

“Тот, кто силен в воздухе,  
тот вообще силен”.  
И.В. Сталин

## **Глава I. В боях под Москвой на Западном фронте.**

### **1. Рождение 224-й штурмовой авиационной дивизии.**

224-я штурмовая авиационная дивизия (шад) родилась, как и многие другие дивизии Красной Армии, в начале Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Этот факт свидетельствует о том, что инициатором этой войны был не Советский Союз, а фашистская Германия. Если бы агрессором был СССР, как об этом утверждает Суворов (Резун) и ему подобные фальсификаторы истории, то советские авиадивизии должны были бы быть созданы до начала войны, а не после ее начала. Война была нам навязана, и мы были вынуждены защищаться.

Особенностью этой войны было то, что она являлась по существу продолжением Октябрьской революции 1917 года и Гражданской войны в России, т.е. она была классовой войной. Целью ее было уничтожение Советского государства иностранной буржуазией, физическое истребление активной части населения и превращение в рабов остальных граждан страны. Эта угроза родила на фронте и в тылу массовый героизм советского народа. В результате враг был остановлен, разгромлен и уничтожен. О том, как это происходило и свидетельствует боевой путь 224-й штурмовой авиационной дивизии, которая была частицей в формированиях Красной (Советской) Армии, одержавшей Победу над фашистской армией.

В начале войны авиационных дивизий и армий не было. Были только авиационные полки, входившие в подчинение общевойсковых соединений. Полки формировались молодыми летчиками-сержантами, окончившими аэроклубы и военные летные школы и училища. До 1940 года из летных школ выпускали командиров экипажей самолетов, как правило, в звании “младший лейтенант”. И каждому выпускнику выдавалась красивая униформа.

25 февраля 1941 года ЦК ВКП (б) и СНК СССР приняли постановление “О реорганизации авиационных сил Красной

Армии”. Намечалось в течение года сформировать 25 управлений авиационных дивизий, свыше 100 новых авиационных полков и 50 % из них вооружить новыми типами самолетов.<sup>1</sup> Чтобы выполнить это постановление, новый нарком обороны СССР маршал С.К. Тимошенко своим приказом отменил униформу и установил для выпускников авиационных школ и училищ воинское звание “сержант”. Это мероприятие позволяло удвоить количество выпускников на одни и те же деньги.

Тяжелая обстановка на фронте в начале Отечественной войны требовала от воинов Красной Армии максимального напряжения всех сил и возможностей, чтобы остановить зарвавшихся немецких захватчиков, вырвать у них инициативу и мощными ударами сломать “непобедимый” дух их армии. Для этого в 1942 году на базе ВВС фронтов было создано 17 воздушных армий фронтовой авиации, сыгравших важную роль в наступательных и оборонительных операциях. К середине лета 1943 года советские ВВС прочно завоевали стратегическое господство в воздухе.<sup>2</sup>

224-я шад (штурмовая авиационная дивизия) была создана приказом народного комиссара обороны СССР от 26 мая 1942 года в селе Подкопаево Калужской области. Командиром авиадивизии был назначен полковник В.М. Филин, военкомом – полковник Суслов, начальником штаба – полковник Миньков и старшим инженером дивизии – капитан технической службы С.Д. Рахманин. В состав дивизии входили следующие авиационные части: 565-й шап (штурмовой авиационный полк) (6.42 – 5.46 г.), 571-й шап (6.42 – 5.46 г.), 611-й шап (6.42 – 11.42 г.), 639 шап (6.42 – 11.42 г.), 289 шап (до 5.3.43 г.), 566-й шап (10.42 – 9.43 г.), 996-й шап (3.43 – 5.46 г.), 513-й иап (истребительный авиационный полк) (1 – 9.43 г.). С 20 июня 1942 года по 13 августа 1943 года 224-я шад входила в состав 1-й воздушной армии Западного фронта.

О том, как формировались и воевали штурмовые авиационные полки, как это было в человеческой жизни того тяжелого времени в начале Великой Отечественной войны, рассказывают участники В.А. Леонов, В.Н. Платонов и К.М. Чернов.

Ныне доктор медицинских наук, профессор, почетный работник науки и образования Курской области Владимир Афанасьевич Леонов вспоминает.

1 сентября 1941 г. после окончания 4 курса Курского медицинского института я вместе со своим однокурсником был мобилизован в ряды Красной Армии и получил назначение на должность старшего врача сформированного 565-го штурмового авиаполка. Он один из первых получил на вооружение в Воронеже замечательные советские самолеты Ил-2.

В это время сложилась очень напряженная обстановка на дальних подступах к Москве – в районе Вязьмы. На данном участке фронта немецкое командование создало мощную ударную группировку “Центр” для решающего наступления на Москву. Здесь фашисты сосредоточили более половины всех танков, действовавших на советско-германском фронте, и почти всю авиацию. Таким образом, они имели в этом районе подавляющее преимущество в живой силе и технике. В связи с создавшимся напряженным положением под Москвой, наш полк в первой половине сентября был срочно переброшен в район Вязьмы и с ходу приступил к выполнению боевых заданий.

В конце сентября колонны немецких танков и мотомеханизированных частей двинулись к Москве. Надо было любой ценой задержать стальную лавину. В этой ситуации самолеты Ил-2 сыграли неоценимую роль. Здесь, под Вязьмой, фашисты, пожалуй, впервые испытали на себе всю огневую мощь наших “летающих танков” – самолетов Ил-2. Летчики проявили исключительную отвагу и героизм, штурмовали колонны фашистов на бреющем полете, нанося огромный урон живой силе и технике противника, сея ужас и панику среди врагов. К сожалению, силы были неравные, и многие летчики не возвращались с боевого задания. Нелегко было и техническому персоналу. Подвергаясь частым налетам авиации противника, техники днем и ночью ремонтировали поврежденные самолеты и готовили их к боевым заданиям.

Мне несколько раз доводилось вытаскивать летчиков из подбитых самолетов, которые садились, а точнее сказать – плюхались у аэродрома. Скажу честно, не очень простое занятие. Представьте себе горящую машину, которая того и гляди, взорвется...

Особенно тяжелая обстановка сложилась в начале октября 1941 г. Немецкие войска, прорвав нашу оборону в нескольких местах, стали обходить с флангов и окружать наши войска

плотным кольцом в районе Вязьмы.

Однажды после очередного налета вражеских самолетов на наш аэродром в результате разрыва бомбы несколько человек оказались засыпанными землей в крытой щели. В это время было получено сообщение о том, что к нашему аэродрому приближается колонна немецких танков. Почти весь личный состав и самолеты срочно покинули аэродром, а мне с группой однополчан было приказано остаться для спасения людей, засыпанных землей. Нам удалось это сделать, но на опушке леса появились немецкие танки, и мы попали в окружение. Лишь несколько дней спустя мне и еще двум однополчанам вместе с группой пехотинцев удалось выйти из окружения и вернуться в свой полк.

За месяц, проведенный под Вязьмой, я многое пережил и был свидетелем героической борьбы наших воинов, сражавшихся в окружении. Солдаты и офицеры проявили стойкость и выдержку, бесстрашие и непоколебимую волю к победе, массовый героизм и самопожертвование. Советские воины мысленно перешли линию между жизнью и смертью и старались, как можно дороже отдать жизнь за свою Родину. Отступить было некуда, дальше была Москва.

К осени 1943 г. из летного состава нашего полка, принимавшего участие в боевых операциях под Вязьмой, никого не осталось. Часть летчиков погибла вместе со своим командиром В. Володиным в Сеще, остальные – под Ленинградом и на других участках советско-германского фронта. Память о них священна. Их подвиги останутся

Два сохранившихся моих письма к маме и бабушке свидетельствуют о том тяжелом времени.

“Дорогие мама и бабушка! Сейчас я в Москве. Был в районе Вязьмы, теперь не знаю куда попаду. Жив и здоров. За последние дни очень много видел и пережил. Пока, всего хорошего. Целую крепко. Володя. Привет всем. 10/X-41 г.”

“Дорогая мама! Пишу без всякой надежды, что ты получишь письмо, даже не надеюсь, что существует дом № 58. Что было бы за счастье, если бы ты была жива и здорова. Я жив и здоров, служу врачом в авиационном полку. Жду ответ с нетерпением. Мой адрес: ППС 2090, часть 132, Леонову В.А. Не подумай, что я забыл о бабушке. Привет всем, целую, Володя. 12.02.43 г.”<sup>3</sup>

В своих воспоминаниях бывший летчик 565-го шап Константин Михайлович Чернов рассказывает.

Весной 1939 года, после обучения в Горьковском аэроклубе, меня направили по комсомольской путевке в военную школу летчиков. При этом, пришлось прервать учебу в авиационном техникуме. И вот, я - курсант Энгельской военной авиационной школы пилотов. Заканчиваю курс обучения на прославленном в то время самолете СБ (скоростном бомбардировщике). Кончились последние учебные полеты. Сданы государственные экзамены. И вот, 22 июня 1941 года, как снег на голову в летнее время, немецкие фашисты вероломно напали на нашу Родину. Началась Великая Отечественная война. Патриотизму нашему не было предела. Молодой задор, слитый воедино с любовью к Родине, требовали быстрее вступить в единоборство с коварным врагом. Однако командование нас отправлять на фронт не спешило. И мы беспокоились, что не успеем выполнить свой гражданский долг. Но, увы, война по началу сложилась для нас неудачно. Гитлеровские полчища двигались к Москве. На подступах к столице они были остановлены, разгромлены и отброшены от нее на сотни километров.

Началась большая организаторская работа ГКО (Государственного Комитета Оборона) по разгрому и изгнанию врага. Потребовалось создание мощных танковых и авиационных сил на базе современной техники. В результате появился новый самолет штурмовик Ил-2, который стал настоящей грозой для фашистов. И они дали ему страшное название – “Черная смерть”. Самолетов Ил-2 было еще мало, но первые штурмовые авиационные полки уже начали формироваться. И одним из первых, 3 сентября 1941 года, был сформирован 565-й шап. Командиром полка был назначен майор Василий Сергеевич Володин, опытный летчик, имеющий боевой опыт по предыдущим войнам в Испании и Финляндии.

Боевое крещение полк получил в боях под Вязьмой и на Волховском фронте, где была очень тяжелая обстановка. В начале 1942 года, после реформирования в Кинеле Куйбышевской области, полк прибыл на аэродром Дядьково, что под г. Дмитровом, на канале Москва-Волга, в резерв ГКО. Сюда-

то, после переучивания на самолете Ил-2 в г. Люберцах, я и прибыл с группой молодых летчиков для прохождения боевой дальнейшей службы.

К этому времени командир 565-го шап майор В.С. Володин уже прочно завоевал у старожилов полка почетное звание – “Наш Батя”. И мы, молодые летчики, прибывшие в его распоряжение, при первом же знакомстве убедились в справедливости этого звания командира. С первых минут собеседования мы почувствовали отеческую заботу о нас, “птенцах”. Так любовно командир называл молодое пополнение.

Незамедлительно началось обучение по курсу ввода молодых летчиков в строй полка. Особое внимание при этом уделялось обучению “выживания” в любом боевом вылете. Наш Батя, перво-наперво, обучал нас таким жизненным правилам, которые мы никогда не должны были забывать. Вот эти правила: “Сам погибай, а товарища выручай”, “Разумный риск в сочетании с мужеством и героизмом – залог успешного выполнения любого боевого задания”, “Осмотрительность в воздухе – это жизнь для летчика не только на боевом задании, но и при любом полете, и на земле”, “Здравая осторожность и внимание не должны покидать летчика никогда”, “Любой полет заканчивается только тогда, когда поставишь самолет в “нишу”, выключишь мотор и вылезешь из кабины”. Подобных наставлений мы услышали от Бати множество. Он сумел своим душевным внушением глубоко заложить их в наши молодые и неопытные головы. Для некоторых из нас, правильно воспринявших эти наставления, они сослужили доброе дело, сохранили жизнь во время боевых вылетов в тяжелые дни 1942 года. И очень быстро наказывались смертью те летчики, которые пренебрегали наставлениями командира.

В мае 1942 года 565-й шап из резерва Государственного Комитета Обороны вводится в состав 224-й шад 1-й воздушной армии Западного фронта. Линию фронта от Ржева до Брянска после зимнего отступления от Москвы фашисты сумели стабилизировать и сильно укрепить.

Тщательно подготовив весь личный состав полка, особенно летные экипажи, наш Батя отлично провел перебазирование самолетов и технического персонала на полевой аэродром вблизи деревни Гаврики, что 80 км западнее города Калуги.

## 2. Помощь кавалеристам.

Содействие 1-й кавалерийской группировке генерала Белова в выходе из окружения в районе г. Кирова (20 – 31 июня 1942 г.)

Тяжелая обстановка на фронтах Отечественной войны - враг рвется к Кавказу, не смолкают день и ночь ожесточенные бои под Сталинградом.

В этой чрезвычайно сложной и тяжелой обстановке вновь созданным воинским соединениям приходилось действовать в срочном порядке, что называется прямо “с колес”. Летчики 224-й штурмовой авиационной дивизии быстро изучили по картам район предстоящих боевых действий. Техники подготовили самолеты и материальную часть аэродромов к интенсивной фронтовой работе. Но еще не было закончено формирование личного состава, не хватало офицерского состава. Но время не ждет, надо работать и работать, чтобы выполнить призыв Родины: “Все силы на разгром врага!” И выполняя приказ командования 1-й воздушной армии, дивизия в начале второй половины июня 1942 года вступила в полосу напряженных боевых действий.

Вот как это началось.

“Всеми исправными с утра 20.6 всемерно содействовать выходу из окружения группировки генерала Белова” - так гласит боевой приказ командующего 1-й воздушной армии генерал-майора авиации Худякова. Преданные Родине бойцы и офицеры дивизии, устремились на выполнение приказа. День и ночь на аэродромах и в штабах шла напряженная работа. Прорвавшись через линию фронта и точно определив место расположения оказавшихся в окружении конников, летчики-штурмовики сбрасывали им боеприпасы, медикаменты, продовольствие, в которых остро нуждались измученные непрерывными боями войска генерала Белова. Освободившись от груза и презирая опасность от фашистских истребителей и зениток, штурмовики атаковывали немецкую пехоту и огневые точки. Израсходовав боеприпасы, летчики возвращались на свой аэродром. И так, изо дня в день, до 1 июля штурмовала дивизия вражескую пехоту, артиллерию и танки, сжимавшие вокруг гвардейцев-кавалеристов железное кольцо окружения.

Искреннюю и глубокую благодарность получил коллектив дивизии от генерал-лейтенанта Белова за помощь, оказанную штурмовиками при выходе его войск из окружения.

### **3. Ни минуты покоя врагу.**

Содействие наступлению 16-й армии на Жиздринском и 61-й армии на Болховском направлениях.

После разгрома немцев под Москвой зимой 1942 г. удар за ударом наносили врагу армии Западного фронта, не давая немцам ни покоя, ни отдыха. 5 июля перешла в наступление 61-я армия на Болховском направлении. 6 июля, поддерживая соседку слева, развернула наступательные действия 16-я армия.

224-й шад была поставлена ответственная задача: бомбардировочно-штурмовыми ударами по переднему краю и тылу противника содействовать наступлению войск 16-й и 61-й армий.

“32 - исправных, 2 - требуют ремонта, товарищ полковник!” - доложил оперативный дежурный командиру дивизии.

“Маловато! Но ничего, воюют не числом, а умением, и этими зададим жару фрицам”, – произнес вслух командир дивизии Филин.

Утром 5-го, чуть свет, началась напряженная боевая работа. Группа за группой уходили штурмовики обрабатывать заданные цели. И так два дня с раннего утра до сумерек, не покидая самолетов, работали экипажи. По 4-5 вылетов делали они в день. Ни яростный огонь зениток в Черном потоке и Шемардино, ни черные стаи истребителей, не могли остановить штурмовиков. 240 боевых вылетов – результат работы двух дней. 900 солдат и офицеров не досчитались немцы в своих рядах. 150 автомашин, около пятидесяти орудий и пятнадцать танков уничтожили штурмовики дивизии (см. рис.1).

В выполнении этой боевой задачи принимали участие командиры полков: майоры Володин Василий Сергеевич и Домущей Николай Кузьмич, зам. командира полка старший лейтенант Зацепа Лев Григорьевич; командиры авиационных эскадрилий: капитаны Выхор Иван Григорьевич и Корниенко,

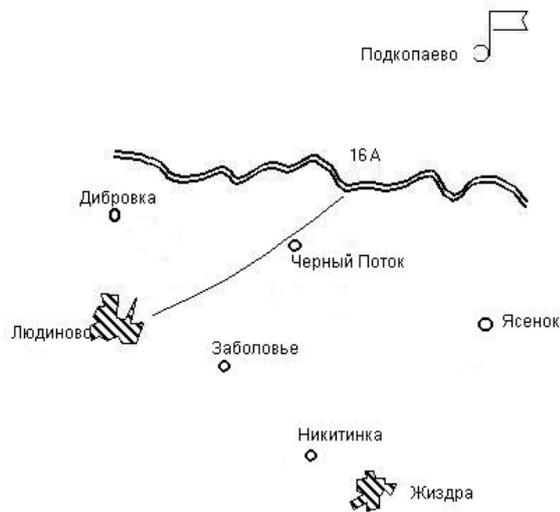


Рис.1

старшие лейтенанты Мачнев Афанасий Гаврилович, Зинченко Николай Григорьевич и Ермолин Федор Филиппович, Качковский Николай Павлович, Поздняков Яков Миронович и лейтенант Фигачев Петр Сергеевич; командиры авиазвеньев: лейтенанты Безух Михаил Иванович, Быков Михаил Семенович, Дегтярев Василий Леонтьевич, Иванов Владимир Иванович; летчики: младшие лейтенанты Демидов Николай Васильевич, Загороднюк Валерий Сергеевич, Старченков Иван Сергеевич, Чернов Константин Матвеевич, летчики-комсомольцы: Павел Федеровский, Георгий Хевсуриани, Иван Сычиков, Петр Калачев, Виктор Калинин, Василий Носов, Валентин Седых и другие.

В зависимости от складывающейся оперативной обстановки 224-ю шад перебрасывали с одного участка Западного фронта на другой, где было “горячее”.

#### 4. В боях под Ржевом и Вязьмой.

Содействие наступлению 31-й армии на Ржевско-Зубцовском направлении (первая половина августа и октябрь – ноябрь 1942 г.)

Произведя перегруппировку, 31-я армия в конце июля 1942 года перешла в наступление на Ржевско-Зубцовском направлении. 224-я шад, перебазировавшись на аэроузел совхоза Красновидово, бомбардировочно-штурмовыми ударами по артминпозициям, узлам сопротивления и оборонительной системе противника, помогла пехоте и артиллерии 31-й армии взламывать оборону противника. А также расчищала путь подвижной мотомехгруппы Армана, введенной в образовавшуюся брешь в результате прорыва линии фронта. Действуя по узлам сопротивления, танкам и живой силе врага, штурмовики содействовали продвижению наших танков и мотопехоты в глубине обороны противника (см. рис.2).

5 августа 1942 года молодой летчик 639-го шап лейтенант Сорокин, производя разведку, обнаружил на шоссе Вязьма - Гжатск мотомехколонну немцев. Сделанная доразведка подтвердила наблюдения лейтенанта Сорокина. Убедившись в достоверности данных, командир дивизии принял решение разгромить эту колонну. Через несколько минут шестерки "Илов", одна за другой, поднимались в воздух. Весь день кипел бой. Штурмовики, спускаясь до бреющего полета, в упор расстреливали немцев, уходя с поля боя только после полного расходования боеприпасов. Произведенное на следующий день фотографирование показало, что вся дорога, протяженностью свыше 30 км, завалена разбитыми автомашинами, танками, трупами солдат и офицеров противника.

Так была разгромлена мотомеханизированная дивизия "СС", перебрасываемая немецким командованием из Франции для поддержки Ржевско-Зубцовского участка фронта. За разгром этой колонны маршал авиации Новиков объявил личному составу дивизии благодарность и "подарил" дивизии 20 новых самолетов Ил-2.

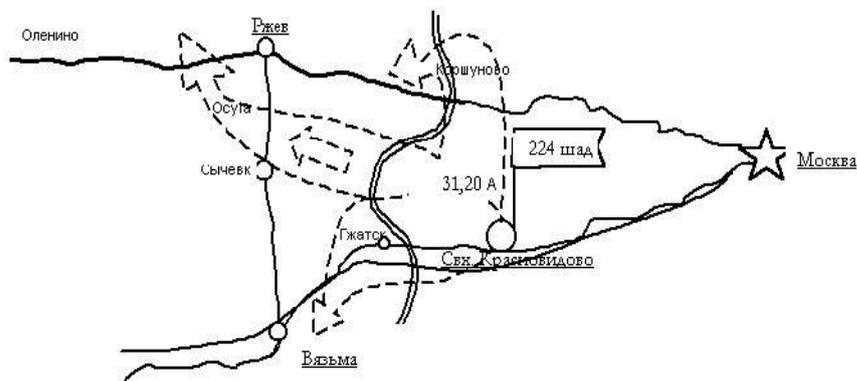


Рис.2

### 5. Бои под Козельском.

Содействие наземным войскам левого крыла Западного фронта в отражении наступления противника на Козельско-Сухиничском направлении (конец августа 1942 г).

Сосредоточив в районах Колосово, Перестряж, Дебри, Сорокино крупные силы танков, артиллерии и живой силы, фашистское командование решило в целях отвлечения наших сил с Ржевско-Зубцовского направления нанести удар на участке Колосово, Сорокино, прорвать оборону наших войск и овладеть городом Козельском.

Но прошло то время, когда немцам это легко удавалось. Замысел фашистского командования был своевременно раскрыт. Советское командование сумело в короткий срок принять необходимые контрмеры. В числе других соединений дивизия, по приказу командующего 1-й воздушной армии, в срочном порядке, была переброшена на Подкопаевский аэроузел.

Наши наземные войска, поддержанные с воздуха самолетами-штурмовиками, не только выдержали огневые налеты и

яростные атаки фашистов, но и мощными контратаками отбросили врага. Ни истребители противника, ни зенитная артиллерия не могли помешать интенсивному воздействию наших “Илов” на боевые порядки и на подходящие резервы врага. Задача, поставленная командованием, была выполнена.

Вот как запомнились эти события их участнику, лейтенанту К.М. Чернову.

Проводилась летняя Ржевская операция. 18 августа наш 565-й шап был срочно переброшен на новое место базирования, аэродром Гаврики. Причиной этого была угроза прорыва немцев на Козельско-Калужском направлении.

Перебазирование полка необходимо было произвести в спешном порядке с условием, что после перебазирования - немедленно приступить к выполнению боевых вылетов. Этого требовала обстановка, создавшаяся в тот момент в районе г. Белева на рубежах р. Жиздры. И тут наш Батя проявил незаурядные способности и смекалку. Чтобы полк после преобразования немедленно приступил к боевой работе, надо было на одноместных самолетах Ил-2 захватить с собой необходимый обслуживающий персонал: механиков, мотористов, оружейников и часть командного состава. И наш Батя решает – механиков, мотористов и оружейников разместить в бомболоках самолетов Ил-2. Получились для них не очень “комфортные” условия, но создавшаяся обстановка заставила прибегнуть к этому варианту. Риск был несомненный, но разумный, требующийся в данной обстановке. Правда, перелет не обошелся и без казусов.

А казус получился, в частности, со мной. Подлетая к аэродрому базирования Гаврики, я почувствовал в кабине самолета запах гари. При взгляде на приборы обнаружил предельные показатели температуры масла и воды. Мотор начал давать перебои в работе и сбавил обороты винта. Мелькнула мысль, что, очевидно, придется садиться на вынужденную посадку, на “живот” самолета. Но, ведь, в бомболоках четыре человека, которые при этом могут погибнуть. Впереди я увидел посадочное поле своего аэродрома и, не теряя самообладания и спокойствия, принял решение – садиться с ходу, по направлению ветра, с противоположной стороны посадочного

“Т”, навстречу заходящим на посадку самолетам. Выпускаю шасси и, немного отвернувшись от посадочной полосы, чтобы избежать столкновения с самолетом, идущим на посадку, по диагонали посадочной полосы произвожу благополучную посадку. При этом выкатываюсь за границу взлетно-посадочной полосы. А руководивший посадкой полка наш Батя, определив опытным глазом неблагоприятие с моим самолетом, успел запрещающей посадку ракетой дать команду идущему на посадку самолету уйти на второй круг. Так, неминуемое ЧП (чрезвычайное происшествие) было предотвращено. Остальные самолеты были благополучно посажены на аэродроме Гаврики.

Полк почти в полном боевом составе с обслуживающим персоналом был готов к выполнению боевого задания. После приземления всех самолетов по окончании перелета из-под Можайска, самолеты немедленно снаряжались для совершения боевых вылетов. Но, несмотря на отсутствие свободного времени, наш Батя объявляет построение всего личного состава полка. Все в недоумении о причине построения. Полк построен. Перед строем командир полка благодарит весь личный состав, участвовавший в этом ответственном перелете, и просит выйти из строя меня, рядового летчика, старшего сержанта Чернова. И я из его уст слышу: “За хладнокровное спокойствие и принятие правильного решения при создавшейся сложной ситуации в полете и благополучную посадку самолета в аварийной обстановке, объявляю старшему сержанту Чернову благодарность!” Я отрапортовал: “Служу Советскому Союзу”, и хотел встать в строй. Но тут, Батя подошел ко мне, крепко обнял и, поцеловав, сказал: “Молодец, сынок!” И вот тут-то я окончательно понял, за что весь личный состав полка называет своего командира гордым домашним именем “наш Батя”.

Последовала команда готовить немедленно самолеты к боевым вылетам. Время 6:00. Самолеты четверками брали боевой курс на переправу через реку Жиздра около города Белева, где немцы еще накануне пытались переправить танки для удара по нашим войскам в направлении г. Козельска. В этот день была напряженная боевая работа по наземным целям. Жаркие бои в воздухе с истребителями противника, которые все время “висели” над переправой. Мы, летчики, за

день успели сделать по 3-4 боевых вылетов. Оперативно полком руководил наш Батя, делая сам с нами боевые вылеты. Он давал конкретные указания, как действовать на переправе, как обороняться от истребителей противника, так как с нашей стороны прикрытие истребителями было недостаточное.

День подошел к концу. Фашисты не смогли переправить свои танки через реку Жиздра. Их прорыв захлебнулся. Противник был задержан на прежних рубежах, потеряв много техники и живой силы. Не обошлось без потерь и в наших рядах. Погиб наш любимец – младший лейтенант Жора Хевсуриани. Были ранены Ваня Морозов и я. Получили повреждение несколько самолетов Ил-2.

Осенняя распутица замедлила наступление наших наземных войск на Ржевско-Зубцовском направлении, поэтому второй этап наступления 31-й армии проходил в октябре-ноябре 1942 года. 224-я шад была опять переброшена на этот участок фронта с базированием на Пашковском аэроузле. Противник был встревожен и поспешно подтягивал свежие резервы в район боевых действий. Железная и шоссейная дороги от Вязьмы до Ржева были забиты транспортом с войсками и техникой врага.

Командующий 1-й воздушной армии генерал-лейтенант С.А. Худяков поставил дивизии задачу: систематическим воздействием с воздуха парализовать работу дорог на данном участке. Выполняя приказ командующего, штурмовики 224-й шад, не взирая на интенсивную деятельность истребителей и зенитной артиллерии противника, группами по 2, 4 и 6 самолетов, каждый день взрывали железнодорожное полотно и штурмовали вражеские эшелоны. Энтузиазм, мастерство и настойчивость личного состава обеспечили успешное выполнение приказа. Железная дорога на участке Осуга-Новодугинская в течение трех суток не действовала, ни один эшелон не прошел по ней.

Следует отметить, что задача по срыву железнодорожных и автогужевых перевозок противника, часто ставилась командованием перед личным составом 224-й шад. Это объяснялось тем, что противник, располагая резервами и большим количеством транспорта, в необходимые для него моменты производил интенсивный маневр техникой и живой силой. Штурмо-

вики, выполняя приказы командования, громили вражеские эшелоны, автоколонны с живой силой и техникой, взрывали мосты и железнодорожное полотно, склады с горючим и боеприпасами.

С ноября 1942 года по первую половину февраля 1943 года для 224-й шад было относительно затишье.

## **6. Затишье.**

Ноябрь 1942. Первая половина февраля 1943 г.

Зима. У стен Сталинграда идет жесточайшее сражение. Взоры всего мира обращены туда. На Западном фронте затишье. Все силы, все усилия прикованы к Сталинграду. Да и понятно, там, на берегу великой русской реки Волги, у этого красного “Вердена”, решался вопрос: быть или не быть свободным русскому народу.

Используя создавшуюся оперативную паузу, войска Западного фронта готовились к генеральным решающим сражениям. Готовилась и 224-я штурмовая авиационная дивизия. В дивизию приходили новые части, новые самолеты, летчики, техники, воздушные стрелки. Личный состав усиленно изучал современную тактику боя, коварные приемы врага, новую материальную часть, театр боевых действий. Одновременно с этим воздушные разведчики дивизии каждый день следили за действиями врага.

На основании распоряжения командующего 1-й воздушной армией 224-я шад с 18 по 24 ноября 1942 года проводила реорганизацию частей на новые штаты, с двух на трехэскадрильный состав. В результате этой реорганизации 611-й из 639-й шапы были расформированы, а материальная часть и личный состав их переданы в 565-й, 566-й и 571-й шапы.

Временно приданные 179-й, 594-й шапы и 814-й иап, с пятью самолетами Як-1, еще раньше, 5 ноября, были выведены из состава дивизии. Материальная часть 814-го иап в количестве пяти самолетов Як-1 была передана 513-у иап. 5 марта 1943 года был выведен из состава дивизии 289-й шап.

В декабре из ЗАПов (запасных авиационных полков) прибыло 20 молодых летчиков. Таким образом, к концу марта 1943 года дивизия представляла собой вполне мощную и ор-

ганизованную силу. Включала в свой состав 565-й шап, имеющий на вооружении 20 самолетов Ил-2, 566-й шап - 20 Ил-2 (полк прибыл в дивизию 14.10.42 г.), 571-й шап - 26 Ил-2, 996-й шап - 31 Ил-2 (только что прибыл), 513-й шап - 8 Як-1 и Управление 224-й шад - 2 Ил-2.

Приказом командующего 1-й воздушной армии, командиром 224-й штурмовой авиационной дивизии вместо полковника Филина был назначен бывший командир 571-й шап, заместитель командира дивизии полковник Котельников Михаил Васильевич. На должность начальника штаба прибыл полковник Карякин Георгий Максимович.

Для быстрейшего ввода в строй прибывших из ЗАПов молодых летчиков, приказом командующего 1-й воздушной армии, по инициативе командира дивизии, при 224-й шад был создан учебный центр. Центр просуществовал до апреля 1943 года. За 4 месяца работы учебный центр произвел 6115 полетов, налет при этом составил 1072 часа. Из общего числа, 4522 полета было выполнено на самолете По-2 с налетом 746 часов, 1439 полетов - на самолете УТ-2 с налетом 114 часов, 551 полет - на самолете УИл-2 с налетом - 74 часа, 603 полета - на самолете Ил-2 с налетом - 1402 часа. За это время Учебный центр обучил и выпустил 34 подготовленных летчика, способных выполнять боевые задания.

Заместителем начальника по политчасти учебного центра был капитан Быков Василий Степанович. Он погиб 23 февраля 1943 года выполняя боевое задание в районе Жиздры. Инструктором на самолете Ил-2 был младший лейтенант Чернов Константин Матвеевич, который до этого был командиром звена во 2-й авиационной эскадрильи 565-го шап. Механик самолета Левин Григорий Тимофеевич был переучен на летчика самолета Ил-2. Пройдя все командные ступени, в конце войны он стал капитаном, командиром эскадрильи, Героем Советского Союза.

О том, где и как формировался, участвовал в боях в начале войны 611-й шап, и как он был включен в 224-ю шад, рассказывает в своих воспоминаниях техник по радио полка Виктор Николаевич Платонов.

В июне 1940-го года я был призван в армию вместе с другими десятиклассниками, только что окончившими школу.

гими десятиклассниками, только что окончившими школу. В паспорте поставили штамп: “Призван в РККА”.

В июле вызвали вторично в военкомат, где сказали: “Мы направляем вас в самое лучшее военное училище страны – Московское Краснознаменное военное авиационное техническое училище. Сдадите экзамены, станете людьми, а не сдадите, пеняйте на себя” – отчеканил военком.

Нас было трое. Приехали мы на Петровско-Разумовскую аллею, сдали документы, вошли в училище и впервые почувствовали, что такое военная дисциплина, строгость, четкость и выправка. После обеда нас собралось сто человек. Вечером медицинская комиссия. Во время прохождения данной комиссии была отсеяна половина поступающих, а после экзаменов и мандатной комиссии поступающих стало еще меньше. 5 июля я был зачислен курсантом на специальность “самолетное радиооборудование”. Так началась моя военная служба, трудная и напряженная. Подъем в 6:00, физзарядка, туалет, осмотр, зарядка по слуху (прием и передача на азбуке Морзе), завтрак в 8:00, по 50 минут занятия, обед, строевая прогулка – 1 час, чистка и осмотр оружия, ужин, самоподготовка и консультации – 3 часа, личное время 20 минут, отбой в 11:00. В выходные дни зимой лыжные кроссы на 10, 20, 30 километров с полной выкладкой. Готовились к войне. Уже в феврале 41-го года нам было известно, что у наших границ сосредоточено 170 немецких дивизий.

В июне 41-го мы были в лагере под Каширой. Уже тогда нас часто поднимали по тревоге прочесывать леса. В тех местах появились диверсанты. 22 июня почему-то долго не будили, мы хорошо позавтракали, и лишь после выступления по радио Молотова, нам была дана команда: “В ружье”. Построили, выдали боевые патроны и объявили: “Товарищи! Настал час, когда Вы должны выполнить свой священный воинский долг. На нашу землю вторгся враг”.

Через несколько минут появились машины, на которых мы поехали в Москву нести караулы. Страшная была ночь: Москва погрузилась во мрак ночи. Только вопли и плач, щемящие сердце, были слышны на улицах. 28-го мы вернулись в лагерь. Режим еще больше стал напряженным. Мы занимались 15 часов в сутки. В конце июля состоялся выпуск. Нам было тогда присвоено звание “сержант” по приказу 0362. Я

получил назначение в Воронеж, 5-й дальнебомбардировочный запасной авиационный полк (ДБЗАП). Из него я попал в 7-й ДБЗАП. Там была сформирована ночная эскадрилья, которая вошла в состав 223-й ДБАП (дальнебомбардировочный авиационный полк).

Мне была поручена подготовка стрелков-радиистов. Радиосвязь в то время работала плохо, хотя на самолетах ДБ-3 ДБ-3-Ф (Ил-4) устанавливалось вполне совершенное радиооборудование. Поэтому я сам начал летать, проверять радиооборудование в воздухе. Приборов для проверки и отработки радиооборудования тогда не было. Но я хорошо знал всю схему РСБ, которую инструктор-преподаватель в училище заставил меня вызубрить. И дело у меня стало налаживаться.

Осенью 1941 года, когда начало складываться тяжелое положение под Москвой, меня вызвал командир полка полковник Кузьмин. “Сейчас достанется мне на орехи. Чего же натворил?” - подумал я. Но полковник, вежливо, как-то потечески, отнесся ко мне и спросил: “Как Вы себя чувствуете?”

“Нормально, хорошо”, – ответил я.

“Тогда слушай внимательно, – продолжал он. - Положение очень серьезное, новой материальной части нет, промышленность едет на Восток. Сейчас принято решение: восстанавливать старую материальную часть. Вы, кроме всего, рабочий человек, работали на авиационном заводе, поэтому мы направляем Вас в город Чкалов (Оренбург), в авиационную школу. Там формируются ночные полки на самолетах Р-5. Подучитесь и на фронт. Это военная тайна. Говорите, что едете учиться. Если плохо себя чувствуете, можете отказаться”.

“Никогда, нигде и ни за что!” – ответил я.

Когда я вышел, у дверей стоял мой друг, старший приборист Костя Смирнов. Мы вместе поступали в училище. Костя подошел с улыбкой и сказал: “Едем вместе! В Первую Чкаловскую школу”. На следующий день поехали в город Чкалов.

“Какие вы счастливые, уезжаете учиться!” – говорили, прощаясь со слезами, наши друзья.

В Первой школе формировался 593-й авиаполк, но в нем мы оказались сверх штата. Тогда нас перевели во Вторую школу летчиков-наблюдателей. Здесь формировался 611-й ночной легкомобардировочный авиаполк, который потом

стал штурмовым и вошел в состав 224-й авиационной дивизии.

Состав полка был укомплектован грамотными и опытными летчиками-инструкторами, штурманами, техниками, механиками и младшими специалистами. Командиром полка был подполковник Троян. Начальником штаба капитан Секерш, преподаватель тактики. Командиры эскадрилий: капитаны Рачков, Ляленко, Абдрашитов. Командиры авиазвеньев: лейтенанты Выхор, Ефанов, Алейниченко, Кузовков, Кутузов. Штурманы: лейтенанты Коваленко, Ташлыков, сержанты: Печников, Бакулин Саша и мой любимый старший лейтенант Светлов. Инженер полка капитан Токмачев. Инженеры эскадрилий: Миронов, Кузнецов. Техники звеньев: Прокопцев, Прищепа, Поляниченко, Стукалюк, Напольнов, Модин, Шостак, Дейхин. Механики: Колпаков, Садов и др.

В короткий срок, в течение октября 1941 года, полк закончил ночную подготовку. И в ноябре месяце, как раз в разгар немецкого наступления на Москву, прибыл на фронт. Начал боевые действия на Тульском направлении, где наступала танковая армия Гудериана.

Ночные удары наших самолетов для немцев были неожиданными и ощутимыми. Но и у нас появились потери. Не вернулся с задания лейтенант Ефанов со штурманом лейтенантом Ташлыковым, моим начальником связи. Две недели они выбирались из немецкого тыла. Ташлыков там заболел воспалением легких и просил: “Иван Иванович, ты иди, а меня оставь. Я чувствую свой конец”. Но Ефанов не бросил товарища, а на своих плечах вынес его через линию фронта и отправил в госпиталь. Ташлыков выжил.

В конце ноября полк разделился на две части. Одна эскадрилья поддерживала 50-ю армию, а другая – 1-й гвардейский кавалерийский корпус П.А. Белова. Она базировалась на аэродроме Озеры. В начале декабря полк собрался на аэродроме Дединово (Луховицы). Находясь в составе 50-й армии, одновременно поддерживал наступление

Когда фронт ушел за Калугу (она была освобождена 30 декабря 1941 г.), полк начал перебазироваться на аэродром Грабцево. Четыре самолета перевозили технический состав в первых числах января 1942 года (Калужская операция проходила с 17.12.41 по 05.01.42 гг.). Последний рейс делали к ве-

черу. При посадке разыгралась драма: над аэродромом появились два “Мессершмидта”, и все четыре наших самолета были сбиты. Люди выпрыгивали на ходу и получали разной степени тяжести ранения. Младший лейтенант Поликарпов успел нормально высадить людей и взлетел обратно, но был сбит. Летчик был ранен в живот, посадил самолет в поле и умер в кабине.

А через неделю на аэродроме находилось много народу и около 50 тяжелых самолетов ТБ-3 и Ли-2. Готовился десант для подкрепления группы генерала Белова, окруженной во время боев за Вязьму. И когда все было готово, ожидали наступления ночи, чтобы начать операцию. Но внезапно налетела десятка “Юнкерсов-88”, затем другая. Аэродром горел, самолеты рвались, огонь пожирал все. Очевидно, действовал наводчик. Видимо наша разведка недоработала.

Из Грабцево, под Калугой, в Хомяково, под Тулой, мы перебазировались пешком. Там, в Хомяково, у нас уже было шесть самолетов, которые успели перелететь из Грабцево, и они уцелели. Удалось эвакуировать из Грабцево самолет летчика Поликарпова. Другой самолет, который раньше был сбит и поврежден, каким-то чудом также перегнал летчик Олейниченко. В таком составе полк еще продолжал действовать. Но случилась беда, младший лейтенант Лощанавский со штурманом Савченко потеряли один самолет. Они попали в туман и врезались в дом на окраине Калуги.

В феврале 1942 года началось наступление на Вязьму. В это время полк был придан 5-й армии Западного фронта. Часть полка с оставшимися самолетами была переброшена на аэродром Ватулино, под Рузой. А другая часть, оказавшаяся без самолетов, осталась под Тулой, в селе Слободка, в ожидании матчасти. Послали в Оренбург просьбу об оказании помощи, но оттуда дали только один самолет.

В конце февраля нам пришло печальное извещение: под Вязьмой полк потерял всю матчасть. Погибли лейтенант Кутузов и штурман эскадрильи старший лейтенант Светлов, отец троих детей, всегда вспоминавший о них, как они там с матерью живут без него в далеком Оренбурге.

Война - это не развевающиеся по ветру знамена и не призыв горниста на утренней заре, – как писал Анри Барбюс в своем романе “В огне”. Война – это трупы, торчащие из зем-

ли, грязь и нечистоты. И такое тогда можно было видеть всюду под Москвой. Землю, изрытую снарядами и бомбами, сгоревшие дотла деревни и села, разрушенные города, людей, лишенных крова, и трупы женщин, стариков и детей, лежавших с распростертыми руками у своего разрушенного дома.

В первых числах марта остатки полка были собраны в Ватулино. На аэродроме мы увидели что-то новое: истребители И-16 с установленными на них реактивными снарядами, самолеты У-2 (По-2) с подвешенными бомбами – ночные бомбардировщики. Там же стоял полк самолетов Р-5, в который мы сдали последний самолет, собранный нами еще в Дединово по принципу: из двух - один. Самолет младшего лейтенанта Поликарпова продолжал воевать. А мы ожидали своей участи, которая решалась в Москве. Прошла неделя, началась другая. Наконец из Москвы пришел приказ: полк не расформировывать, а направить в Люберцы на переобучение на самолеты Ил-2.

Утром 10 марта полк построили, произвели проверку. Был короткий митинг. Отдали последние почести погибшим. После обеда на трех машинах мы отправились в Люберцы. Дорога была трудная. К Москве добрались только к вечеру. В Кунцево нас остановили. Над Москвой сплошной огонь, бьют зенитки – очередной налет вражеской авиации на Москву. Ждали четыре часа. Наконец разрешили въезд в город. Меня назначили проводником. Решили выехать на Садовое кольцо, далее, на Таганку и Рязанское шоссе. На площади Восстания путь был перекрыт - упала бомба, кипела работа. Тут нас направили в какой-то темный переулок и приказали ждать. Под прикрытием ночи нам удалось выехать на Таганку. Было уже полночь, когда мы прибыли в Люберцы. В казармах холод. Через неделю начались занятия. Люберецкий аэродром тогда назывался АСН – аэродром специального назначения. Там стояли истребители ПВО – ЛАГГ-3. Налеты на Москву были частыми, и летчики-истребители несли постоянное дежурство, сидели в кабинах, готовые взлететь по первому сигналу. Самолеты связи также находились в постоянной готовности. А 765-й штурмовой авиационный полк, был действующий, участвовал в боях под Москвой. Он пополнялся и стоял в ожидании летчиков и самолетов. В этом полку в то время служил капитан Сериков Владимир Иванович, под руководством ко-

торого в течение двух месяцев наш 611-й шап прошел курс боевой подготовки на самолетах Ил-2.

В фильме “Битва под Москвой” в этом полку был снят эпизод, в котором перед строем полка один капитан получает орден. Как мы узнали впоследствии, им оказался старший инженер 224-й шад инженер-майор Рахманин.

В то время к нам в полк прибыл из запаса старшина Денежкин, который также быстро вошел в строй и вырос к концу войны до майора и штурмана авиационного полка. Прибыл новый командир полка майор Тягунов и комиссар полка Тютюнник. В конце апреля 1942 г. полк получил новые самолеты Ил-2. В течение двух недель наши летчики прошли курс бомбометания и воздушной стрельбы на полигоне.

В начале мая 1942 г. над группой войск генерала П.А. Белова, действовавшей в тылу противника юго-западнее Вязьмы, нависла серьезная опасность. Немецкое командование предприняло решительную попытку - уничтожить эту группировку, поскольку она сковывала их силы на Московском направлении. И в это время 611-й шап, еще полностью не закончивший курс боевой подготовки, по личной просьбе П.А. Белова, был переброшен на аэродром Инютино, под Боровском, а с него - на аэродром Сляднево, под Калугой. В двадцатых числах мая полк начал боевые действия. Бои были тяжелыми. Не было случая, чтобы самолеты возвращались без пробоин. Однажды без пробоин вернулся капитан Рачков – командир 1-й авиационной эскадрильи.

“Как же так, выходит дело, я и в бою не был?” – говорил он.

Через два дня, под командованием командира 2-й авиационной эскадрильи капитана Абдрашитова, вылетела пятерка самолетов на боевое задание и не вернулась. Лишь спустя две недели, нам стало известно, что старшина Денежкин из этой пятерки находится в другом полку. Командиром 2-й авиационной эскадрильи стал старший лейтенант Выхор.

Чрезвычайные происшествия стали нас посещать часто. Взорвался прямо над аэродромом самолет лейтенанта Коровова, летчик погиб и был похоронен в Сляднево. Не вернулись с боевого задания старшие лейтенанты Кузовков и Привалов. Капитан Ляленко сел на вынужденную посадку в расположении войск Белова. Старший лейтенант Ефанов посадил

самолет на “живот”, так как не выпускались шасси. Но техник-лейтенант Стукалюк за три дня сумел восстановить этот самолет.

В 1941 г. из авиационных школ и училищ начали выпускаться сержанты, поэтому в боевых авиационных частях начала ощущаться нехватка средних командиров. Мне, в то время старшему сержанту, пришлось нести оперативное дежурство на командном пункте полка. Несколько раз 611-й шап перебазировался с аэродрома Сляднево на аэродром Кожухово и обратно. Причем, приходилось летать техническому составу в бомболюках и на подкосах шасси. Мне тоже пришлось испытать это “удовольствие”. Меня продуло насквозь, и я заболел. Лейтенант Олейниченко на самолете По-2 перевез меня в Сляднево. Было утро. На командный пункт прилетел капитан Треус и сообщил, что наш полк теперь входит в состав 224-й шад. Это было 8 июня 1942 года. Через несколько дней полк перебазировался окончательно в Кожухово. Туда же прибыл и новый 639-й шап. Вместе с этим полком (611-й шап был ведущим) мы продолжали оказывать помощь группировке Белова, которая после ожесточенных боев вышла из окружения в районе города Кирова.

Затем последовала наступательная операция под Москвой. Её целью было - не дать противнику перебросить резервы из-под Сталинграда. В результате данной операции было освобождено 600 населенных пунктов, а также города Погорелое Городище и Зубцов. В это время полк, совместно с 571-м шап, действовал с аэродрома Глазово, севернее города Можайска. Здесь мы потеряли любимцев полка, старшего лейтенанта Ефанова и лейтенанта Колпакова. Может быть, это ему был поставлен памятник на станции Кардымово, на котором написано: “Кто этот неизвестный герой?”

Из Глазово полк перебазировался в Симбухово, а затем снова вернулся в Кожухово. 18 августа 1942 года из двух полков (611-го и 639-го) была собрана сводная группа из восемнадцати самолетов под командованием капитана Ляленко для штурмовки аэродрома противника в Сеще. В тот момент, когда проводилась дозаправка самолетов перед стартом, над аэродромом появился немецкий разведчик “Юнкерс-88”. Сделав круг, он полетел обратно на Запад. Через несколько минут наши самолеты взлетели. С этого задания из восемнадцати

самолетов домой, на свой аэродром, вернулось только пять. Причем, во время посадки самолет старшего лейтенанта Выхор начал разваливаться. С крыла слетела обшивка, мотор остановился, в баках ни капли горючего. Самолет этот списали и разобрали на запчасти.

В сентябре полк с четырьмя самолетами перебазировался на аэродром Волынцево, под Тулой. Туда прибыла группа молодых летчиков, только что окончивших летные училища. Нам была поручена дальнейшая подготовка этих летчиков, и ввод их в строй. В октябре 1942 года полк перебазировался на аэродром Полошково, где мы приняли самолеты другого полка и привели их в порядок. В этом полку механиками самолетов были женщины. Их матчасть пришла в полную непригодность. Видимо, все-таки, работа авиационного механика это не женская специальность.

В ноябре 1942 года проходила реорганизация авиационных полков: они превращались из двухэскадрильных в трехэскадрильные. Самолеты и основная часть личного состава 611-го шап была передана в другие полки дивизии.

19 ноября 1942 года вместе с другими товарищами, я прибыл в 565-й шап. В этот полк тогда прибыли: начальник штаба 611-го шап майор Секерш (до Христича), начальник связи капитан Панцияров (до Лифанова); техники-лейтенанты: Поляниченко, Стукалюк и Прищепа; техники авиазвеньев: Рыков, Напольнов и Дейхин; механики самолетов старшины Колпаков и Садов; приборист Барабошин, электрики Зигангиров и Федоров. Вместе с нами прибыли в 565-й шап молодые летчики из 611-го шап: Симонов, Зарецкий, Голяков во 2-ю авиационную эскадрилью; Ильющенко и Бондарев - в 3-ю авиационную эскадрилью, Кузнечик и Нечаев - в 1-ю авиационную эскадрилью. К сожалению, никто из них не дожил до Победы. Симонов, Зарецкий, Голяков погибли при штурмовке аэродрома Сеща. Кузнечик вернулся с боевого задания, но сорвался в штопор на аэродроме Зубово.

16 апреля 1943 года полк под командованием капитана Безуха наносил с аэродрома Мосольск удар по аэродрому Сеща, под прикрытием истребителей “Нормандия-Неман”. Тогда у них не вернулся один экипаж. Но, когда им сообщили, что у нас не вернулось пятнадцать, один француз пошутил, сказав: “Если так воевать, то через неделю от них ничего не останется”.

ся”.

Виктор Николаевич Платонов, заканчивая свой интересный рассказ, добавил:

В марте 1943 г. я был назначен на должность старшего техника 565-го штурмового авиационного полка по радио. И здесь мне повезло: инженером полка по оборудованию электросвязи был инженер-капитан Козлянинов Тимофей Петрович, призванный из запаса, отличный специалист по радио. Вместе с ним нам удалось поставить дело. Во время Орловской операции командир дивизии Котельников находился с радиостанцией на передовой. И уже тогда в нашей дивизии была создана служба радионаведения самолетов на наземные и воздушные цели. В то время прибыли из учебного центра дивизии летчики младшие лейтенанты: Левин, Ермаков и Червоноокий.

### **7. Снова в боях.**

Содействие наступлению 16-й армии на Жиздринском и 49-й армии на Спас-Демянском направлениях (22.02.43г.-31.03.43г.)

Отгремел последний выстрел под Сталинградом, возвестив победу, честь и славу русскому оружию. Эхо этого выстрела раздалось и на Западном фронте. Войска фронта, то там, то здесь, наносили врагу довольно чувствительные удары.

С 22 февраля по 31 марта 1943 года проводилась Ржевско-Вяземская наступательная операция. На левом крыле Западного фронта в последней декаде февраля перешла в наступление на Жиздринском направлении 16-я общевойсковая армия. Штурмовики 224-й шад, вдохновленные славной победой наших войск под Сталинградом, выполняя приказ командующего 1-й воздушной армии, группами по 4-8 самолетов, громили боевые порядки и сооружения врага.

Ударами по колоннам, живой силе и технике не давали возможности подтягивать резервы из глубины обороны. В результате комбинированных ударов с земли и воздуха оборона противника была прорвана. 16 марта войска соседней 49-й армии также перешли в наступление на Спас-Деминском на-

правлении. Ударами с воздуха по переднему краю, огневой системе противника, штурмовики дивизии содействовали нашей артиллерии и пехоте по взламыванию вражеских укреплений и на этом участке.

Противник, чувствуя сложность создавшейся обстановки, спешно стал подтягивать из глубины к фронту свежие резервы. По железным и шоссейным дорогам потянулись автомашины, повозки, танки, артиллерия и пехота. Штурмовикам была поставлена задача: ударами с воздуха воспрепятствовать подходу вражеских сил к фронту. Несмотря на сильное противодействие истребителей и зенитной артиллерии противника, задача, поставленная штурмовикам, была выполнена. Летели под откосы воинские эшелоны, горели автомашины, так и не сумев оказать помощь, крепко поредевшим немецким частям. Не помогли немцам их меткие выстрелы зениток в районе населенных пунктов Занозная, Чипляево, Спас-Деменска и Аселье. Не помогли и черные истребители “мессера”. Штурмовики всегда с честью выполняли поставленные перед ними задачи (см. рис.3).

Вот как отражалась боевая жизнь личного состава в то время в документах: “Политдонесение... Начальнику (политотдела) 224-го шад. В течение 23.02.43 г., 565-й шап выполнял задачи: а) разведка аэродромов противника, б) разведка участка грунтовых дорог в районе Зикиево-Хвостовичи, в) уничтожение артбатарей, дзотов и подходящих резервов противника в районе рубежей с севера р. Ясенок до рубежа Жиздра-Зикеево.

Произведено 22 боевых вылета. По сообщению экипажей уничтожено 7 вагонов и создано 2 очага пожара. Потери: не вернулись с боевого задания капитан В.С. Быков и младший лейтенант Становой. Повреждено 6 самолетов, материальная часть которых пострадала от огня зенитной артиллерии и истребителей противника. Самолеты требуют ремонта силами ПАРМ-1 (полевые авиаремонтные мастерские) и техсостава.

При полете на боевое задание сел вынужденно в районе Мещевска с убранными шасси младший лейтенант Панченко. На аэродроме Зубово исправных Ил-2 – 10, неисправных – 10, У-2 исправный.

Зам. командира 565-го шап по п/ч (политчасти) полковник Меркулов”.<sup>4</sup>



Рис.3

В донесении за 26.02.43 года говорится: “Хорошие образцы в работе показывают Рыков (авиатехник), Казначеев, Садов и Шевченко (авиамеханики). Они заменили за 15 часов мотор на самолете № 19”.<sup>5</sup>

“Дислокация частей 224-й шад: 565-й шап - аэродром Зубово, 566-й шап – Кожухово, 571-й шап – Грабцево (предместье Калуги), 513-й иап - Шопино, звено командира дивизии (2 Ил-2) – Грабцево”.<sup>6</sup>

А вот как выглядела оперативная сводка штаба 224-го шад в 1-ю воздушную армию за 23 февраля 1943 года:

“565-й шап имел задачу вести наблюдение за полем боя, уничтожать выявленные цели в полосе: справа – Широковка, Верхняя Акимовка, Жиздра, слева – Высокая, Усты, Зикеево, до рубежа Жиздра-Зикеево. На выполнение поставленной задачи произведено 22 вылета, налет 19 час. 20 мин. Из них выполнило задание 13 экипажей, не выполнило задание 9 экипажей, по причине: 5 экипажей из-за неблагоприятных метеоус-

ловий в районе цели, 4 Ил-2 по неисправности мат части, один из них сел на вынужденную (посадку), 2 км ю-ю-в Мещевска. Израсходовано 28 ФАБ-100, 22 ФАБ-50 (фугасные авиабомбы), 4 АО-25 (осколочные авиабомбы), 35 РС-82 (реактивные снаряды), ШВАК и ВЯ-962 (снаряды 23 мм), ШКАС-1616 (пули 7,62мм). Уничтожено 7 товарных вагонов и создано 2 очага пожара на станции Зикеево, остальные бомбы сброшены по блиндажам и дзотам, артминпозициям и другим целям, результата не наблюдали. С боевого задания не вернулись: капитан Быков и младший лейтенант Становой В. И. №№ самолетов 1107 и 5501. Летчик младший лейтенант Панченко К.П. произвел вынужденную посадку на фюзеляж 2 км ю-ю-в Мещевска, самолет № 6002. На аэродроме Зубово исправных Ил-2 –10. Температура +2 - +3 С<sup>0</sup>” (см. рис.4).<sup>7</sup>

Характеристика воздушных боев: “В районе боевых действий чрезвычайно активно действовали группы истребителей противника по 6-8 самолетов типа Фв-190 и Ме-109. Из 15 групп вышедших на штурмовку в район боев наших наземных войск, 7 групп имели встречи с истребителями противника. Несмотря на противодействие противника, все Ил-2 задания выполнили“.<sup>8</sup>

“23.02.43 в 15:50 после атаки артминбатареи противника в районе Островская, Дубище, Жеребока группа 4 Ил-2 565-го шап, ведущий старший лейтенант Фортунный, была атакована шестью Фв-190. При выходе из атаки ведущий услышал по радио: “Истребители сзади”, сразу же группа встала в круг на высоте 300 м. В момент принятия боевого порядка ведущий был атакован двумя истребителями противника, атака была отбита ведомым младшим лейтенантом Голиковым. На ведущего второй пары были произведены две атаки двумя Фв-190. Первые атаки сверху и сзади, вторые снизу сзади. Группа (штурмовиков), построившись в боевой порядок “круг”, оттягивала (уходила) на свою территорию. Истребители попали в облачность. Старший лейтенант Фортунный увидел, как один Ил-2 с пикированием уходил от истребителя Фв-190, атаковавшего его. Фортунный пытался отогнать истребителя, но сам был в это время атакован другим Фв-190. Самолет Ил-2, пикировавший впереди, врезался в землю и взорвался. Группа после выхода из облачности уходила по одиночке с маневром по направлению (к своему аэродрому). Истребители (против-

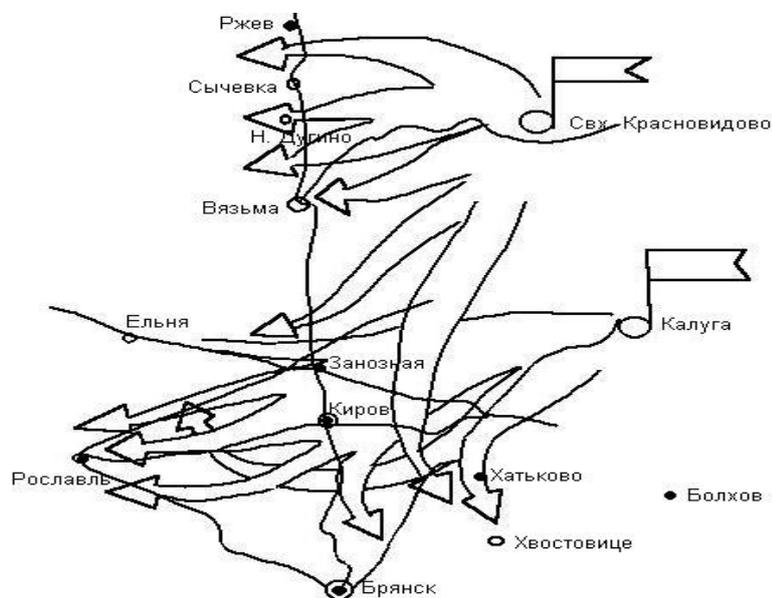


Рис.4

ника) также растерялись и по одиночке преследовали “Илов” до линии фронта”.<sup>9</sup>

“23.02.43, 9:45, высота 800 м, в районе Зикеево группа 6 Ил-2 была атакована 4 Фв-190. Истребители сделали 10 атак, которые отражались нашими стрелками и летчиками. Атаки были парами сверху, с обеих сторон, снизу, спереди. В результате боя 2 Фв-190 были подбиты”.<sup>10</sup>

“5 марта 1943 г. 565-й шап перебазировался с аэродрома Зубово на аэродром Красные Острова”.<sup>11</sup> “10 марта был сбит огнем ЗА младший лейтенант В.Н. Корязин. Самолет упал в районе Ясенок”.<sup>12</sup> “18 марта не вернулся с боевого задания старший лейтенант А.А. Дахновский, был сбит огнем ЗА и вынужденно сел возле станции Пробуждение”.<sup>13</sup>

Но самыми эффективными и драматическими были боевые вылеты на уничтожение самолетов противника на земле в период с 9 июля 1942 г. по 10 июня 1943 г.

## **8. Действия по аэродромам противника (3.7.42 г. - 10.6.43 г.).**

Из пяти воздушных флотов, три флота немецкое командование сосредоточило на восточном фронте. Только перед одним левым крылом западного фронта на аэродромах: Брянск, Олсуфьево, Сеща, противник базировал по 150-250 бомбардировщиков и истребителей на каждом. Фашистские стервятники день и ночь бомбардировали наши наземные войска. Отсюда они делали налеты на столицу нашей родины – Москву. Эти же самолеты расстреливали мирное население сел, деревень и городов. Они же разрушали наши старинные города: Калугу, Козельск, Белев. Каждый вылет черных стервятников нес с собой смерть и разрушение русскому народу.

224-я шад, выполняя приказы и распоряжения командующего 1-й воздушной армии, содействовала наземным войскам в проводимых ими операциях и наносила мощные бомбардировочно-штурмовые удары по вражеским аэродромам: Совхоз Дугино, Сеща, Олсуфьево, Брянск, Лубинка и Озерская.

Несмотря на яростное сопротивление авиации противника и густую насыщенность аэродромов средствами ПВО, летный состав дивизии с каждым вылетом уменьшал счет вражеских машин и приобретал в жестоких сражениях богатый боевой опыт.

Действуя по вражеским аэродромам, дивизия в течение года произвела 240 самолето-вылетов. В это число входят 100 боевых вылетов на аэродром Сеща. Там было уничтожено и повреждено 200 самолетов. 95 боевых вылетов сделано на аэродром Брянск, где было уничтожено и повреждено 100 самолетов. 30 боевых вылетов выполнено на аэродром Олсуфьево, где было уничтожено и повреждено 30 самолетов. 15 боевых вылетов - на аэродромы Лубинка и Озерская, где было уничтожено около 15 самолетов. Таким образом, за период с 3 июля 1942 г. по 10 июня 1943 г. на аэродромах противника было уничтожено и повреждено более 345 самолетов противника (см. рис.5).

Громя вражескую технику, летный состав дивизии показывал образцы героизма, воюя не числом, а умением. Образцы высокого мастерства в налетах на вражеские аэродромы показал капитан Безух. Для этого воина никогда не было

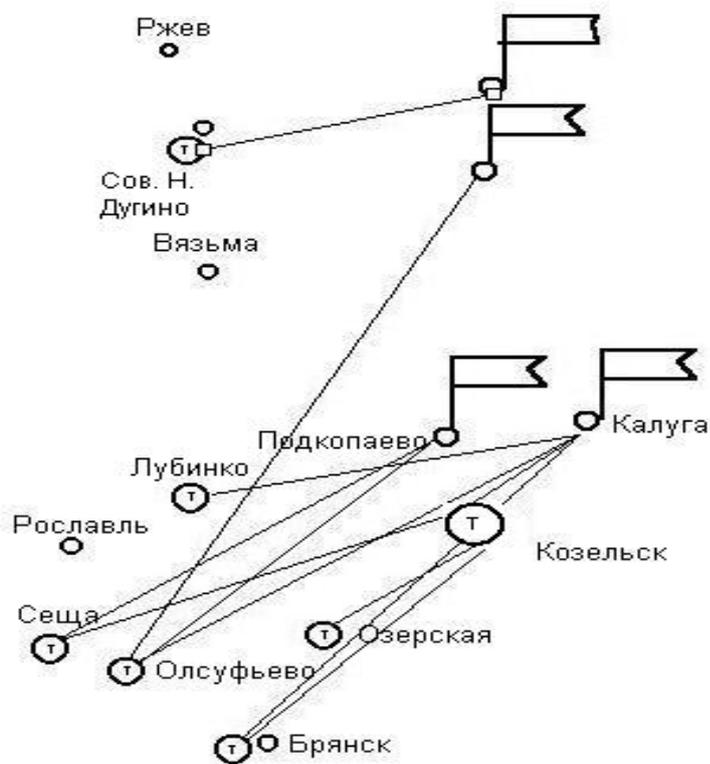


Рис. 5

невыполнимых задач. Как бы трудны они не были, он всегда их выполнял. Долго будут помнить фашисты раннее утро 24 апреля 1943 года, когда дерзкая пятерка “Илов” без прикрытия истребителей, как снег на голову, обрушила бомбовые удары и пушечные залпы на самолеты и головы, ничего не подозревавших фашистских авиаторов, на аэродроме Брянск. 22 фашистских самолета загорелись от удара этой группы. Фашисты даже не смогли, по-настоящему, и обстрелять группу. Внезапно, выскочив из-за леса, она, “погуляв” над аэродромом, все также внезапно скрылась за высоким берегом реки Десны, не получив даже пробоин. Попавшиеся группе на

обратном маршруте два ж.д. эшелона с горючим и боеприпасами вспыхнули ярким пламенем в результате точных попаданий снарядов штурмовиков. Командование 1-й воздушной армии высоко оценило этот боевой подвиг капитана Безуха, наградив его высокой правительственной наградой - орденом Красного Знамени.

Многие храбрые летчики-штурмовики своими героическими подвигами завоевали себе бессмертную славу. Никогда не забудут люди славных воинов, отдавших жизнь за освобождение нашей любимой Родины.

9 июля 1942 года во время штурмовки аэродрома Олсуфьево осколками снаряда вражеской зенитки был тяжело ранен командир эскадрильи лейтенант Дегтярев Василий Леонтьевич. Раненый, истекая кровью, он приземлился вынужденно на территории врага. Как алчные звери, предвкушая легкую победу, кинулись к машине солдаты фашистского батальона, обучавшиеся поблизости строевым наукам.

“Рус, сдавайся!” - кричали, подбегая к самолету, немцы. Но не тут-то было. Сердце советского воина еще продолжало жить, а в пушках и пулеметах еще были снаряды и патроны. Приподняв на миг окровавленную голову, лейтенант увидел толпу солдат, подбегавших к его машине.

“Не сдамся, гады!” – и, поймав в прицел первые ряды, лейтенант нажал на все гашетки. Вмиг заговорили пушки и пулеметы. Фашисты, отпрянув назад, побежали за помощью в деревню. Но вот кончились патроны и снаряды. Лейтенант, уловив момент, поджег самолет, под покровом дыма выбрался из него и пополз в кустарник. Заметив исчезновение летчика, фашисты кинулись искать его.

“Рус, сдавайся!” – заорали они, обнаружив в кустах воина. Но от метких выстрелов пистолета, замертво падали на землю. Один патрон остался в пистолете.

“Сдавайся, рус!” – опять загорлопанили, окружая, теперь беззащитную жертву немцы.

“Нет, не таков Дегтярев!” – произнес герой, выпустив последнюю пулю себе в сердце.

Пленные немцы, захваченные партизанами, показали, что они сами, хороня Дегтярева, назвали его русским Богатырем. Многих уложил лейтенант огнем пушек, пулеметов и пистолета. Таков итог бесстрашной и непосильной борьбы одного

русского Богатыря с целым фашистским батальоном.

21 августа 1942 года также смертью храбрых пал командир 565-го штурмового авиационного полка, трижды орденоносец – майор Володин Василий Сергеевич.

Вот как запомнились эти боевые вылеты на авиабазу Сеща бывшему командиру звена 565-го шап К.М. Чернову.

Началась боевая работа полка по уничтожению техники и живой силы врага в районе линии фронта от Юханова - Кирова - Жиздра. Летный состав набирался боевого опыта и готовился к специальному, ответственному боевому вылету, на знаменитую в то время на нашем участке фронта авиабазу немцев, аэродром Сеща, находившуюся в тылу, 90 км от линии фронта. Самолетов на нашем фронте было еще мало, и немцы имели полное превосходство в воздухе. Считая, что наша авиация не в состоянии нанести какой-либо ощутимый урон их наземным войскам, тем более, сделать налет на их авиабазу, аэродром Сеща. Они были беспечны, и вели себя нахально. Чтобы доказать наглым фашистам, что у русских есть авиация, способная нанести чувствительный удар их хваленным в то время “Люфтваффе”, 565-му шап было приказано командованием 1-й воздушной армии и 224-й шад нанести штурмовой удар по авиабазе Сеща 26 июня 1942 года.

По разведанным было установлено, что к 15:00 каждого дня, на аэродроме собиралось до 250 самолетов различных марок и конструкций: бомбардировщиков Ю-87, Ю-88, а также истребителей Фв-190, Ме-109Ф и Ме-110, прибывающих с подлетных площадок от линии фронта для заправки и обеда летного состава. Кроме самолетов было много наземной техники и обслуживающего персонала. Одним словом, цель нанесения штурмового удара была стоящей и заслуживала самого серьезного внимания при всех сложностях ее поражения. А сложностей было более чем достаточно. По разведанным было известно, что авиабаза Сеща охранялась зенитными средствами в количестве 72 батарей или порядка 230 орудий различного калибра и дежурившими истребителями Ме-109Ф и Ме-110.

Исходя из этих трудностей, командование разработало план проведения боевой операции. По плану предусматрива-

лось совершить массированный налет всем составом полка. Время нанесения удара было назначено на 15 часов, самолетами Ил-2 без прикрытия истребителей. Следование к цели произвести по ломаному маршруту на бреющем полете. Цель атаковать после маневра “выход на горку” и поразить ее фугасными, осколочными и зажигательными авиабомбами разного калибра, реактивными снарядами типа “Катюша” и пушечно-пулеметным огнем.

На основании приказа высшего командования, наш Батя, со штабом полка, тщательно изучив предложенный план проведения этой сложной операции, конкретизировал его. Исходя из возможностей полка, составил оперативный план этого боевого вылета, по которому к его выполнению были допущены все имеющиеся экипажи исправных самолетов Ил-2. Их оказалось 15. Строй следования по маршруту: в колонне из трех групп по пять самолетов в правом пеленге с минутной дистанцией между группами. Ведущими групп были назначены командиры авиационных эскадрилий и их заместители. Ведущим всего полка был назначен командир 1-й эскадрильи капитан Денисюк, который хорошо знал расположение и подходы к этому аэродрому по довоенной службе на нем.

В назначенный день, 26 июня в 14 часов, полк вырулил для взлета на старт тремя пятерками. Произведя взлет и построившись в боевой порядок, мы от исходного пункта ложимся на разработанный боевой маршрут в логово фашистов, авиабазу Сеща. Перед линией фронта переходим на бреющий полет. Высота 15-20 метров. Строго выдерживаем ломаный курс полета и время. Полет идет без помех со стороны противника. Приближается цель для поражения. Скорость максимальная, за счет которой за километр до цели делаем маневр: максимальную “горку” до высоты 250-300 метров. Открылась панорама вражеского аэродрома Сеща, поразившая наш взор видом всего творившегося на аэродроме. Самолеты противника стоят один к одному в “линейках” и в беспорядке, обслуживающий персонал безмятежно перемещается по стоянкам аэродрома, готовя самолеты различных конструкций к полетам. Делаем первый заход в спокойной обстановке, сбрасываем бомбы, РСы и производим обстрел из пушек и пулеметов.

Я лечу в составе первой пятерки Ил-2. Зенитные средства молчат. Пытавшиеся взлететь самолеты, не смогли этого сде-

лать, так как взлетная бетонированная полоса была при первом заходе нашей пятерки выведена из строя. Для завершения нашего штурмового удара через минуту подоспела вторая пятерка Ил-2. Мы уже успели развернуться, чтобы сделать повторный заход на цель. Но фашисты к этому времени пришли в себя и открыли из всех зенитных средств ураганный заградительный огонь. К этому времени с некоторым опозданием вышла на цель наша третья пятерка, ведомая помощником командира эскадрильи младшим лейтенантом Ваней Сычиковым, который был сбит над аэродромом прямым попаданием зенитного снаряда. Получили повреждения самолеты и его ведомых, молодых летчиков, сержантов Петра Калачева и Виктора Калинина, младших лейтенантов Валентина Седых и Василия Носова, которые не вернулись с этого боевого задания. Остальные десять самолетов Ил-2 с пробоинами и повреждениями благополучно сели на свой аэродром Гаврики.

Потери в наших рядах были чувствительны, что мучительно переживал наш Батя, но его настроение буквально через два дня значительно улучшилось, когда была получена через Клетнянских партизан и подпольный комитет антифашистов информация об эффективности выполнения этого задания.

Результаты боевой штурмовки аэродрома Сеща оказались впечатляющими: было уничтожено и повреждено более 70 самолетов, много другой техники и обслуживающего персонала, взорван склад с горючим.

Так этим вылетом было доказано немцам, что русская авиация не уничтожена, а существует и может крепко действовать. За успешное выполнение ответственного задания – налет на аэродром Сеща, командующий 1-й воздушной армии генерал-лейтенант С.А. Худяков всему личному составу 565-го шап объявил благодарность и приказал отличившихся участников представить к награде.

Я за этот вылет был награжден орденом Красной звезды, младшие лейтенанты Николай Демидов и Георгий Хевсуриани были награждены орденами Красного Знамени, а молодые летчики – боевыми медалями.

Второй налет на авиабазу Сеща провели 21 августа 1942 года. На боевое задание вылетело 16 самолетов Ил-2. На сей раз вопреки запрету высшего командования, командир полка

В.С. Володин решил лично участвовать в боевом вылете, чтобы, как он говорил, посмотреть на работу “своих птенцов”. Цель представлялась такой же, как и в первом вылете. Но немцы, на сей раз, были начеку. Они открыли ураганный огонь из всех зенитных орудий. Но мы задание все же выполнили. Наши бомбы попали в цель, взорвали самолеты, разрушили взлетную полосу, ряд служебных и складских помещений. Сделав свое дело, штурмовики возвратились на свою авиабазу. Вот и родной аэродром. Один за другим заходят на посадку наши самолеты. Считаем. Пятнадцать Ил-2, избитых, израненных, вернулось домой. Не было шестнадцатого, того самолета, который вел наш Батя.

Начались мучительные минуты ожидания. Кончился лимит времени. Батя не вернулся. Мы так больше и не увидели его. Родным была отослана похоронка: “Майор Володин Василий Сергеевич не вернулся с боевого задания 21 августа 1942 года”. Весь личный состав тяжело переживал гибель любимого командира. В свои 38 лет он был жизнерадостен, любил жизнь, но не боялся отдать ее за Родину, во имя победы над врагом.

Уже после войны, спустя много лет, установлено показаниями очевидцев, крестьян деревни Сеца, что командир наш решил сделать второй заход над вражеским аэродромом, чтобы воочию убедиться в результатах работы своих “птенцов”. И этот, повторный заход, оказался роковым. Подбитый прямым попаданием зенитного снаряда, самолет командира упал в одном километре от летного поля врага, возле дома жителей Сеци по фамилии Энкины. Семья эта похоронила летчика-героя и ухаживала за могилой до времени обнаружения ее родственниками и боевыми друзьями

Сейчас могила Бати обнесена оградой, на ней поставлен памятник. За могилой тщательно ухаживают местные жители. Над могилой летчика Василия Сергеевича Володина, первого командира 565-го штурмового авиационного полка, награжденного орденами Ленина и двумя орденами Красного Знамени, шумят березы.<sup>14</sup>

## **9. Действия по железнодорожным и автогужевым перевозкам (1.8.42 – 13.5.43 гг.).**

Наряду с поддержкой наземных войск, штурмовики дивизии выполняли множество разнообразных самостоятельных задач, в числе которых видное место занимает срыв железнодорожных и автогужевых перевозок противника. В данный период времени это была столь же ответственная задача, как и удары по аэродромам, ибо от этого зависел успех наземных операций. Противник, располагая резервами и большим количеством транспорта, в необходимые для него моменты, производил интенсивный маневр техникой и живой силой.

Каждый раз перед наступательными действиями наших войск, или перед наметившимся наступлением противника, командующий 1-й воздушной армии ставил дивизии задачу: срыть железнодорожные и автогужевые перевозки противника на том или ином участке. Штурмовики, выполняя поставленную задачу, громили вражеские эшелоны, автоколонны с живой силой и техникой, взрывали железнодорожные мосты, полотно, склады с горючим и боеприпасами. Много эшелонов, немецких солдат и офицеров остались в пути, их навсегда успокоили бомбы и снаряды штурмовиков дивизии.

Подводя итоги этому периоду, можно сказать, что, если в результате проведения Московской наступательной операции, с 5 декабря 1941 г. по 20 апреля 1942 г., фашистские войска были разгромлены и отброшены от Москвы на 150 – 400 км, то в результате Ржевско-Сычевской (с 30 июля по 23 августа 1942 г) и Ржевско-Вяземской (с 2 по 31 марта 1943 г.) военных наступательных операций линия фронта была отодвинута еще на 130 – 160 км от Москвы.<sup>15</sup> В боях по разгрому немецко-фашистских войск и освобождению указанной территории принимал активное участие и личный состав штурмовых авиационных полков, вошедших в 224-ю шад. В этом их заслуга, честь им и слава. Образцы бесстрашия, отваги, героизма и самопожертвования проявил летно-технический состав дивизии в борьбе с лютым врагом, немецко-фашистскими захватчиками. Многие летчики, отдавшие жизнь за освобождение Родины, завоевали себе бессмертную славу.