43г., орденом "Александра Невского" в 44г. за совершенные 147 успешных боевых вылетов в Отечественную войну.
12. Последний (сменный) адрес представляемого к награждению и адрес его семьи -

1. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг

Участвует на фронтах Отечественной войны с 22.6.41г. и по 9 мая 1945 года.

За этот период днем на самолете Пе-2 совершил 182 успешных вылета и на самолете "СБ" - 10 боевых вылетов на бомбардировку и разведку различных военных объектов противника. После награждения последней наградой, тов. СТОЛНИКОВ совершил 45 успешных боевых вылетов в качестве ведущего групп и будучи командиром эскадрильи 4 Гв.БАП, эскадрилья под его руководством произвела 345 успешных боевых вылетов, при этом имела одну боевую потерю.

Как ведущий группы тактически правильно водит в бой группы самолетов Пе-2. Умело маневрирует в зоне огня ЗА и при атаках истребителей противника, точно выводит группы на цель и отлично поражает ее, где при умелых действиях уменьшает боевые потери личного состава и материальной части. На основе своего большого боевого опыта учит весь летный состав полка на отличное выполнение боевых заданий, вдохновляя на подвиги в борьбе против врагов нашей страны.

8.5.45г. тов. СТОЛНИКОВ вел группу самолетов Пе-2 на бомбардировку войск и техники пр-ка окруженной Курляндской группировки в пункте КУЛДИГА, где с высоты 700 м. в сложных метеоусловиях, под сильным обстрелом ЗА противника, отлично выполнил боевое задание и всю группу без потерь привел на свой аэродром.

За время пребывания в полку, будучи ведущим групп, 9-18 самолетов совершил 6 успешных боевых вылетов, где все задания выполнил на "отлично", что подтверждено фотоснимками. С группой летного состава в апреле месяце 1945 года перебрал для частей АД 14 самолетов с гор. Кавань без летных происшествий.

СТРУКТУРНАЯ СХЕМА ПРЕОБРАЗОВАНИЯ В ГВАРДЕЙСКИЕ ЧАСТЕЙ И СОЕДИНЕНИЙ, ВОЕВАВШИХ НА Пе-2

Бомбардировочные части и соединения ВВС КА

31-й сбав	4-й гв. бат			
5-й сбав	8-й гв. бат			
44-й сбав	34-й гв. бат			
	514-й бат	36-й гв. бат		
99-й сбав		96-й гв. бат		
137-й сбав		114-й гв. бат		
		3-й гв. бат		
2-й сбав		119-й гв. бат		
130-й сбав		122-й гв. бат		
261-й сбав		123-й гв. бат		
		1-й гв. бат		
		4-й гв. бат		
10-й сбав		124-й гв. бат		
	587-й сбав	125-й гв. бат		
224-й сбав		126-й гв. бат		
		5-й гв. бат		
150-й сбав	35-й гв. бат			
134-й сбав		127-й гв. бат		
205-й сбав		128-й гв. бат		
		6-й гв. бат		
33-й сбав	10-й гв. бат			
86-й сбав		134-й гв. бат		
284-й сбав		135-й гв. бат		
		2-й гв. бат		
		1-й гв. бат		
46-й сбав		80-й гв. бат		
202-й сбав		81-й гв. бат		
321-й сбав		82-й гв. бат		
		8-й гв. бат		
	780-й бат	160-й гв. бат		
	804-й бат	161-й гв. бат		
	854-й бат	162-й гв. бат		
Разведывательные части ВВС КА				
	2-й аэр ГК КА	47-й гв. аэр ГК КА		
40-й сбав	40-й аэр ГК КА	48-й гв. аэр ГК КА		
	4-й аэр ГК КА	98-й гв. аэр ГК КА		
32-й сбав	32-й оран	90-й гв. оран		
	366-й ббав	366-й оран	164-й гв. оран	
50-й сбав	50-й оран		193-й гв. оран	
Бомбардировочные части авиации ВМФ				
73-й бат ВВС КБФ		12-й гв. бат		
34-й бат ВВС ТОФ			34-й гв. бат	
1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.

За отличное выполнение боевых заданий, находясь в полку, тов. СТОЛНИКОВУ присвоена благодарность Маршала Советского Союза тов. СТАЛИНА.

ВЫВОД: За умелое руководство группами бомбардировщиков в боях, отличное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, за лично совершенные после награждения последней наградой 45 успешных боевых вылетов и за обеспечение 345 успешных боевых вылетов, будучи командиром эскадрильи при одной боевой потере, за сохранение группы в последнем бое 8.5.45г. - достоин высокой Правительственной награды, ордена "СУВОРОВА 3-й СТЕПЕНИ".

КОМАНДИР 123 ГВ. БОМБ. АВИАЦ. ЯЧЕВСКОГО
КРАСНОЗН., ОРД. АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО ПОЛКА
ГВАРДИИ ПОДПОЛКОВНИК

13.5.45 г.

Дымченко /ДЫМЧЕНКО/

~~ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВЫБОРТОВЩИХ НАЧАЛЬНИКОВ~~

Достоин награды ордена "СУВОРОВА 3-й СТЕПЕНИ"

КОМАНДИР 3 ГВ. БОМБ. АВИАЦ. СМОЛЕН. ДИВИЗИИ
ГВАРДИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ

"14" мая 1945 года.

Андреев /АНДРЕЕВ/

Достоин награждения орденом СУВОРОВА 3 СТЕПЕНИ

КОМАНДИР 3 ВОЗДУШНОМ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ-ПОДПОЛКОВНИК АВИАЦИИ

/НАЛИВИН/

Наливин

"12" мая 1945 года.

Пе-2 из 4-го гв. бап,
Ленинградский фронт,
декабрь 1941



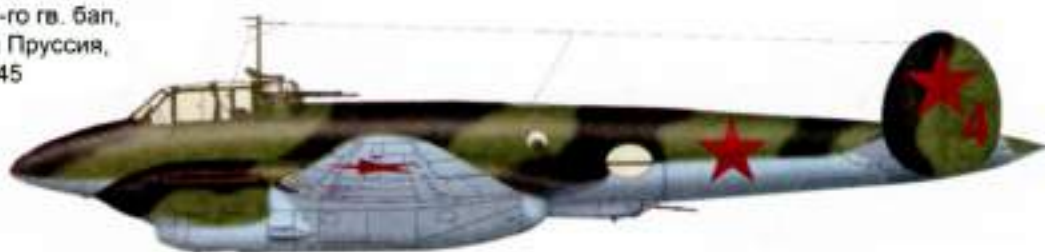
Пе-2 из 128-го бап,
Калининский фронт,
январь 1942



Пе-2 из 514-го бап,
Западный фронт,
февраль 1942



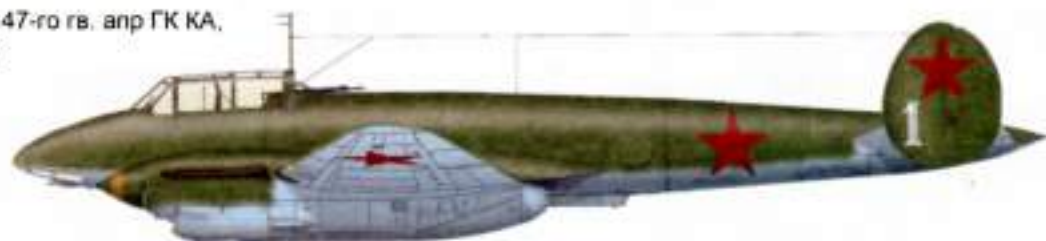
Пе-2 из 81-го гв. бап,
Восточная Пруссия,
апрель 1945



Пе-2 из 34-го гв. бап
ВВС ТОФ,
август 1945



Пе-3бис из 47-го гв. авр ГК КА,
весна 1943



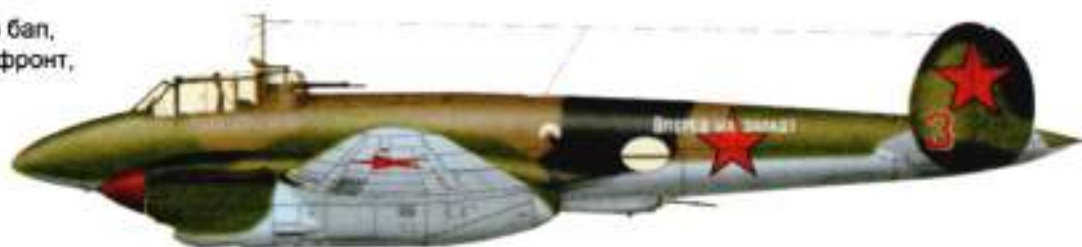
Пе-2 из 81-го гв. бап,
2-й Украинский фронт,
апрель 1944



Пе-2 командира
12-го гв. бап ВВС КБФ
полковника Ракова,
июль 1944



Пе-2 из 261-го бап,
Воронежский фронт,
август 1943



Пе-2 из 162-го гв. бап,
Украина, август 1943



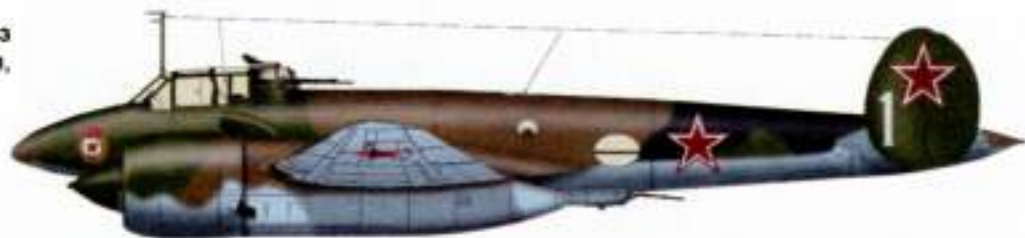
Пе-2 из 162-го гв. бап,
Украина, февраль 1944



Пе-2 из 34-го гв. бап,
Карельский фронт,
июль 1943

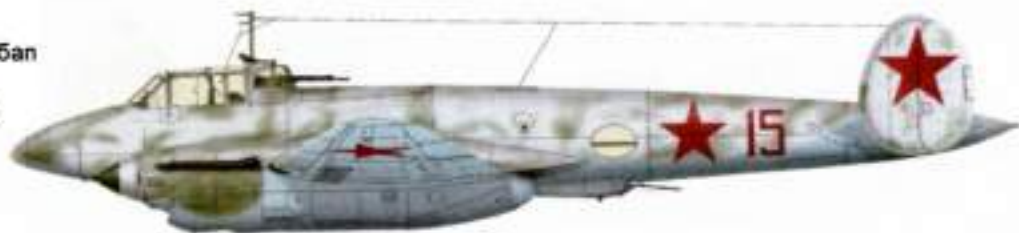


Пе-2 2М-82 из
99-го гв. орап,
июль 1944



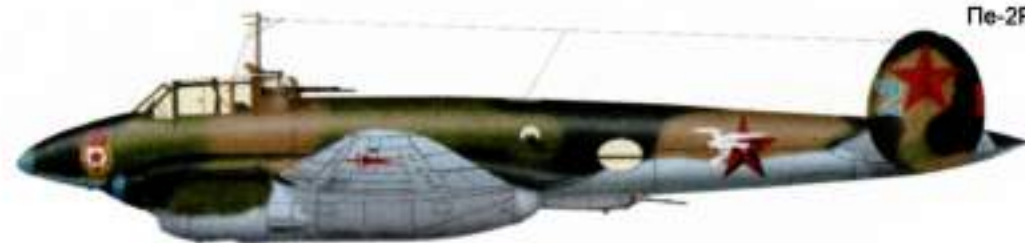
Пе-2 командира
2-го гв. бак
генерала Попкина,
февраль 1945

Пе-2 из 73-го бак
ВВС КБФ,
декабрь 1942

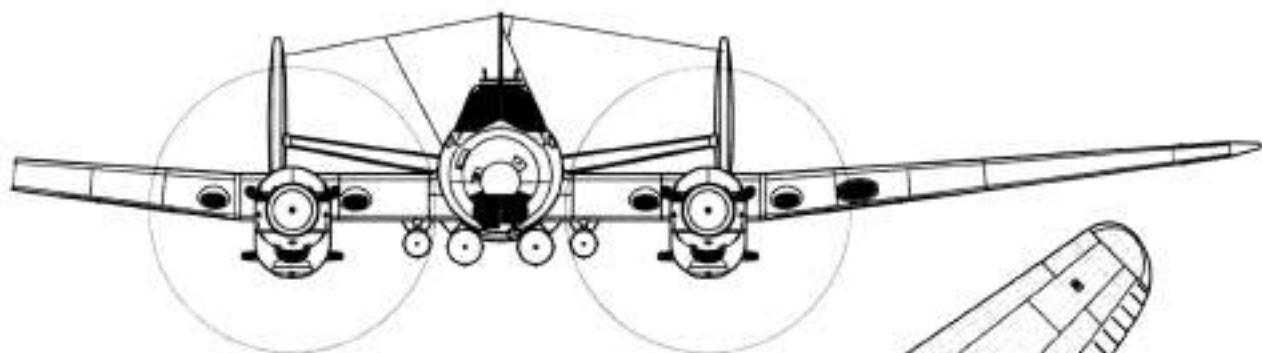


Пе-2Р из 47-го гв. рап,
октябрь 1944

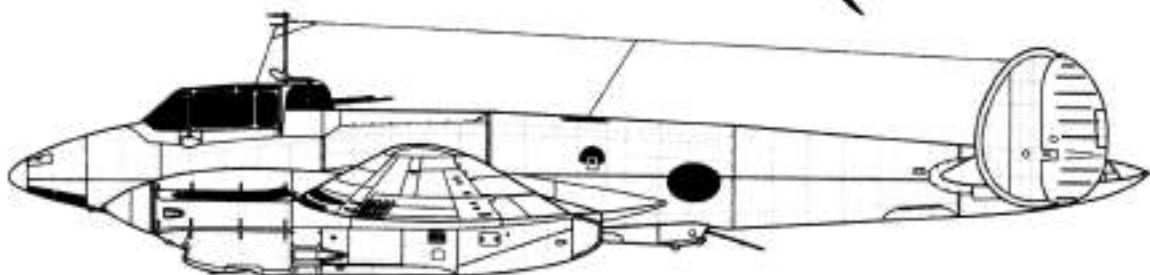
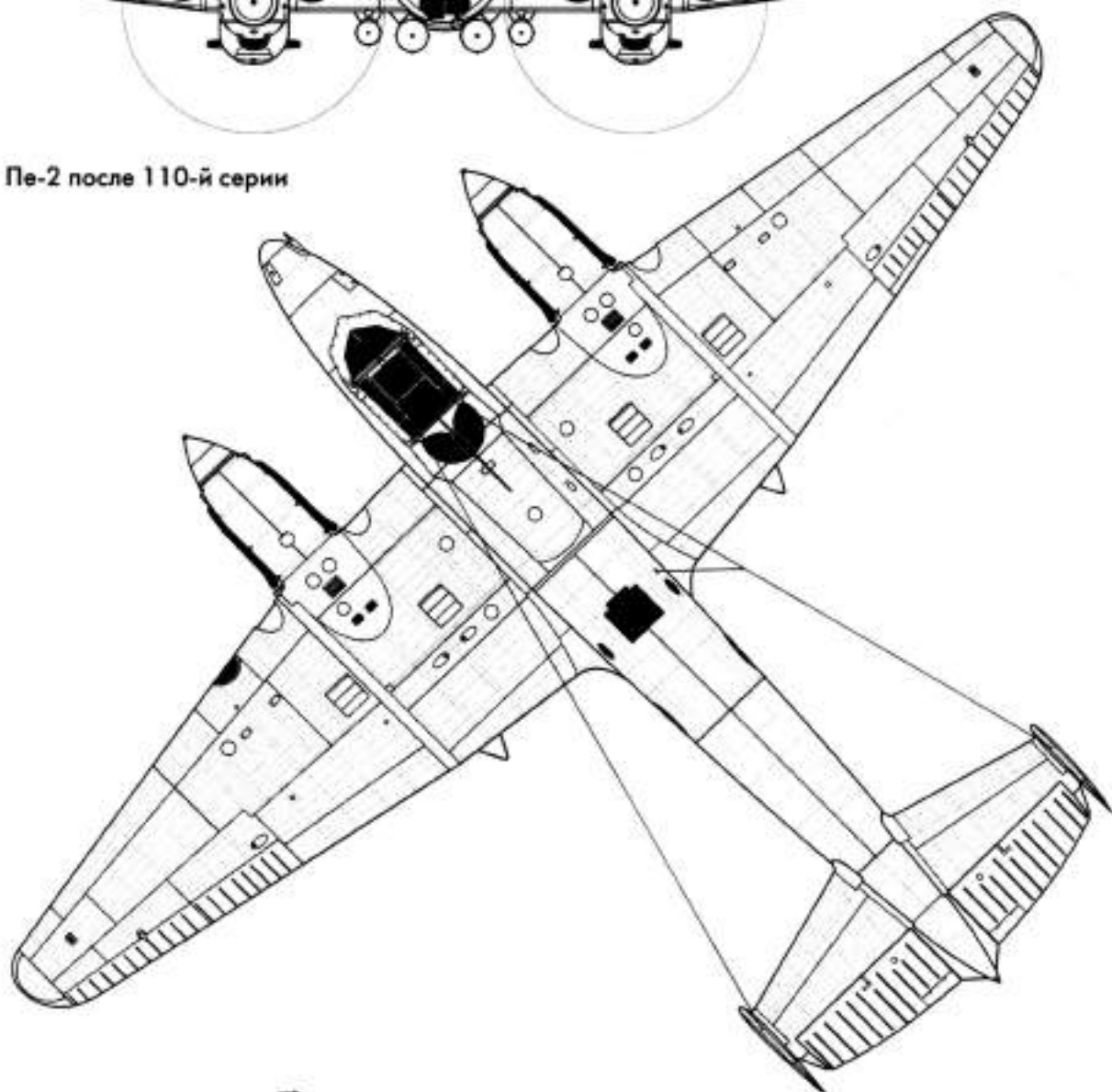
Пе-2 из 114-го гв. бак,
Карельский фронт,
лето 1944

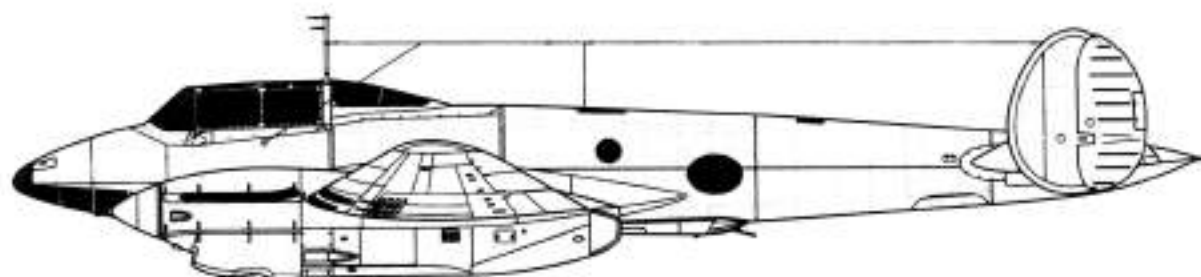


Пе-2Р из 47-го гв. рап,
июнь 1944

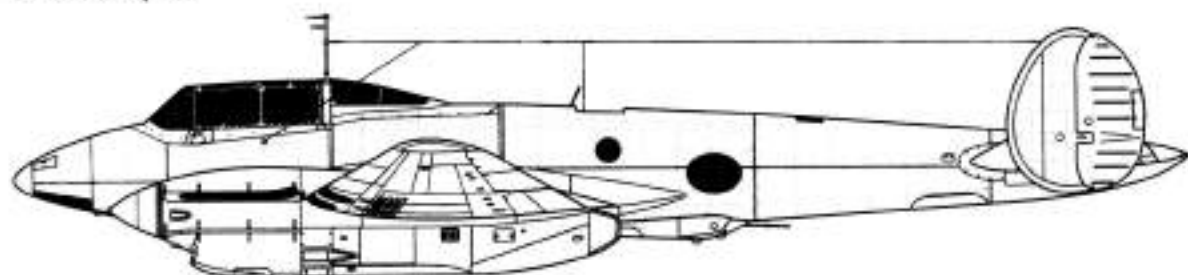


Пе-2 после 110-й серии

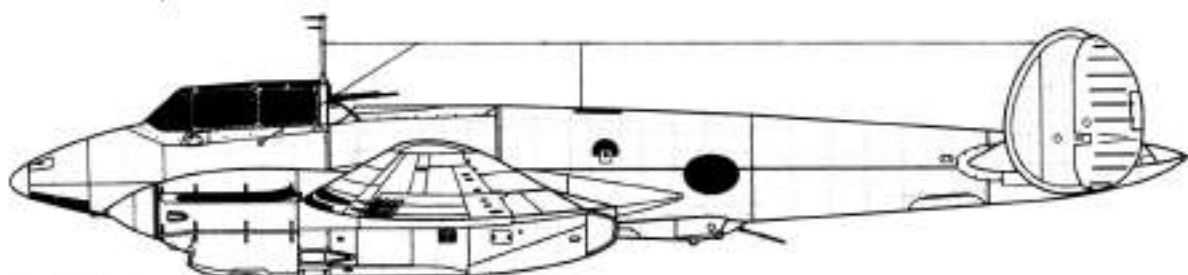




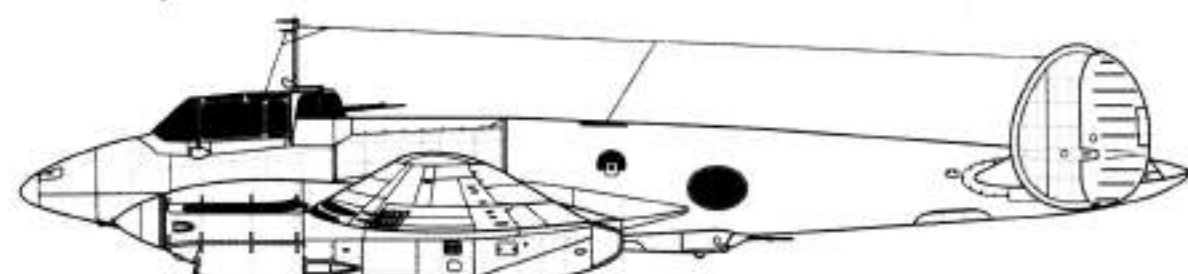
Пе-2 2-й серии



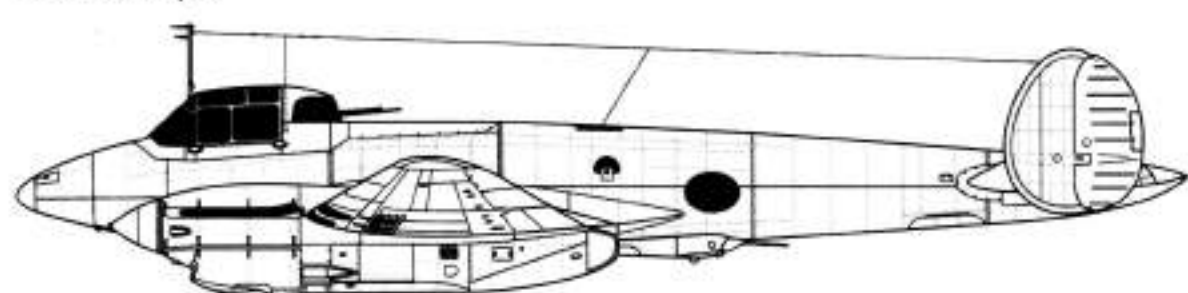
Пе-2 65-й серии



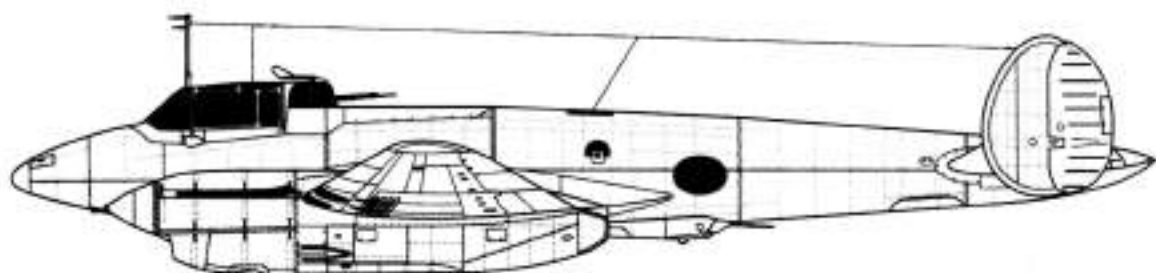
Пе-2 87-й серии



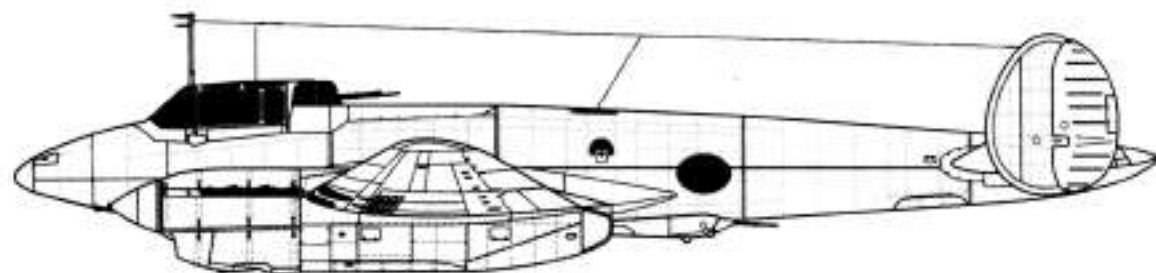
Пе-2 110-й серии



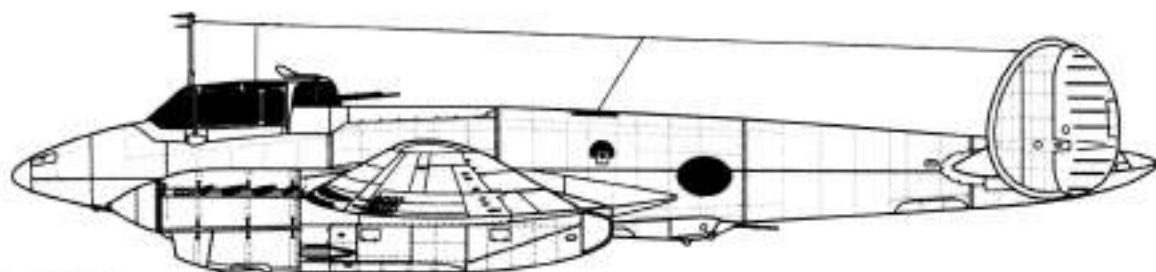
Опытный Пе-2 с турелью ФЗ



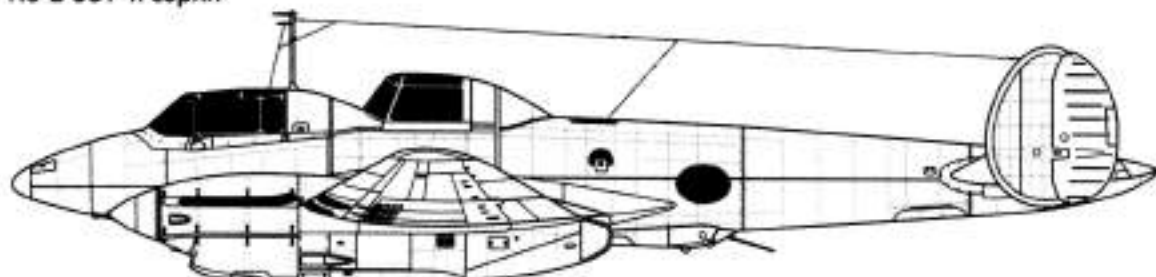
Пе-2 205-й серии



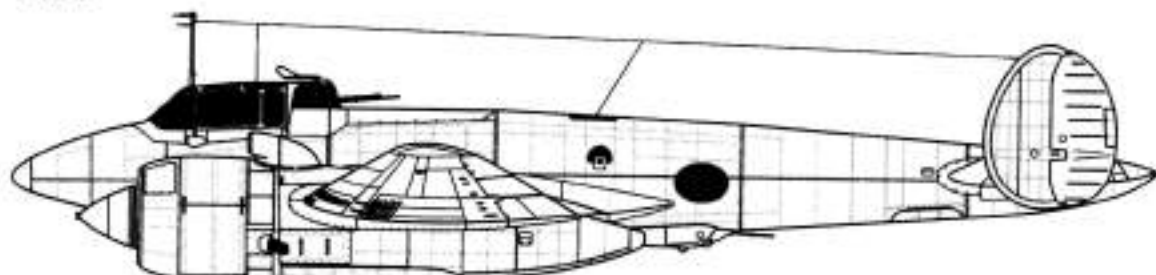
Опытный Пе-2, модернизированный в ЦАГИ



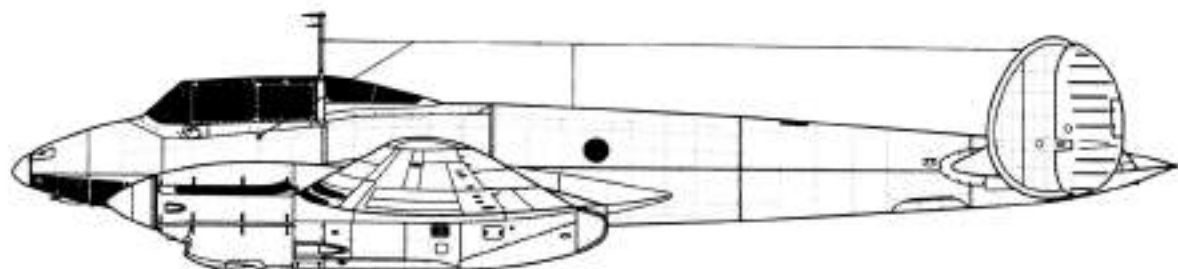
Пе-2 359-й серии



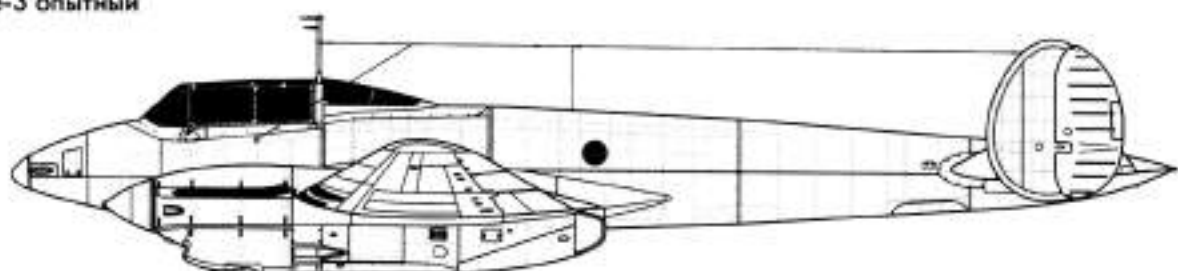
УПе-2



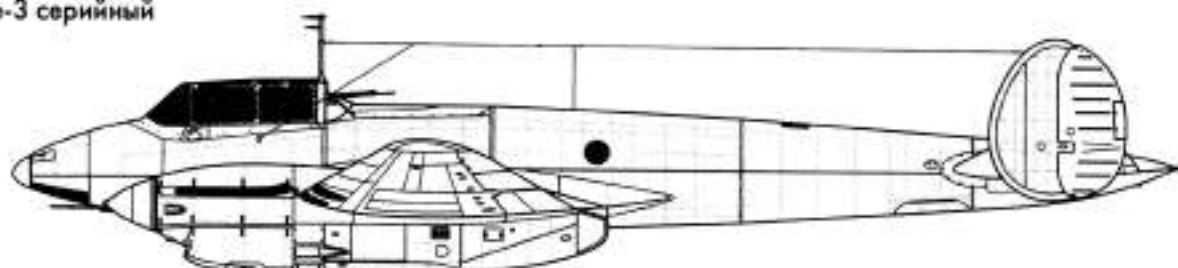
Пе-2 с М-82Ф



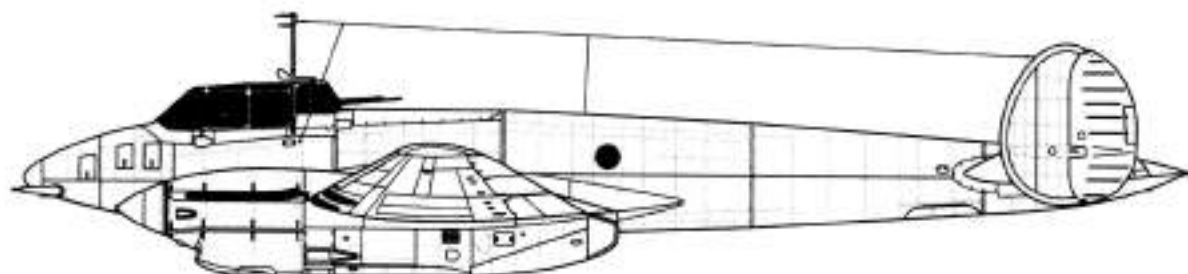
Пе-3 опытный



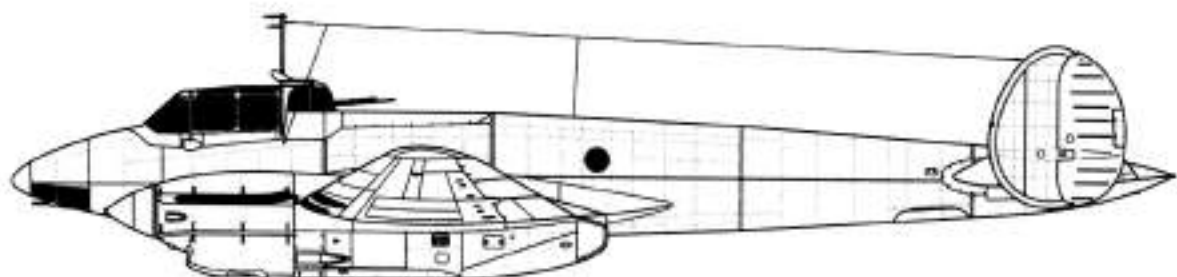
Пе-3 серийный



Пе-3 модифицированный



Пе-3бис опытный



Пе-3бис серийный

Научно-популярное издание
ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Медведь Александр Николаевич
Хазанов Дмитрий Борисович

ПЕ-2 В БОЮ

«Гвардия, в огонь!»

Ответственный редактор Л. Незванская
Художественный редактор П. Волков
Технический редактор В. Кулагина
Компьютерная верстка Г. Ражикова
Корректор Т. Остроумова

ООО «Издательство «Руса».
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.
Для корреспонденции: 127299, Москва,
ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Эндруэт «ЭКМО» АКБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өмір бойына армия-паттарды қабылдаушының
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Димитровский көш., 3-яң, литер Б, офис 1.
Тел.: 8(727) 251 59 89, 90, 91, 92, факс: 8(727) 251 59 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат: сайтта: www.eksmo.ru/certification

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белославенское ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»
E-mail: international@eksmo-sale.ru
International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.
international@eksmo-sale.ru

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном
оформлении, обращаться по тел. +7 (495) 411-68-59, доб. 226/1, 2257.
E-mail: lvatova.ey@eksmo.ru

Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:
Компания «Канц-Эксмо», 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белославенское ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс: +7 (495) 745-26-87 (многоканальный),
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: Филиал ООО ТД «Эксмо» в г. Н. Новгороде, 603094, г. Нижний Новгород, ул.
Карпинского, д. 29, бизнес-парк «ГринПлато». Тел. (831) 216-15-91 (92, 93, 94).

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить по адресу:
<http://eksmo.ru/certification/>

Эндүрген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 16.01.2015. Формат 84×108^{1/16}.
Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная. Усл. печ. л. 13,44.
Тираж 1 000 экз. Заказ 5174

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат», 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru



ISBN 978-5-699-78208-6



9 785699 782086 >





НОВАЯ КНИГА от авторов бестселлера «Пикирующий бомбардировщик Пе-2». Лучшее современное исследование боевого применения легендарной «пешки». Боевой опыт элитных бомбардировочных частей – гвардейских авиаполков, авиадивизий и авиакорпусов, воевавших на Пе-2.

Их слава гремела на всех фронтах Великой Отечественной. Не было бойца, не слышавшего о подвигах гвардейского бомбардировочного авиакорпуса генерала Полбина, гвардейских морских пикировщиков полковника Ракова, гвардейских разведывательных авиаполков Резерва Верховного Главнокомандования. Впервые сформированные в декабре 1941 года, гвардейские авиачасти всегда воевали на самых опасных участках фронта и направлениях главного удара, верные заповеди: «ГВАРДИЯ, В ОГОНЬ!»

Эта книга восстанавливает не только их боевой путь, но и справедливость по отношению к пикирующему бомбардировщику Пе-2. К сожалению, нелакированная история «пешки» вызвала незаслуженно критические оценки этой незаурядной машины. Однако по комплексному критерию «стоимость–эффективность–надежность» ей не было равных – заменить Пе-2 не могли ни Ар-2, ни СПБ, ни даже Ту-2. Подобно прославленным «тридцатьчетверке», «катюше» и Ил-2, «пешка» была оптимальным оружием: простым, безотказным, хорошо освоенным промышленностью, любимым экипажами, способным эффективно решать сложные задачи.

ISBN 978-5-699-78208-6



9 785699 782086 >

