

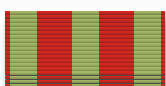


НИКТО НЕ ЗАБЫТ,
НИЧТО НЕ ЗАБЫТО.

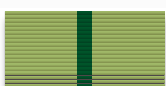
БОЕВОЙ ПУТЬ

11 ЛБАП, 299 ШАП, 108 ГВАРДЕЙСКОГО
ШТУРМОВОГО АВИАЦИОННОГО
«РАВА-РУССКОГО» ОРДЕНА СУВОРОВА ПОЛКА
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ
(МАЙ 1938 – ИЮЛЬ 1946)

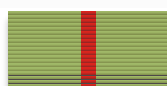
МЕДАЛИ:



*За оборону
Москвы*



*За оборону
Одессы*



*За оборону
Сталинграда*



*За победу
над Германией*



*За взятие
Берлина*



*За освобождение
Праги*

УДК 82-94
ББК 84.37
Б-82

Боевой путь 11 ЛБАП, 299 ШАП, 108 Гвардейского штурмового авиационного «Рава-Русского» Ордена Суворова полка, (май 1938 – июль 1946) — М., Фонд “Народная Память”, 2008, 236 с.

Книга раскрывает страницы истории и боевого пути полка — одного из сотен штурмовых авиаполков, прошедших Великую Отечественную войну «от звонка до звонка». 299-й ШАП (108-й Гвардейский штурмовой авиаполк), относится именно к тем, кто прошёл всю ВОВ без перерыва «на обед». В его краткую биографию входят: оборона Одессы и Запорожья, Москвы, разгром немцев под Сталинградом, бои на Курской дуге, Сандомирский плацдарм в Польше, взятие Берлина и освобождение Праги.

Время безжалостно, уже многие из тех, кто откликнулся на призыв совета ветеранов полка принять участие в создании истории полка, ушли от нас. Бесценно то, что и они оставили свой след в этом коллективном труде своими воспоминаниями, сведениями о товарищах, уникальными фотографиями.

ISBN 978-5-265-03521-6

© Совет ветеранов 108 гв. ШАП — авторская рукопись, 2008
© Фонд “Народная Память” — подготовка иллюстраций,
художественное оформление, компьютерный набор, верстка,
техническое редактирование, оригинал-макет, 2008

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО



Московский Комитет ветеранов войны через советы ветеранов соединений и полков проводит эффективную работу по патриотическому воспитанию молодежи — школьников, студентов. В последнее время при поддержке Правительства Москвы значительно усилилась эта работа в поездках Памяти по городам и местам воинской славы. Ветераны Великой Отечественной войны вместе со школьниками посещают эти места, рассказывают о своих товарищах, о мужестве и стойкости солдат в этих сражениях. Например, в Северо-Западном округе города Москвы не так давно состоялась поездка в Сталинград ветеранов-защитников этого города и молодежи. Такие поездки надолго остаются в памяти ребят, они воочию видят работу следопытов, ведущих раскопки на местах боев, принимают участие в [1] захоронении останков воинов. Эти события не изгладятся в памяти.

Кроме того, участники боев в непринужденных беседах вспоминают те далекие годы, когда они были немного старше сегодняшней молодежи. А побывав на Россошинском мемориальном кладбище, где все еще ведутся раскопки, многие взяли для своих школьных музеев реликвии войны: саперные лопатки, гильзы от патронов и снарядов, остатки медальонов и т. д. Обратный путь к Москве прошел в вопросах и ответах.

И то, что появилась еще одна книжка о боевом пути одного из сотен штурмовых авиационных полков, прошедших всю Великую Отечественную войну, защищавших Одессу, Запорожье, Москву, Сталинград, Орел и Белгород, штурмовавших логово фашистов Берлин — значительный коллективный труд ветеранов 108 гв. ШАП. Это подарок нашей молодежи, не знавшей войны, память всем, кто защищал Родину от фашизма.

Советы ветеранов настраивают своих однополчан посещать молодежь в школах не только по большим праздникам, а повседневно вникать в жизнь коллективов школ, техникумов, помогать им своим богатым опытом в решении жизненных проблем.

Московский Комитет ветеранов войны благодарит некоммерческий Фонд «Народная Память», принявший практическое участие в подготовке оригинал-макета и выходе в свет настоящей книги.

Слухай И. А.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МОСКОВСКОГО КОМИТЕТА

ВETERANОВ ВОЙНЫ И ВООРУЖЕННЫХ СИЛ,

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР [2]

Примечание:

[1] — так помечены страницы, соответствующие печатному изданию книги. Номер предшествует.

УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ!

Перед вами книга о героическом пути 108 Гвардейского штурмового авиационного Рава-Русского полка, ветераны которого вот уже много лет проводят большую патриотическую работу в городе Люберцы.

Это особенно важно сейчас, когда мы видим явные попытки пересмотреть итоги Великой Отечественной войны со стороны некоторых «современных историков», когда за общими и лживыми фразами принижается подвиг советского народа, бойцов Красной Армии, отстоявших мир во всем мире, проявивших подлинный героизм на всех фронтах минувших сражений.

В годы Великой Отечественной войны московское небо, небо Подмосковья, люберецкое небо защищали, помимо других героев, летчики 108 гв. ШАП. Их имена, их подвиги, их жизнь по-прежнему дороги люберчанам разных поколений.



Поэтому и книга об этих людях, об их боевых машинах, об их борьбе по-настоящему важна и необходима нам сейчас. Ведь это живая история великой страны и тех, кто защищал её и строил, как в военное, так и в мирное время.

Написанная бережно и с любовью, честно и объективно, книга о подвиге дедов и прадедов обязательно займет своё достойное место в ряду сотен тысяч документальных произведений, свидетельствующих о беспримерном героизме наших людей в те далекие и грозные времена.

Будем помнить о тех, кто ценой своей жизни дал право и возможность жить, работать, созидать, растить детей, уверенно смотреть в будущее потомкам великих героев!

В. А. Михайлов

ГЛАВА ГОРОДА ЛЮБЕРЦЫ [3]

ПРЕДИСЛОВИЕ

Первый, самый сложный и невероятно трудный, период начала Великой Отечественной войны, когда ещё не велось журналов боевой работы, когда донесения в вышестоящие органы писались карандашом на обёрточной бумаге, а порой, и просто для этой цели использовалась телефонная связь, нам, сегодняшним исследователям архивов боевых действий, чрезвычайно сложно получить истинное положение дел в полку этого периода. А если учесть, что с 22 июня 1941 по 10 декабря 1942 года полку пришлось вести боевые действия в 12 различных соединениях, да ещё и изучать и осваивать в период боевых действий разную материальную часть, то, видимо, наши однополчане простят нас за некоторые неточности в описании боевого пути полка этого периода.

В каком же отчаянном положении находилась страна, если доверила защищать своё сердце, столицу, полкам, которые фактически не были к этому готовы?!

История полка и его боевой путь — не приключенческий роман, и не история войны, это многолетний труд однополчан одного из сотен штурмовых авиаполков, прошедших Великую Отечественную войну «от звонка до звонка». 299-й ШАП (108-й гвардейский штурмовой авиаполк), относится именно к тем, кто прошёл всю ВОВ без перерыва «на обед». В его краткую биографию входят: оборона Одессы и Запорожья, Москвы, разгром немцев под Сталинградом, бои на Курской дуге, Сандомирский плацдарм, в Польше, взятие Берлина и освобождение Праги. [4]

Да, не каждому полку такое доступно. А ещё, только нашему полку за оборону в 1941 году (17—23 августа) и освобождение в 1943 (14 октября) города Запорожья, запорожцы подарили 42 новых самолёта Ил-2. Только нашему полку из двух готовых, в конце войны доверили фронтовые испытания новых штурмовиков Ил-10 (вторым был 571 ШАП, командиром которого стал бывший командир звена 299 ШАП). Наверное — совпадение. Наш полк на Ил-10 выполнял последнюю, Берлинскую операцию.

Почти за четыре года Великой Отечественной войны, за 4725 боевых вылетов, полк понёс безвозвратными потерями 112 человек личного состава. Из них: 75 лётчиков, 27 воздушных стрелков, 8 техников и 2 штабных работника. Также были потеряны 156 самолётов: 65 И-153, 86 Ил-2 и 5 Ил-10.

В настоящем коллективном труде принимали участие все, кому довелось жить после войны, кому дорога честь полка, кто и по сей день остаётся верным братской фронтовой дружбе. Кто-то сделал больше, кто-то меньше, но каждый приложил руку к этому труду.

Спасибо вам, друзья, за это!

Пусть навсегда останутся подлинные строки рядовых Великой Отечественной войны.

Значительную помощь оказала нам записная книжка командира полка майора Греськова Сергея Евменовича, в которой он фиксировал отдельные моменты боевой работы полка, с начала войны и до расформирования 2-й Ударной Авиационной группы ВГК (15 июня 1942 года). [5]

Активно помогали Совету ветеранов полка в создании этой повести о родном полку:

Лётчики: Аврамчик И. А., Ахрютин М. А., Афанасьевский Б. А., Безух М. И., Богданов В. И., Борисов П. В., Губанов Д. А., Жигарин Ф. А., Зиновьев И. И., Зубов Н. С., Иваньков Ф. П., Кирюшин А. И., Макковеев К. И., Молчанов Е. А., Новиков А. К., Павличенко А. А., Санасов Н. С., Сироткин А. И., Сурай И. В., Черников Ф. В. **Воздушные стрелки:** Аветян А. М., Волчков М. П., Гольденберг П. Л., Жуков Ю. Ф., Забабон Н. И., Зыков В. М., Невзоров И. И., Сергиенко И. Н., Сухоруков С. А., Фиклистов Ю. А. **Техники:** Албул И. А., Батурина (Горельченкова) А. М., Бойко И. С., Бондаренко С. А., Васюков Д. М., Гайнетдинов Кинжабай Г., Голов М. В., Гуржий И. М., Диваева (Губайдуллина) Р. В., Донецкая Л. А., Живчиков А. И., Заболотнов А. М., Зехова (Жукова) Е. С., Зильманович Д. Я., Кизилов И. А., Филипчева (Кирюшина) Е. П., Клевцов И. Ф., Клобуков Л. Я., Князев Н. М., Конюхов Н. М., Лазарев П. А., Лысенко М. П., Митрофанов И. М., Олейников Г. Д., Пащенко Г. П., Постнов Л. Д., Рагулин И. А., Родичев В. А., Рубичев В. М., Сибилев Б. В., Смирнов В. Н., Супрунов П. П., Ткачёв Б. П., Шепель В. Г., Яковенко И. Т., Яковенко М. Д.

Активное участие в создании «Истории полка» и «Книги памяти» проявили родственники погибших:

Афанасьев А. П., Белякова (Ковальская) Е. М., Губанова Е. А., Королёв П. Е., Кошелевы Н. Н. и М. Н., Круш И. Н., Соломатина (Бурмистрова) А. С., Пряничникова (Рожкова) Н. Е., Трофимова (Бекетова) Н. М., Жигарина К. П., Теплых (Пермикина) З. Д., Рябошапка М. Г., Стерликов А. А., Черных М. С., Шадрова Н. М., Щёткина В. Б. [6]

Слова благодарности и глубокого уважения заслуживают Украинские следопыты Шевченко Александр Александрович и Пинчук Борис Николаевич со своими поисковыми отрядами. Они обнаружили два наших Ил-2 с останками экипажей и, с согласия руководства района, установили им памятники на могилах в пос. Лошкарёвка и районе ст. Верховцево в Днепропетровской области.

Кроме того, по данным Центрального архива министерства обороны РФ, которые переданы нами Пинчуку Б. Н., он вёл обширную переписку с военкоматами, МВД Украины, редакциями газет по установлению адресов родственников погибших на Украине. Эта инициатива, безусловно, облегчила работу совета полка.

Особой благодарности заслуживают лётчики Афанасьевский Б. А. и Макковеев К. И., без участия которых многие документы имели бы значительные пробелы. Также особой благодарности однополчан заслуживает Князев Н. М., взявший на себя труд по изданию фотоальбома, который был вручён ветеранам полка в честь 40-летия Победы.

Немалую помощь оказали нам студенты Люберецкого техникума сельскохозяйственного Машиностроения, они написали более 500 писем, разыскивая родственников погибших в ВОВ. Так им удалось разыскать воздушного стрелка Яковлева А. В., считавшегося погибшим вместе с лётчиком Городецким Б. Д. 30 апреля 1945 года. Установили имя лётчика Дементьева Ф. Д., памятник которому поставлен на Украине, в Днепропетровской области, пос. Лошкарёвка. [7]

К коллективному труду однополчан неоценимый вклад по обработке и корректировке материала, его оформлению, верстке и подготовке оригинал-макета для последующего выпуска тиража в типографии внесла издательская группа некоммерческого Фонда «Народная Память» (Председатель Пивоварова Надежда Александровна). Обнаружив большое количество уникальных фотографий военного времени, Пивоварова Н. А. предложила текстовый материал истории полка дополнить разделом «Фотолетопись 108 гв. ШАП». Специалистами Фонда было отсканировано и отретушировано для включения в раздел иллюстраций более 230 фотографий. Спасибо сотрудникам Фонда Максимовой Н. С., Пивоваровой А. В., Светашковой С. Е., Харчуку Г. М.

Финансовую помощь в оплате работ по подготовке оригинал-макета оказал Международный общественный Фонд «Российский Фонд Мира» в лице Председателя МОФ РФМ Слуцкого Л. Э. и Первого заместителя Суторминой Е. В. Без такой поддержки создание нашего мемориального издания было практически невозможно.

Совет ветеранов благодарит их за это.

Время безжалостно. Многие из тех, кто откликнулся на призыв совета ветеранов полка принять участие в создании истории полка, ушли от нас. Но хорошо, что и они оставили свой след в этом коллективном труде своими воспоминаниями и бесценными сведениями о товарищах.

Сегодня в сердцах своих мы помним о них, так же, как и о тех ста двенадцати, которые, как былинные богатыри, телом своим и жизнью заслонили Родину от лютого врага.

Вечная слава Героям-победителям!

Клобуков Л. Я

СЕКРЕТАРЬ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ 108 ГВ. ШАП [8]

ГЛАВА 2. СОЗДАНИЕ ИЛ-2

Штурмовая авиация частично применялась уже в первую Мировую войну. Но это было лишь эпизодически и не во всех армиях, к тому же авиационная техника того периода не была достаточно эффективной. И только отдельные лётчики, мастера своего дела, асы, могли наносить серьёзный ущерб противнику. В России к таким асам относились Ефимов Михаил Никифорович, Уточкин Сергей Исаевич, Нестеров Пётр Николаевич (петля Нестерова) и некоторые другие.

С 1930 года предпринимались попытки создать самолёт-штурмовик, который действовал бы по переднему краю обороны противника и его ближним тылам. Но конструкторская мысль пока оставалась далёкой от решения такой задачи.

И только в конце 1937 года выдающийся авиационный конструктор советского времени Сергей Владимирович Ильюшин (31 марта 1894 — 9 февраля 1977) со своим конструкторским бюро, взялся за разработку такого самолёта.

27 января 1938 года С. В. Ильюшин обратился в советское правительство с письмом:

«... сегодня назрела необходимость создания бронированного штурмовика... летающего танка, у которого все жизненные органы должны быть закрыты бронёй. Задача исключительно трудна и сопряжена с большим риском, но я с энтузиазмом и полной уверенностью за успех берусь за это дело». [9]

5 мая 1938 года правительство утвердило план самолётостроения на 1938—1939 годы, в том числе и на бронированный штурмовик ЦКБ-55 (БШ-2). Экипаж самолёта состоял из пилота и воздушного стрелка...

2 октября 1939 года лётчиком-испытателем Героем Советского Союза Владимиром Константиновичем Коккинаки совершён первый полёт на самолёте ЦКБ-55 (БШ-2).

Первый серийный самолёт-штурмовик Ил-2 был испытан лётчиком-испытателем К. К. Рыковым 10 марта 1941 года. В ходе лётных испытаний выявились некоторые недостатки в конструкции, которые 18-й завод принял к исполнению.

В ходе доработки самолёта двигатель конструктора Александра Александровича Микулина АМ-35 мощностью 1200 л. с. заменён двигателем АМ-38ф, мощностью 1750 л. с. Усилена бронезащита, вместо пулемётов ШКАС калибром 7,62 мм установлены 2 пушки ШВАК (Шпитальный, Владимиров, авиационная, крупнокалиберная) калибром 20 мм, 8 реактивных снарядов. Для улучшения обзора мотор опущен, а фонарь кабины приподнят. Кроме того, самолёт стал одноместным. Возможно, это предусматривалось ТТТ (тактико-техническими требованиями), по которым штурмовиков должны прикрывать

истребители. (Предполагаю — это была «инициатива» т. Сталина, так как он был равнодушен к авиации и решил, что и он должен поучаствовать в её создании. А возразить ему никто не решался. — *Л. Клобуков*). Документов, [10] подтверждающих истинные причины такого решения, пока не обнаружено.

Доработки самолёта производились постоянно. Это объяснялось тем, что лётчики-штурмовики, выполняя полёты, часто обнаруживали какие-то недостатки, выступали с предложениями конструкторам, которые внимательно рассматривали их и меняли соответствующие узлы.

И вот, к 1943 году конструкторская мысль, всё больше прислушиваясь к эксплуатационникам, решила создать новый, ещё более эффективный штурмовик. К осени 1944 года новый самолёт Ил-10 был готов. Он, при том же вооружении, имел скорость до 550 км/ч, увеличилась мощность двигателя: АМ-42 на 250 л. с. был мощнее своего собрата АМ-38ф. Более обтекаемая форма фюзеляжа с убирающимся хвостовым колесом способствовала повышению скорости. И как следствие — самолёт мог выполнять все фигуры высшего пилотажа. Улучшено радиотехническое оборудование, во всяком случае, каждый из лётчиков мог связаться с ведущим, на каждом самолёте был РПК (радио-полукомпас) и некоторые другие изменения в конструкции не столь значительные.

Несколько штурмовых полков были отозваны с фронта для переучивания на Ил-10 и распределены по запасным полкам 1-й Запасной Краснознамённой штурмовой авиационной бригады, которая располагалась в Куйбышеве на близлежащих аэродромах. В ЗАПах прибывшие лётчики и техники изучали [11] новый самолёт, его конструкцию, особенности эксплуатации, и, конечно, учились летать.

Нашему полку достался 5-й ЗАП, 571 ШАП — учился в 12-м ЗАПе, где механиком у командира эскадрильи майора Дерюгина был старшина Долгов В. В., мой однокашник по Яновской военной школе авиационных механиков. Вот кому небо в овчинку казалось, особенно тогда, когда пришлось сдавать самолёты полкам. Мало того, что ночами не спали, подготавливая технику к сдаче, даже пообедать было недосуг. Особенно много хлопот было с двигателями, а в них гвоздём стали безоплавковые карбюраторы. С ноября-декабря 1944 года лётчики стали осваивать самолёт в полётах. Летали по кругу, отрабатывая взлёт-посадку, полёты в зону, стрельбы, бомбометание. Техсостав через механиков ЗАПов старался более точно перенять приёмы эксплуатации, передаваемые более опытными техниками.

К весне, в феврале-марте 1945 года весь штат механиков, распределённых в братские полки в октябре 1944 года, возвратился в полк и стал изучать конструкцию нового самолёта пока по книгам, фотографиям, инструкциям и наставлениям. Занимался

с нами инженер — капитан Русеев Николай Александрович. Человек интеллигентный, когда-то бывший театральный работник, хорошо пел, особенно «Смуглянку», и арии из оперетты «Продавец птиц». А Олег Богданов славно ему аккомпанировал на аккордеоне. Мы ждали новые самолёты. Они прибыли как-то внезапно, 27 марта, около 12 часов. Необычность была в том даже, что они веером, как лёгкие истребители, рассыпались, заходя на посадку. [12]

* * *

В период Великой Отечественной войны, бронированный самолёт-штурмовик Ил-2 называли шутливо «горбатый» из-за выступающей над фюзеляжем кабины лётчика и воздушного стрелка.

ЛЕТИ, «ГОРБАТЫЙ»!

*Оружью русскому есть памятников много,
Как символы одержанных побед
Они стоят в полях и на дорогах,
Войны священной отражая след.*

*Один из них запомнился надолго,
Воздвигнут он, где был глубокий тыл,
В индустриальном городе на Волге
Взлетающий, бронированный Ил.*

*Приземистый, перед прыжком напрягшись,
Расправив плечи-крылья, он готов
Сегодня так же, как в бою вчерашнем
Обрушить залпы пушек на врагов.*

*В нём воплощенье богатырской силы
Непокорённой Родины моей,
Единства фронта нашего и тыла,
Бесстрашия и мужества людей.*

*Лети, «горбатый», расскажи потомкам,
Как путь к Победе не был прост и скор,
А на рейхстаге и его обломках
И твой автограф различает взор!*

Л. КЛОБУКОВ [13]

ГЛАВА 3. ФОРМИРОВАНИЕ

Директивой НКО СССР от 21 декабря 1937 года и Военного Совета Киевского ВО от 14 апреля 1938 года сформирован 11-й Легкобомбардировочный авиационный полк 5-эскадрильного состава, вооружённый самолётами Р-з. Самолёт имел 3 пулемёта ПВ-1, калибром 7,62 мм, два — у летнаба (спаренные) и один — у лётчика, синхронно стреляющий через винт. Бомбовая нагрузка наружной подвески — до 500 кг, под нижним крылом установлены 8 балок для реактивных снарядов.

В формировании полка активное участие приняли майор Смоловик Валентин Иванович (будущий командир 233-й штурмовой авиадивизии) и старший политрук Кантор М. С. Личный состав формировался в основном из 20 и 21 эскадрилий 62-й Легкобомбардировочной бригады. 15 мая 1938 года командиром полка назначен полковник Губанов Дмитрий Андреевич, военным комиссаром — батальонный комиссар Меркулов Иван Иванович, начальником штаба — капитан Ковтунов Павел Алексеевич. С 5 июля 1938 года 11-й ЛБАП вошёл в состав 62-й ЛБ бригады Харьковского ВО. Постоянное базирование полка на аэродроме г. Конотоп Сумской области. С июля личный состав полка приступил к учебно-боевой подготовке. Благодаря достаточно высокой квалификации командного состава, к началу 2-й Мировой войны (1 сентября 1939 г.) личный состав, в основном освоил материальную часть. Серьёзным испытанием мобильности полка явилась боевая задача по освобождению Западных областей Украины и Белоруссии, отторгнутых Польшей в 1920 ^[14] году у молодой Советской республики по кабальному мирному договору.

Несколько слов о технике, которой был вооружён 11-й ЛБАП. Самолёт Р-з (модификация разведчика Р-5) возник по инициативе директора завода № 1 Беленковича А. М., главного инженера Шекунова Е. П. и конструкторского бюро завода. Самолёт принят на вооружение и с 1935 по 1937 годы строился серийно. По ЛТД (лётно-тактические данные) Р-з недалеко ушёл от Р-5, но по технике пилотирования был строже и от лётчика требовал большего внимания. Отличался немного меньшими размерами и кабиной, закрытой прозрачным фонарём. К весне 1937 года серийная постройка Р-з прекращена. В СССР это был последний разведчик – биплан. Разумеется, к началу Великой Отечественной войны самолёт Р-з безнадёжно устарел, и это было ясно руководству ВВС.

Итак, о первом боевом задании полка.

По приказу Советского правительства, 17 сентября 1939 года с аэродрома Бердичев полк вступил в боевые действия по освобождению от поляков исконно русской территории. Он выполнял бомбардировки железнодорожных узлов, перегонов, мостов,

шоссейных дорог с тем, чтобы польские войска не ушли за границу, в Румынию. В боевых действиях принимали участие 3-я, 4-я и 5-я эскадрильи, а 1-я и 2-я оставались в резерве. По завершении боевых действий полк в полном составе 9 декабря 1938 г. возвратился к постоянному месту базирования, в город Конотоп. [15]

ГЛАВА 4. ФИНСКАЯ ВОЙНА

Советским правительством велись переговоры с Финляндией о переносе границы в районе Ленинграда. СССР опасался военных действий иностранных государств с этой территории и фактической угрозы городу Ленина. Взамен предлагалась территория в 2 раза большая. Но финское правительство на это не согласилось...

30 ноября 1939 года с финской стороны, как сообщало ТАСС, произведён артиллерийский обстрел нескольких наших приграничных населённых пунктов. Советский Союз не мог оставить эту провокацию безнаказанной. Войска Ленинградского Военного округа перешли границу Финляндии. К сожалению, наступление оказалось неудачным: до нового года было пройдено два десятка километров, и войска упёрлись в сильно укреплённую оборонительную линию «Маннергейма». Сил на её преодоление не было. С нового года в дело вступил Генеральный Штаб. Генерала Мерецкова, командующего ЛВО заменили наркомом обороны маршалом Тимошенко С. К., добавили войск, подключили авиацию и только после этого возобновили наступление...

19 февраля 1940 года 11-й ЛБАП перелетел в Карелию, под Петрозаводск, на ледовый аэродром озера Исо-Пюхейрви.

Видимо, мало времени было для подготовки такого перелёта. Только одна из пяти эскадрилий, которой командовал капитан Сурай И. В., за один день 19 февраля [16] смогла завершить перелёт на ледовый аэродром. Остальные четыре прибыли к месту базирования на второй день. Можно ли представить в какое положение попал личный состав полка, который с 8-10 градусов мороза оказался в минус 30 и даже ниже?!

Моторы за ночь остывали до наружной температуры, хотя механики и закрывали их ватными чехлами. Техническому составу приходилось в полночь вставать, греть в гончарках воду и масло для того, чтобы запустить двигатель и прогреть его к рассвету. Как у лётного, так и у технического состава были обморожения рук и ног, но не было случая срыва боевого вылета.

В задачи полка входила бомбардировка финских укреплений «линии Маннергейма». Трудности обнаружения цели были в том, что снежный покров изменил рельеф местности и вводил лётчиков в заблуждение. На аэродроме гулял ветер, и некуда было от него укрыться. Для ремонта техники и чистки оружия применялись брезентовые палатки с паяльными лампами для обогрева. Пальцы пристывали к металлу... Да, это было настоящее испытание на прочность личного состава, на его выносливость и верность Военной присяге.

С 19 февраля по 12 марта 1940 года, за 15 лётных дней полк совершил 645 боевых вылетов, не имея при этом своих потерь. Наконец, 13 марта 1940 года наше и финское правительства подписали мирный договор, по которому граница под Ленинградом отодвигалась западнее города [17] Выборга, к нам отходила часть полуострова Петсамо (Рыбачий) и мы строили военную базу на полуострове Ханко в Финском заливе.

18 марта в полном составе и без происшествий полк приземлился в Конотопе.

19 мая 1940 года опубликован Указ Президиума Верховного Совета о награждении орденами и медалями наших лётчиков и техников — участников боевых действий. Их было 62 человека, причём 2 из них: старший политрук 4 АЭ Махонин И. Е. и старший лётчик старший лейтенант Зеленко Екатерина Ивановна награждены орденами Боевого Красного Знамени. Остальные — орденами Красной Звезды, медалями «За отвагу» и «За боевые заслуги» (См. Приложение № 1, стр. 109).

Мировая общественность, а в неё входили почти все капиталистические страны, назвала СССР агрессором. В конце мая 1940 года по приказу командующего ВВС Харьковского ВО командный состав 11-го ЛБАП направлен в авиашколы и другие части для переучивания на самолёты СБ (скоростной бомбардировщик) и Пе-2 (пикирующий бомбардировщик). Из полка убыли заместитель командира полка майор Смоловик В. И. и все командиры эскадрилий. Их заменили помощники, а помощников командиров АЭ заменили наиболее подготовленные командиры звеньев.

С 23 мая 1940 года полк входит в Одесский Военный округ, вливается в состав 13-й Легкобомбардировочной бригады и базируется на аэродроме Рауховка (90 км к северу от г. Одессы). С 30 июня входит в состав 21-й Смешанной авиационной дивизии. Базируется сначала на [18] аэродромах Рауховка, Осиповка, а затем на учебных аэродромах Одесса-1 и Одесса-2.

5 июля 1940 года на аэродроме Осиповка (Фрунзовского района Одесской области) в тренировочном полёте погибли помощник командира 3 АЭ старший лейтенант Толяровский П. В. и старший адъютант Зенкевич В. В. Это произошло из-за недисциплинированности экипажа — зашли в грозовое облако.

3 августа при первом самостоятельном полёте ночью погибли младший лётчик, младший лейтенант 4 АЭ Мионов А. А. и Измайлов И. Н. — не отработана техника пилотирования.

В сентябре-октябре 11-й ЛБАП получает самолёты СБ и Пе-2 для переучивания и лётчики начинают полёты, а технический состав изучает материальную часть, для большинства техников — новую. Одна эскадрилья занимается на СБ, другая — на Пе-2, но это было не долго.

В феврале 1941 года по приказу ВВС: 11-й ЛБАП преобразуется в 299 штурмовой авиаполк, получает самолёты-истребители И-153 («Чайка»), дооборудованные заводом для выполнения штурмовых операций. И снова — переучивание на новые самолёты. К сожалению, освоение новой техники не обошлось без серьёзных «накладок». Во-первых, с завода переоборудованные самолёты поступали в полк мизерными партиями, что затруднило комплектование эскадрильи и процесс переучивания. Во-вторых, на Р-з было 2 человека, лётчик и летчик-наблюдатель. Ориентировку, [19] отыскание цели они вели вдвоём. Летчик-наблюдатель сбрасывал бомбы на цель, он же защищал лётчика от нападения истребителей противника с задней полусферы своим турельным пулемётом. На И-153 все эти операции должен был выполнить один лётчик. Таким образом, существенно менялись условия вождения самолёта, и этому надо было не только научиться, но и привыкнуть. Соответственно, условия переучивания усложнились и требовали дополнительного времени, а его-то, как раз, катастрофически не хватало. До начала войны оставалось, по сути дела, 3 месяца!

Немного о технике, с которой 299-му пришлось начинать ВОВ. Самолёт И-153 явился модификацией самолётов-истребителей конструкторского бюро Поликарпова Н. Н.

По скорости биплан не мог тягаться с монопланами, их скорость ограничивалась большим лобовым сопротивлением, у И-153 она ограничивалась 400-415 км/ч. Кроме того, несмотря на потолок (10.000 м), дальность полёта не превышала 740 км. И хотя маневренность самолёта была значительной (вираж — 11-12 сек.), его деревянная и полотняная обшивка фюзеляжа и крыльев была подвержена возгоранию в большой степени. А открытая (без защиты) задняя полусфера позволяла, и за счёт скорости тоже, противнику беспрепятственно выбирать удобную позицию для поражения лётчика или бензобака. Ну и скудное вооружение самолёта: 4 пулемёта ШКАС, 4-8 реактивных снарядов и до 200 кг бомбовая нагрузка наружной подвески мало соответствовали применению самолёта в качестве штурмовика. [20]

Многие из лётчиков на новых самолётах имели налёт по 1,5-2 часа на отработку «взлёт-посадка» и ещё по 10-15 полётов. Именно с такими навыками и знанием возможности «новой» техники лётчики полка встретили противника, закованного в сталь.

ГЛАВА 5. ВСТАВАЙ, СТРАНА ОГРОМНАЯ!

Субботний вечер 21 июня закончился проливным дождём. И, как будто специально, он прекратился только в 2 часа, когда дежурный по части старший политрук Круш В. Ф. по приказу командира полка Губанова Д. А. объявил полку боевую тревогу.

В пасмурную погоду хорошо спится. Нехотя поднимался, позёвывая, технический состав в казарме, явно недовольный прерванным сном. И хотя в последний месяц это была далеко не первая и, видимо, не последняя тревога, привыкнуть к ночным бдениям было не просто. С разных концов казармы слышались недовольные голоса:

— И в воскресенье не дадут поспать. Кому это там не спится?

Свежий утренний, после прошедшего дождя, воздух освежающе подействовал на полупроснувшихся.

Команда:

— Выходи строиться! — Окончательно развеяла сон, и быстро, без толкотни каждый занял своё ^[21] место в строю. Привычно построились поэскадрильно, и дальше последовала команда:

— На аэродром бегом марш!

Топот нескольких сотен сапог нарушил утреннюю тишину...

Прибыв на аэродром, экипажи рассредоточились по своим самолётам и стали ждать следующей команды. С молчаливого согласия старших техников, самолёты, стоящие рядами, растаскивать по лётному полю не стали — никому не хотелось мерить ногами лужи от дождя и возиться в грязи. Единственно, что сделали — освободили стропы от крыльев к штопорам, глубоко завёрнутым в землю. К 8 часам утра работники столовой привезли завтрак на аэродром. После завтрака на построении личного состава полк узнал о вероломном нападении на СССР гитлеровской Германии. Краткими были выступления командира полка и комиссара. Они сводились к тому, что свободу Родины мы защитим и враг, конечно, будет разбит. Немецкий фашизм будет строго наказан нашей армией. Последовал приказ разрулить самолёты по лесным посадкам на краю аэродрома, замаскировать и подготовить к боевому вылету. В это невозможно было поверить, и только когда командир полка сказал, что жёны и дети грузятся в машины и едут на железнодорожный вокзал Одессы, рассеялись все сомнения.

Ближе к вечеру из дивизии поступил приказ на первый боевой вылет. Одной из эскадрилий предстояло провести разведку и обнаружить немецкий десант, якобы выброшенный в районе Беляевки. Задание выполняла 5-я АЭ. Через час командир АЭ

капитан Сурай И. В. [22] доложил, что десант не обнаружен, а население ведёт себя спокойно.

В районе 20 часов на аэродром Спартаковку приземлилась эскадрилья 232 ШАП, приданная полку, так как последний был укомплектован не полностью (47 самолётов, вместо 63). Эскадрилья прикомандирована (как говорилось в приказе) на период с 22 июня по 15 июля 1941 года и входила в подчинение командира 299 ШАП.

Технический состав до поздней ночи готовил самолёты к перелёту на аэродромы «подскоки», ближе к госгранице: Вормс, Кубей, Татар-Копчак и другие. На эти аэродромы высылались передовые команды для встречи перелетавших туда самолётов.

Здесь появились первые трудности. Батальон аэродромного обслуживания получил приказ о перебазировке поздно. Автотранспортом не был полностью обеспечен, пришлось «ловить» машины и мобилизовать их на военные нужды.

Телефонной связью обеспечены лишь два из намечаемых аэродрома. В БАО не оказалось достаточно ни телефонного кабеля, ни самих телефонных аппаратов. На полевых аэродромах-«подскоках» не оборудованы старты, а из-за недостатка автотранспорта батальон не может обеспечить ни боеприпасами, ни продовольствием личный состав, ни горючим — самолёты. Почти десять первых дней была такая обстановка, когда командование полка оказалось в изоляции от дивизии, а оттуда поступали разноречивые приказы и указания. В дивизии не знали фронтовой обстановки. Связь с [23] «подскоками», по сути дела, осуществлялась лишь связными самолётами УТ-2 и По-2, так как телефонная связь часто обрывалась. Бомбы доставлялись не того калибра, какой нужен для выполнения боевого задания, например, для боевого задания нужны 25 кг, а доставлялись сотни и наоборот.

Ещё хорошо, что на южном участке фронта (в нашей полосе) общее наступление итальянцев и румын началось не 22 июня, а 1 июля. Это дало нам возможность преодолеть суету и неразбериху к тому времени, когда основные силы фашистских войск преодолели водные преграды (реки Сирет и Прут) и вышли на оперативный простор.

23 июня 1941 года 17 И-153 (3 АЭ — 9 самолётов, 4 АЭ — 8) — боевой вылет в районы Фильчеу и Мурджени, с посадкой после боевого вылета в Кубей. Цель: живая сила противника и техника, изготовленная для переправы через Прут. Боеприпасы: 68 АО — 25, 9000 патронов.

2 АЭ и АЭ 232 ШАП 26 самолётов И-153 рассредоточены в Спартаковке.

24.06 бомбардировка противником аэродрома Спартаковка: 1 И-153 сгорел, 5 самолётов требует ремонта, разбиты двигатели. Экипажи потерь не имеют.

На 25 июня 2 АЭ и 3 АЭ (16 боевых вылетов) — танки и живая сила противника, район Леово, Фэлчиул.

1 июля 1941 года полковника Губанова Д. А. назначили заместителем командира 21 САД, а командиром полка стал его заместитель майор Греськов Сергей Евменович.

3 июля командир полка и все командиры эскадрилий вылетели в Воронеж для переучивания на Ил-2 и [24] получения этих самолётов. В этот же день все самолёты перебазировались на аэродром Ревака.

4 июля из Воронежа, с завода № 18 в полк прибыли 4 самолёта Ил-2 для изучения его конструкции и переучивания лётного состава. В этот же день 8 Ю-88 и 9 Ме-109 совершили налёт на аэродром Ревака. Выведено из строя 5 самолётов И-153, два из которых будут восстановлены, разбита автомашина-стартёр. Капитан Добрияник, лейтенант Якушев и лейтенант Жигарев остались без самолётов. 5 июля при выполнении боевого задания самолёт И-153, на котором летал старший политрук Круш В. Ф., подбит зенитной артиллерией и, при посадке в Гайсине потерпел катастрофу. Круш Василий Фёдорович погиб. Это была первая за ВОВ безвозвратная потеря личного состава.

6 июля полк в количестве 20 самолётов перебазировался на аэродром Воронково. Не возвратились с задания капитан Еремин, лейтенанты Безух, Бельшев, Козлов, капитан Федянин.

10 июля не вернулся с задания командир звена лейтенант Жигарев Георгий Семёнович. В этот же день погиб заместитель командира АЭ ст. лейтенант Куля Иван Павлович.

14 июля погиб лучший из командиров АЭ капитан Соколов Константин Николаевич, как записал в своей записной книжке командир полка.

К 19 июля 1941 года в полку оставалось 6 самолётов И-153 и 4 Ил-2. Два УТИ-4 сданы 69 ИАП. В этот день из Качинской военной школы пилотов в полк прибыли 15 лётчиков сержантов. [25]

20-21 июля они тренировались на И-153 (их выпуск был на истребителях И-16), а 23 июля вместе со «старожилами» полка с аэродрома Цебриково совершили 90 боевых вылетов на боевое задание, т. е. на каждого из них пришлось по 4-5 вылетов. И хорошо, что день обошелся без потерь.

24 июля командир АЭ капитан Макаров Л. С. на Ил-2 летал на разведку в район Рыбница-Тирасполь. На И-153 совершено 10 боевых вылетов.

25 июля, во второй половине дня застигнутые в районе цели истребителями Ме-109 погибли два заместителя командиров эскадрилий капитаны Добрияник И. Н. и Ерёмин А. Т., командир звена лейтенант Коротков А. В. и сержанты Гавриленко М. И. и Соломатин М. С.

Под напором врага, всё чаще приходилось полку перебазироваться на другие аэродромы, всё дальше, на восток. 13 августа 1941 года нашими войсками оставлены

города Николаев и Херсон. Полк перебазировался в Генчеськ и Чаплинку. Ил-2 с завода поступали единицами. Последним пунктом на Южном фронте стал для полка г. Запорожье. Последними тройкой Ил-2 защищали город, штурмуя артиллерию на острове Хотица, расположенном южнее плотины. Артиллерия постоянно обстреливала железнодорожный вокзал, Запорожскую ГЭС и заводы, отгружающие станки и другое оборудование для вывоза в восточные районы.

Сдав последние пару Илов истребительному полку в Большой Токмак, полк в полном составе направляется в г. Воронеж, для переформирования в 1-й Запасной [26] авиационной бригаде и получения на заводе № 18 новых самолётов Ил-2.

2 октября формирование полка из трёх- в двухэскадрильный состав (20 самолётов) закончено и по приказу ВВС он должен был 03.10.1941 вылететь на Южный фронт, в Крым. И никто не мог тогда знать, что личному составу полка предстоит ещё более ответственная задача, чем защита Запорожья. Однако, за несколько часов до вылета получен приказ на изменение маршрута: полк направляется на оборону Москвы, в состав 6-й Резервной авиационной только что сформированной группы ВГК, на Брянский фронт.

ГЛАВА 6. 299 ШАП В БОЯХ ЗА СТОЛИЦУ

(03.10.1941 — 30.09.1942)

К нашему счастью есть ещё люди, защитники Москвы, участники тех далёких дней, есть архивные материалы, проливающие свет на время, когда и Родине, и столице грозила смертельная опасность.

По воспоминаниям однополчан и архивным материалам есть возможность ещё раз рассказать, как это было.

299-й штурмовой авиационный полк принимал участие в битве под Москвой с 3 октября 1941 года по сентябрь 1942 года.

В двухэскадрильном составе полк прибыл на дальние подступы к Москве 3 октября 1941 года, то есть через 4 дня после официальной даты начала [27] обороны столицы. Сразу же приступил к боевой работе и с небольшими перерывами, связанными, главным образом, с пополнением лётным составом и самолётами, воевал здесь чуть меньше года.

Полк участвовал в Ржевско-Вяземской и Сычёвско-Вяземской наступательных операциях в разных соединениях: 6-й Резервной авиационной группе ВГК; 6-й Смешанной авиационной дивизии; 2-й Ударной авиационной группе ВГК; 214 штурмовой авиационной дивизии 1-й Воздушной армии.

За этот период лётчиками полка выполнено 526 эффективных боевых вылетов. Было уничтожено на аэродромах и в воздушных боях 120 самолётов противника, до 50 танков и самоходных орудий, около 280 автомашин с грузом и личным составом противника, более 80 орудий полевой и зенитной артиллерии, а так же достаточно много другой техники. За этот же срок полк понёс безвозвратные потери в количестве 20 лётчиков и 37 самолётов Ил-2.

3 октября около 12 часов полк приземлился на аэродроме Новосиль, Орловской области и тут же получил задание на боевой вылет всем полком. Нужно было задержать колонну танков, двигавшихся на Москву от Кром. Это первое боевое задание в первый день прибытия полка для обороны Москвы, оказалось выполнено лишь частично.

Во-первых, из-за осенней распутицы на аэродроме не оказалось горючего для заправки двигателей. Бензозаправщики застряли в грязи в 10 км от аэродрома. И поэтому, чтобы не сорвать боевой вылет, командир полка дал команду слить оставшийся от перелёта бензин [28] в самолёты первой эскадрильи, хватило на 8 самолётов. Это уже задержка вылета.

Во-вторых, из-за размокшего грунта ВПП два самолёта при взлёте потерпели аварию, соответственно на задание полетели лишь 6 самолётов вместо 8-и.

И в-третьих, группа Ил-2 вышла на задание без прикрытия истребителями, так как они тоже оказались без горючего. Эти обстоятельства имели весьма плачевные результаты. Ведущий группы, командир 1-й АЭ капитан Киселёв М. Н., опытный лётчик, вывел свою группу точно на цель. И первая атака на сброс бомб оказалась успешной. Несколько танков загорелись, и вызвали задержку колонны, но тут же на шестёрку Илов навалились «худые» (Me-109). Видимо, танкисты их вызвали по радио.

Один из Me-109 сразу же повёл атаку на ведущего. Сержант Шадров первым увидел эту атаку и вырвавшись вперёд заслонил своим самолётом ведущего. Пушечный залп пришёлся по самолёту Шадрова. Самолёт загорелся, лётчик ранен в голову, лицо и руки... Нужно выходить из боя. Шадров сумел обмануть немецкого лётчика и скольжением ушёл от него. Вдали от шоссе совершил вынужденную посадку на фюзеляж и стал пробираться к линии фронта. Ночью ему удалось попасть на боевое охранение наших войск, где оказали ему первую медицинскую помощь и отправили в госпиталь.

Истребители противника, продолжая атаки, сбили самолёт сержанта Турко И. Т. Самолёт [29] загорелся и упал в районе цели. Задымил мотор самолёта Остапова А. А. Он вышел из боя и совершил вынужденную посадку. Подбит самолёт капитана Киселёва, его атакует пара мессеров, но ему удалось оторваться от них и, перелетев линию фронта, сесть на фюзеляж, не долетев до своего аэродрома десятков километров. Он ранен в бедро и пальцы правой руки. На утро Киселёв возвратился на аэродром.

Сержанты Дранов Г. М. и Ефремов Н. Д. вернулись на аэродром, хотя самолёты их были буквально изрешечены пулевыми пробоинами и осколками снарядов.

Вечером 03.10.1941 полк возвращается в Воронеж для доукомплектования личным составом самолётами, а Киселёв М. Н. отправлен в госпиталь.

5 октября, продолжая борьбу с танками, самолёт командира звена лейтенанта Якушева А. В. подбит зенитным снарядом и вынужден сесть на территорию, занятую врагом. Сержант Рябошапка В. Я., его ведомый, сел рядом с подбитым самолётом, взял в фюзеляж командира и они взлетели, когда немцы уже окружали самолёт.

Несколько дней спустя сержант Дубина П. В. повторил подвиг Рябошапка, вывез в аналогичной ситуации своего друга, сержанта Вовкогона И. П. Взлетев с очень неудобной для взлёта площадки, Дубина несколькими очередями пушек поджог самолёт Вовкогона, после чего оба благополучно приземлились на своём аэродроме.

11 октября, как записал командир полка, «лучший день части». [30]

6 Ил-2 под прикрытием 4 Миг-3 42 ИАП совершили налёт на аэродром противника в Орле, где по данным агентурной разведки находилось около 150 бомбардировщиков Ю-88 и транспортных Ю-52.

11 октября в этой штурмовке уничтожено и повреждено до 75 самолётов. На Ил-2 были применены кроме реактивных снарядов «огневые мешки» — ампулы с горючей жидкостью, воспламеняющейся от фосфора.

В этом полёте группу Ил-2 вёл ст. лейтенант Остапов А. А., с ним были командир звена лейтенант Бельшев В. И., командир звена мл. лейтенант Михайлов П. И., сержанты Рябошапка В. Я., Дубина П. В. и Вовкогон И. П. Четвёрку истребителей возглавлял зам. командира 42 ИАП капитан Зимин Г. В., с ним были командир АЭ ст. лейтенант Власов Н. И., командир звена Котов А. Г. и комиссар АЭ Рузин Н. Д. Команда была слётанной, ведь 42 ИАП почти всегда базировался на том же аэродроме, что и 299 ШАП. Это было ещё с последних дней июня 1941 года.

Удар по аэродрому был нанесён внезапно, рано утром, по плохой (дождливой) погоде, когда фашисты не ждали налёта. Немецкие лётчики дежурного звена были расстреляны на старте нашими истребителями. Мл. лейтенант Михайлов П. И. справился с зенитной батареей, после чего вся десятка беспрепятственно уничтожала самолёты на стоянках. [31]

На следующий день Бельшев, Михайлов и Дубина повторили налёт на аэродром в Орле. И хотя наши лётчики, подбитые зенитками, произвели вынужденные посадки в разных местах, но и у немцев уничтожили ещё 10 самолётов. К вечеру все трое вернулись на аэродром, Бельшев ранен. В 6-й РАГ полк совершил 129 эффективных боевых вылетов.

К 19 октября в полку оставалось два неисправных самолёта. Воронежский завод, выпускавший штурмовики, оказался в прифронтовой зоне и эвакуирован в г. Куйбышев. Выпуск самолётов временно прекращён, а Ил-2 нужны Москве, как воздух.

Полк выезжает в Куйбышев и по запасным полкам начинает собирать используемые для переучивания самолёты. В 5 и 12 ЗАП набралось 19 Ил-2. 28.12.1941 начинается перелёт к Москве по маршруту: Кузнецк (Пензенской обл.) — Маршанск (Тамбовской обл.) — Рязань — Люберцы. Перед Кузнецком в воздухе загорелся самолёт командира звена ст. сержанта Дубины П. В. Парашютом он воспользоваться не мог, так как в фюзеляже у него был техник звена Волошин М. К. Дотянуть до земли им не хватило времени... Оба сгорели. На следующем участке трассы самолёты попали в снежный заряд и вынуждены были приземлиться, так как «видимость — ноль».

Ст. политрук Антипов С. У. при вынужденной посадке ранен и попал в госпиталь на железнодорожной станции Соседка, а командир звена мл. лейтенант Избаш Б. В. погиб, попав на край оврага, самолёт разбит. [32]

Не долетая до Маршанска, загорелся в воздухе самолёт сержанта Белобородова М. Н. Он выбросился с парашютом.

Вот что писал в своём рапорте о перелёте командир полка майор Греськов С. Е.:

«... матчасть техническим и лётным составом принята от полков формально, просто был на этот счёт приказ. Самолёты изношены тренировками лётчиков, с ресурсом едва 30 %. На зимнюю эксплуатацию не переведены, воздушная система «травит», даже не всегда убиралось в полёте шасси.

Обслуживающий техперсонал на промежуточных аэродромах матчасть Ил-2 не знает, а ТБ-3 или Ли-2 для нашего техсостава выделено не было, поэтому техобслуживание брали на себя лётчики. Техсостав полка зимним обмундированием не обеспечен. Были обморожения...»

Из 19 самолётов, принятых полком в ЗАПах, к месту базирования (Хотилово) долетели лишь 5 и ещё три могут долететь через несколько дней, как только закончится их ремонт. 7 самолётов по трассе перелёта требуют сложного восстановительного ремонта, 4 безвозвратно потеряны.

В 6-й Смешанной авиационной дивизии полк числился с последних чисел декабря 1941 г. по 28 января 1942 г. Здесь было выполнено всего 7 боевых вылетов. Боевой вылет на г. Торопец должен быть восьмёркой Ил-2, но у ст. с-та Рябошапка при вылете отказал мотор, и он остался на аэродроме. При вынужденной посадке на лес разбит один самолёт. Это произошло с самолётом [33] лейтенанта Михайлова П. И. При возвращении с боевого задания на самолёте Михайлова загорелся в воздухе двигатель примерно за 20 км от аэродрома. Пришлось произвести вынужденную посадку на лес, так как близко, подходящей для посадки, площадки не было. Самолёт разбит.

Двигатели горели, так как в 6-ом цилиндре обрывался шатун (дефект мотора первых серий).

С 16.08.1942 по 01.10.1942 в 214 ШАД полк принимал участие в Ржевско-Сычёвской наступательной операции, совершил 132 эффективных боевых вылета. В этих боях погибли два штурмана полка капитан Богданов Иван Алексеевич и капитан Белышёв Василий Иванович, зам. командира АЭ ст. лейтенант Копейкин Николай Фёдорович, лейтенант Петухов Николай Сергеевич, командир звена сержант Цветков Пётр Иванович, сержант Стерликов Дмитрий Александрович, 8 самолётов Ил-2 и 1 самолёт Ут-2.

Штурман полка капитан Богданов И. А. погиб выполняя на Ут-2 ознакомительный полёт с сержантом Стерликовым Д. А. Нужно было ознакомиться с линией фронта, запасными аэродромами, особенностями рельефа в полосе боевой работы.

Так как полёт проходил вблизи линии фронта, то выполнялся он на бреющем полёте, чтобы не привлекать истребителей противника. В районе Козельска, укрываясь от Ме-109, пришлось ещё больше снизиться. На пути самолёта оказалась сельская связь, шасси самолёта задела провода электропередачи, а самолёт упал на минное поле. Оба лётчика погибли. [34] У Богданова И. А. это был 52-ый боевой вылет, а у Стерликова Д. А. — первый. Это произошло 19 августа 1942 года.

Капитан Бельшев В. И. 3 сентября 1942 года был ведущим во главе шестёрки Ил-2. Шестёрка штурмовала аэродром Дугино. В это же время (атака аэродрома 14.58) встречным курсом прошла группа Ил-2 другого полка. Бельшев дал команду своей группе на отход от цели и в это время его самолёт был подбит зенитным снарядом. При выходе из зенитного огня на него напали 4 Ме-109. Бельшев отбивался, нападая на одного из них, но силы были неравные. Этот бой видели кавалеристы в/ч 150. Они же извлекли лётчика из кабины, когда самолёт упал горящим на лесную поляну. Они же сообщили в полк о его гибели.

В битве за Москву в полку погибли 19 лётчиков, 1 техник и 37 самолётов Ил-2.

ГЛАВА 7. **299-й ШАП — в СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ**

(ВОРОНЕЖСКИЙ ФРОНТ, 16.12.1942 — 02.02.1943)

Закалённый в боях под Москвой, где полк сражался с 03.10.1941 по 30.09.1942, пополнившийся 3-й эскадрилей, личный состав полка с большой ответственностью и желанием добить врага принял новое назначение.

Вот как выглядел личный состав полка перед началом боёв под Сталинградом на Воронежском и Юго-Западном фронтах: [35]

УПРАВЛЕНИЕ ПОЛКА

Командир полка — МАКАРОВ ЛЕОНИД СЕРГЕЕВИЧ;
Комиссар — ст. бат. комиссар ПАНОВ НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ;
Начальник штаба — майор МАХУН АДАМ АРИОНОВИЧ;
Зам. начальника штаба — капитан ЗАСЕНКО АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ;
Штурман — капитан АНАНЬИН СТЕПАН КОНСТАНТИНОВИЧ;
Ст. инженер полка — воентехник 1 ранга ЗИЛЬМАНОВИЧ ДМИТРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ.

1-я эскадрилья

Командир — ст. лейтенант ТОЛКАЧЁВ ДЕНИС УВАРОВИЧ;
Зам. командира — лейтенант ДРАНОВ ГРИГОРИЙ МИРОНОВИЧ;
Командир звена — ст. сержант ЖЕЛЕЗНЯКОВ ПЁТР ФИЛИППОВИЧ;
Старший пилот — ст. сержант ИВАНОВ ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ;
Пилот — сержант ШУМИХИН АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ;
Пилот — сержант КОНЬКОВ АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ;
Пилот — сержант МАККОВЕЕВ КОНСТАНТИН ИВАНОВИЧ;
Пилот — сержант НОВИКОВ АЛЕКСАНДР КИРИЛЛОВИЧ;
Пилот — сержант ПУШКИН ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ;
Ст. техник АЭ — ст. техник-лейтенант КУШНЕРОВ ИВАН КОРНЕЕВИЧ.

2-я эскадрилья

Командир — лейтенант Жигарин Фёдор Александрович;
Зам. командира — лейтенант ВОВКОГОН ИВАН ПЕТРОВИЧ; [36]
Командир звена — старшина БЕЛЯКОВ КОНСТАНТИН МИХАЙЛОВИЧ;
Пилот — ст. сержант АФАНАСЬЕВ СЕМЁН ПЕТРОВИЧ;
Пилот — сержант ЗИНОВЬЕВ ИВАН ИВАНОВИЧ;

Пилот — сержант МАЛЫШЕВ НИКОЛАЙ СЕМЁНОВИЧ;
Пилот — сержант ОБУХОВ ИВАН ИВАНОВИЧ;
Пилот — сержант ШИЛОВ ВИТАЛИЙ СТЕПАНОВИЧ;
Ст. техник АЭ — ст. техник-лейтенант БРОУН МОИСЕЙ БОРИСОВИЧ.

3-я эскадрилья

Командир — ст. лейтенант ПЕРЕВЯЗКО АНДРЕЙ СТЕПАНОВИЧ;
Зам. командира — лейтенант ЯКУНИН ИВАН ЕМЕЛЬЯНОВИЧ;
Командир звена — ст. сержант БЕЛОВ АНАТОЛИИ ФЕДОРОВИЧ;
Старший пилот — старшина ШАДРОВ ФЁДОР МИТРОФАНОВИЧ;
Пилот — сержант ДОЛБИЛОВ ИВАН ИВАНОВИЧ;
Пилот — сержант ДУБРОВИН НИКОЛАЙ ГРИГОРЬЕВИЧ;
Пилот — сержант ЗАВИЗЁНОВ ПАВЕЛ ХАРИТОНОВИЧ;
Пилот — сержант ХАНДРИКОВ СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ;
Пилот — сержант КРИВОШЕЕВ АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ;
Пилот — сержант РЫСЕНКО ПАВЕЛ МАКСИМОВИЧ;
Ст. техник АЭ — ст. техник-лейтенант БАЛЫХИН ДМИТРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ.

Для 299 ШАП бои на Сталинградском фронте начались неудачно, с безвозвратных потерь. В первый же день боёв в районе Кантемировки погиб замечательный лётчик, заместитель командира 1-й АЭ лейтенант Дранов Григорий Миронович. В этот же день, при вынужденной посадке, на территории врага попал в плен командир 1-й АЭ ст. лейтенант [37] Толкачёв Д. У. Группу самолётов, возглавляемую Толкачёвым, привёл на свой аэродром сержант Макковеев К. И., совершавший первый боевой вылет. 19 декабря не вернулся с боевого задания сержант Долбилов Иван Иванович, совершавший первый боевой вылет...

За 10 лётных дней декабря 1942 года полк совершил 178 боевых вылетов, потеряв при этом двух лётчиков и 3 самолёта. Правда, лейтенант Вовкогон И. П. в какой-то мере «компенсировал» эти потери. 17 декабря он сбил бомбардировщик Хе-111, но утешения полку этот случай не доставил. Январь 1943 года так же начался с неудач.

5 января штурману полка капитану Ананьину был приказ провести глубокую разведку противника в Старобельске и выяснить скопление танков в этом районе.

Ананьин С. К. взял опытных лётчиков — зам. командира АЭ лейтенанта Вовкогона И. П. и лётчика старшего старшину Шадрова Ф. М., того самого, который заслонил своим самолётом самолёт ведущего капитана Киселёва М. Н. в первый день обороны Москвы (3 октября 1941 года). При подходе к линии фронта нашу тройку Ил-ов

атаковали 3 ФВ-190 и 3 Ме-109. Наши лётчики, выполняя ответственное задание, не должны были ввязываться в бой, но так как истребительного прикрытия не было, пришлось принять «вызов» немцев. Ананьин был уверен в товарищах. Каждый из них участвовал в воздушных боях. Но силы, конечно, были не равные. Каждому приходилось вести бой с двумя истребителями. Наши лётчики от атак немцев отбивались активно, и умело, но самолёт Ил-2 не так лёгок как истребитель. В какое-то мгновение ФВ-190 подстерёг самолёт Шадрова на вираже, и пушечная очередь [38] пришлась по мотору. Двигатель захлебнулся и смолк. Этого было достаточно для того, чтобы второй ФВ ударил по кабине, и бронированный Ил-2 резко пошёл к земле...

Ананьин и Вовкогон после этого «ножницами» ушли от противника и принесли эту печальную весть в полк.

8 января советское командование обратилось к осаждённым в Сталинграде с предложением сдаться в плен, обещая нормальные условия жизни, а так же медицинскую помощь больным и раненым. Командующий 6-й немецкой армией со своим штабом отвергли это предложение.

Тогда советское командование решило уничтожить и живую силу, и технику, находящиеся в Сталинграде.

До полной капитуляции окружённых в Сталинграде войск противника (2 февраля 1943 года) погибло от болезней, ран, артобстрела и бомбардировок около 40000 солдат и офицеров. И только 2 февраля Ф. Паулюс, поняв свою ошибку, капитулировал. С ним оказалось 2500 офицеров, среди которых — 24 генерала. Взято в плен около 91000 солдат. Гитлер объявил траур в Германии по поводу гибели 6-й армии.

В Сталинградской битве в полку погибло 3 лётчика и 4 самолёта Ил-2. [39]

ГЛАВА 8. БОИ НА КУРСКОЙ ДУГЕ

(01.06.1943 — 23.08.1943)

Фактически следует считать, что бои на Курской дуге для 299 ШАП начались 1 июня, когда после неудачного налёта на аэродром Краматорская (31 мая 1943 года), полк был выведен на тыловой аэродром Манино Калачевского района Воронежской области для пополнения личным составом и матчастью.

Именно здесь, на аэродроме Манино, проходила вся подготовка к предстоящим боям. Здесь же полку были доставлены с завода самолёты с кабиной для стрелка. До того времени таких самолётов было очень мало.

16 июля 1943 года весь личный состав перебазировался на фронтовой аэродром Куриловка (откуда и прибыл в Манино). На следующий день 17.07.1943 с раннего утра и до 19.00 часов шла боевая работа четвёрками и шестёрками самолётов. Наши лётчики помогали пехоте в Каменке, Топольском, подавляя огневые средства противника. За день выполнено 56 эффективных боевых вылетов.

В районе Изюма (юго-восточнее Харькова) шли упорные бои за овладение инициативой. Велась борьба с танками и артиллерией в пользу нашей 6-й общевойсковой армии. Полк штурмовал окраины Харькова: Мерефу, Валки, железнодорожные станции, аэродромы Чугуев, Рогань. 299 ШАП нередко выпадали задания штурмовать эти аэродромы. 23 августа взятием города Харькова закончились бои на Курской дуге. Немецкая армия потерпела сокрушительное поражение, [40] после которого она уже не могла вести активные наступательные операции.

Наш полк в этих боях потерял 9 лётчиков, 5 воздушных стрелков, в том числе трёх командиров эскадрилий, и одного штабного работника.

Гибель командира, солдата, всегда трагедия, но случай гибели командира АЭ лейтенанта Белова А. Ф. послужила для всех трагическим уроком. Самолёт Белова, подбитый зениткой над целью, получил повреждения створок бомболюка. Белов погиб при посадке на своём аэродроме. Лейтенант Иванов Ф. П. и его воздушный стрелок Сергиенко И. Н. стали свидетелями катастрофы, и вот что они рассказывали об этом случае:

«Это было в первый день боевой работы на аэродроме Куриловка (17.07). Задание было уничтожить полевую артиллерию в районе хутора Топольский. За три захода на цель уничтожены два полевых орудия и одно зенитное. При уходе от цели Белов передал командование группой (4 Ил-2) Иванову, а сам отошёл в сторону и стал выполнять различные фигуры пилотажа с тем, чтобы под действием центробежных сил попробовать

освободиться от не сброшенных бомб. Освободиться от бомб не удавалось. Нужно было воспользоваться парашютом и оставить самолёт. Белов пожалел самолёт и решил садиться. Хотя посадка была достаточно мягкой, одна из 25 кг бомб сорвалась, взорвалась, и самолёт загорелся. Белова срочно отправили в госпиталь». [41]

Далее слово лётчику 1-й АЭ мл. лейтенанту Макковееву К. И.:

«19 июля я был свободен от полётов, и мы с комиссаром Пановым Н. В. поехали в госпиталь, навестить Белова. Анатолий Фёдорович не выглядел удручённым и только жалел свой самолёт. Ему сделали операцию, но держался он хорошо, без жалоб. Анатолий был атлетического сложения, красив, чудесно пародировал своих товарищей. Особенно эффектно получались у него пародии на Гитлера и Геббельса. В госпитале он тут же со всеми перезнакомился, а женский персонал наперебой старался ему в чём-то помочь, услужить... Одним словом, обстановка в госпитале была вполне нормальной и мы оставили его в надежде на скорую поправку. И тем более, как гром среди ясного неба, пришла в полк весть, что Белов скончался 24 июля от гангрены. Долго ещё никому не верилось, что этот обаятельный человек, отличный командир, борец и пародист, уже ушёл от нас навсегда...»

18 июля погиб ещё один командир эскадрильи ст. лейтенант Ахмадеев Ярул Хайрулович и его воздушный стрелок ст. сержант Баклан Василий Иванович. В эти дни бои велись в районе города Изюм, борьба велась в основном с танками и артиллерией противника, это было уже окончанием битвы на Курской дуге, нашему полку не раз приходилось штурмовать аэродромы противника: Рогань, Чугуев и пригород Харькова.

Наконец, взятием Харькова 23.08 завершилась Курская битва.

24 августа приказом Наркома обороны № 264 290-й ШАД присвоено гвардейское звание. Теперь она стала [42] 6-й гвардейской штурмовой авиационной дивизией. 299-й ШАП стал 108 гвардейским штурмовым авиационным полком, 625-й — 109 гв. ШАП, 775-й — 110 гв. ШАП. 3-й САК стал 1-м гвардейским Смешанным авиационным корпусом.

18 августа, незадолго до окончания Курской битвы погиб командир 2-й АЭ ст. лейтенант Вовкогон Иван Петрович, пришедший в полк сержантом 19 июля 1941 года, совершивший 104 боевых вылета. Это был последний из 15 сержантов, прибывших в полк из Качи 19 июля 1941 года. О Вовкогоне И. П. нужно сказать особо. Это был лётчик-самородок. Умел подать пример подчинённым. Делал всё основательно, по-крестьянски. Любил «правду-матку» высказать, кто бы ни был перед ним. Мог и «похулиганить» в воздухе. Но дисциплину в АЭ держал на высоте. Старожилы говорят, что он с бреющего в маслорадиаторе привозил не только траву, но и кости гитлеровцев. Сам он лично сбил 7

самолётов противника, последний — под Сталинградом. О нём даже четверостишие кто-то сочинил:

*«Фрицев лупит, Гансов бьёт,
Немцам жизни не даёт.
Нам примером служит он,
Это Ваня Вовкогон».*

Благодаря таланту организатора в его эскадрилье всегда было наименьшее количество безвозвратных потерь, но сам, бывало, допускал шутки «на грани». Однажды был такой случай. [43] Возвращается Иван из разведки, видит у КП толпа, а рядом По-2. Значит, начальство пожаловало. И так притёр свой Ил, что все, кто был у КП, прямо в лужи уткнулись. Было это на аэродроме Половинкино, в начале марта 1943 года. Тогда только что ввели в нашей армии погоны. Вот генерал, командир 290-й ШАД и прилетел показаться в этих погонах. В полку-то ещё никто их не видел. Думал Иван, что похвалят за такую технику пилотирования. Ан нет, получил строгое взыскание. Ну и награждали его пореже других (начальство оказалось злопамятным).

3 командира эскадрильи за 2 месяца! Это очень тяжёлые потери. Один из них, Вовкогон (104 боевых вылета). Лейтенант Белов — 67 боевых вылетов, ст. лейтенант Ахмадеев Я. Х. и его воздушный стрелок ст. сержант Баклан В. И. — оба погибли на третьем боевом вылете.

8 сентября 1943 года, опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Звания Героя Советского Союза командиру 299 штурмового авиаполка майору Ананьину Степану Константиновичу и командиру эскадрильи 299 ШАП лейтенанту Жигарину Фёдору Александровичу. Этим же указом звание Героя Советского Союза присвоено командиру АЭ 5 ГИАП, который часто сопровождал наш полк на боевые задания, Попкову Виталию Ивановичу.

Далее полк начинает бои уже на правом берегу Днепра, атакует укрепления в Кривом Роге, разрушает железнодорожные коммуникации, бронепоезда на них, ведёт разведку в интересах 6-й армии. Ещё у немцев в руках Мерефа — железнодорожный узел южнее Харькова, [44] наши штурмовики не оставляют его без внимания. Немцы с Украины отступают, и пощады им нет. 14 октября 1943 года нашими войсками освобождён город Запорожье. 6-й ШАД присвоено собственное наименование Запорожская. 25 октября освобождены города Днепропетровск и Днепродзержинск.

В 1944 году вся Территория Советского Союза полностью освобождена от немецко-фашистских захватчиков, освобождены и некоторые государства Западной Европы. 17-18

октября 1943 года войска 3-го Белорусского фронта пересекли границу Восточной Пруссии.

Год 1944 был для нас знаменателен и тем, что обещанный ещё в 1941 году, Второй фронт, наконец-то, открыт в этом году. В ночь на 6 июня англо-американские войска высадились в Нормандии (Северная Франция). 2 тысячи бомбардировщиков разрушали оборонительные укрепления немцев.

Для полка он был знаменателен тем, что запорожцы за оборону города в 1941 и освобождение в 1943 годах подарили нам 42 новых самолёта Ил-2. На фюзеляжах было написано имя землячки запорожцев, Героя Советского Союза Осипенко Полины Денисовны. Митинг, посвящённый вручению подарка, состоялся 1 мая 1944 года на аэродроме Кайдаки в пригороде Днепропетровска, где присутствовали делегации трудящихся, города и области. Подарок был куплен на собственные сбережения запорожцев. [45]

Полку предстояли ещё тяжёлые бои на чужой территории по освобождению от гитлеровцев народов Западной Европы. 15 мая 1944 года полк вылетел на фронтовой аэродром Сиротское, Николаевской области. В июле и августе шли бои за овладение нашими войсками Сандомирским плацдармом в Польше. Этот небольшой участок между реками Сан и Вислой, перед сильно укреплённым городом Кельце, был насыщен артиллерией, в том числе зенитной. На 1 кв. километр приходилось до 230 орудий (не считая орудий танков и САУ). Лётчики, возвращаясь со штурмовки плацдарма, говорили, что за всю войну ни разу не видели такого интенсивного зенитного огня.

ЗДРАВСТВУЙ, ЗАПОРОЖЬЕ

*Когда мы в сорок первом защищали
Красу и гордость Родины моей,
В пылу боёв тогда не замечали
Твоих дворцов, проспектов, площадей.*

*Прощались, молча, стиснув зубы,
Последний раз, взглянув на Днепрогэс,
Давали клятву бить врагов повсюду,
Что б не было им места на земле.*

*Мы эту клятву выполнили свято,
Вернулись на родные берега.
Пришёл врагу суровый час расплаты
За воды поседевшего Днепра.*

*В боях за город лучших положили,
Но не забыты смелых имена:
В их память запорожцы подарили
«Полину Осипенко» — полк Ил-2.*

*И до победы в небе над Берлином,
Не зная страха, шла на смертный бой, [46]
Крушила рать фашистскую «Полина»
За Днепр, за Днепрогэс, за город мой.*

*Наш славный город юности и братства,
Мы вновь с тобой встречаем юбилей.
Живи в веках, расти, цвети и здравствуй
Для радости и счастья всех людей!*

ГЛАВА 9. НА БЕРЛИН!

Из акта о состоянии материальной части самолётов Ил-10 с мотором АМ-42, проходящей войсковые испытания на боевое применение в 108 гвардейском штурмовом авиационном Рава-Русском ордена Суворова полку 6-ой ГШАЗОБХД по состоянию на 27.04.45 года:

«27.03.45 г. 108 ГШАРРОСП в количестве 25 экипажей прибыл на аэродром ШПРОТТАУ и начал подготовку и проведение войсковых испытаний самолётов Ил-10 с мотором АМ-42 на боевое применение.

В последующие дни в полк прибыло еще 10 самолётов Ил-10. На аэродроме базирования полк имел 35 самолётов.

В ходе подготовки самолетов к боевым полетам технический состав полка выполнил все регламентные работы на самолетах, моторах, вооружении, спецоборудовании и полностью произвел подготовку материальной части к летней эксплуатации по перечню работ ИАС дивизии. [47]

Помимо этих работ технический состав полка совместно с заводскими бригадами заводов № 18 и 24 провел большую работу по устранению ранее выявленных дефектов и отказов материальной части за время перелета, а также учебно-тренировочных полетов. Основными из них были: доработка обтекателей шасси и створок бомболюков.

С 30 марта по 14 апреля 1945 года полк на аэродроме Шпроттау выполнял учебно-боевые полеты на полигоне. За это время полком совершено 150 учебно-тренировочных полетов с общим налетом 74 часа 24 минуты.

Материальная часть самолетов и моторов эксплуатировалась в хороших условиях: травяной покров и бетонированная ВПП.

8 апреля из-за отказа в работе мотора самолет Ил-10 произвел вынужденную посадку вне аэродрома (летчик гв. мл. л-нт Дорох А. И.). Причиной отказа мотора № 45232 явилось разрушение подшипников коленвала на 29 часе работы мотора. Самолет восстановлен в ПАРМ-3, мотор подлежит замене.

14 апреля 1945 года полк в составе 27 самолетов (7 самолетов перелетели 16 апреля) перебазировался на аэродром Кюльпенау, откуда 15.04.1945 г. производил учебно-тренировочные полеты, а с 16 по 22 апреля вел боевую работу вместе со 109 и 110 полками. Материальная часть эксплуатировалась на пыльно-песчаном аэродроме.

С целью защиты моторов техсостав производил профилактические мероприятия: смазывание слоем [48] тавота всасывающего патрубка, закрытие патрубка промасленными салфетками до прогрева мотора перед взлетом на старте.

При выполнении учебно-тренировочных полетов 14 и 15 апреля летный состав отметил беловатый дым из выхлопных патрубков на некоторых самолетах.

16 апреля полк начал боевую работу по программе 2-ой ВА.

18-20 апреля на шести самолетах упала мощность моторов. Отмечен выхлоп белого дыма, перебои в работе, замасливание свечей, при проворачивании винта — слабая компрессия, увеличен расход масла. Вывод: износ и усадка поршневых колец.

При разборке мотора установлено:

- износ поршневых колец, отсутствие конусности;
- большая усадка колец-зазор в стыке 7-15 мм.

После 5 дней боевой работы из-за преждевременного износа и усадки поршневых колец вышло из строя 9 моторов. На день составления акта полк двенадцатью самолетами не может вести боевой работы. Дальнейшие полеты на этих самолетах из-за потери мощности моторов производить невозможно.

На день составления полком акта выполнено 208 боевых вылетов с общим налетом 230 ч. 15 мин., в среднем на один самолет приходится 6 ч. 45 мин. Программа войсковых испытаний на боевое применение выполнена на 80-85 %. [49]

На день составления акта:

- исправных — 13 самолетов;
- потери — 2 самолета;
- из-за отказа мотора — 2 самолета;
- по вине летного состава — 1 самолет;
- стружка свинцовой бронзы — 1 мотор;
- стружка в маслофильтре — 1 мотор;
- выбрасывание масла через суфлер — 1 мотор;
- преждевременный износ и усадка поршневых колец — 12 моторов;
- ремонт планера — 1 самолет (сел на одно колесо).

Выводы: ...7. После восстановления моторов и доукомплектования самолетами полк может на самолетах Ил-10 выполнять боевую работу».

25 апреля 1945 года заводом № 24 доставлены три мотора АМ-42 и 28 комплектов поршневых колец. А 26 апреля 1945 года весь техсостав, свободный от боевой работы, под

руководством инженеров-мотористов работал в 3 смены, в условиях непригодности помещений, доводя самолеты до боевой готовности.

17 апреля полк перебазировался на аэродром Коло. Он не был таким пыльным, и взлетная полоса оказалась стандартной. И хотя оставшимися самолетами полк вел боевую работу, моторы все больше теряли мощность.

Машина Ил-10 нравилась всем. Этот самолет по своим качествам похож на истребитель. И некоторые летчики, особенно те, что пришли из истребителей (Ахрютин Миша, Зубов Нил), пытались на нем выполнять фигуры высшего пилотажа. Командир полка [50] наказывал непослушных, но, как говорят, «охота пуще неволи».

Всем было ясно, что война вот-вот закончится.

2 мая над рейхстагом поднят красный флаг, но сопротивление немцев еще не сломлено.

И вот 8 мая последний вылет на Прагу... Немецкие солдаты всюду поднимают белые простыни, сдаются.

1418 дней и ночей непрерывных боев.

Залпы артиллерии возвестили всему миру, что Великая Отечественная война завершилась нашей Победой!

* * *

*В тот день, когда окончилась война
И все стволы палили в счет салюта,
В тот час на торжестве была одна,
Особая для наших душ минута.*

*В конце пути, в далекой стороне,
Под гром пальбы, прощались мы впервые
Со всеми, что погибли на войне,
Как с мертвыми прощаются живые.*

*До той поры в душевной глубине
Мы не прощались так бесповоротно,
Мы были с ними как бы наравне,
И разделял нас только лист учетный.*

*Мы с ними шли дорогами войны
В едином братстве воинском до срока,
Суровой славой их озарены,
От их судьбы всегда неподалеку. [51]*

*И только здесь, в особый этот миг,
Исполненный величья и печали,
Мы отделялись навсегда от них,
Нас эти залпы с ними разлучали.*

А. ТВАРДОВСКИЙ

ГЛАВА 10. СЛУЧАИ ИЗ БОЕВОЙ РАБОТЫ ПОЛКА

В стремлении узнать как можно больше об истории своего полка, его боевом пути, мои товарищи, однополчане не жалели времени и сил для того, чтобы история эта была наиболее точной, разумеется, правдивой и полной.

Поэтому много писали в разные инстанции, докапывались до истины. Так в 1985 году была установлена связь с украинскими следопытами, которые нашли обломки самолётов полка с останками экипажей, и установили им памятники.

Позднее, в 2001 году, нам удалось связаться с начальником поискового отряда «Демянск» Павловым Анатолием Степановичем, который открыл нам ещё одну тайну гибели нашего лётчика мл. лейтенанта Дубинина Георгия Александровича. Он должен был уточнить разведданные доставленные мл. лейтенантом Жигариным Ф. А. по аэродрому противника Глебовщина.

Обстановка складывалась следующим образом. Жигарин вылетел в 12.35, когда аэродромная команда и зенитчики Глебовщины обедали. Перед Глебовщиной Жигарин сумел сбить два транспортных Ю-52 и на аэродроме наделал «шороху», разбомбив ещё два-три [52] Ю-52. Ему удалось вырваться из зенитного огня и его, хотя подбитый самолёт, но долетел до Крестцов.

После Жигарина полетел мл. лейтенант Дубинин — в 14.15. Разумеется, его зенитчики уже ждали. Он пришёл на аэродром и сбросил бомбы на скопление самолётов, указанных Жигариным. После этого пытался прорваться через зенитный заслон. Но неудачно. Один из снарядов лишил маневренности самолёт и зажёг его. В районе деревни Игожево Георгий выбросился с парашютом, и ветром отнесло его на большую ветлу, видимо, ивы. В деревне располагался штаб 12-й немецкой дивизии. Солдаты сорвали лётчика с ветлы и повели на допрос.

А горящий самолёт упал на один из крайних домов, где находилась гауптвахта для немецких штрафников. Огонь перекинулся на близлежащие дома, где жили офицеры. На гауптвахте под разбитым самолётом сгорели свыше 10 солдат, в том числе и часовой. Когда пожар в деревне был потушен (сгорело 12 домов), мл. лейтенанта Дубинина немцы расстреляли у обломков его самолёта.

Об этом Павлову стало известно от старожилы деревни Игожево. Продолжая раскопки в Демянском районе, а также в районе деревни Федоровка, его отрядом обнаружено более сотни не захороненных наших солдат.

С 2005 года в городе Демянске теперь есть братская могила и памятник захороненным здесь солдатам Великой Отечественной Войны. [53]

А однополчане 108 гв. ШАП увековечили память мл. лейтенанта Дубинина вместе с 15-ю другими нашими товарищами, погибшими при защите Москвы, памятником, установленным на территории СШ № 1909 в Москве, на том месте, где в 1941-42 годах был Люберецкий аэродром.

Так благодаря патриотам Родины ещё один наш товарищ обрёл имя, а не пропал без вести, как это было написано в «похоронке» матери Григория.

В Книге Памяти Вологодской области, в томе № 23, на стр. 344 имя мл. лейтенанта Дубинина Георгия Александровича занесено навечно. Наш однополчанин был из города Устюжна Вологодской области.

* * *

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА РЯБОШАПКО ВАСИЛИЙ ЯКОВЛЕВИЧ

(21.07.1917 — 03.04.1942)

Его характер, как Героя, описать сложно. Был он рядовым лётчиком, но командование полка доверяло ему и группы водить. Его зоркий глаз, казалось, видел даже то, что делалось сзади. Наверное, поэтому он предложил командиру полка использовать свой Ил, как истребитель прикрытия для незащищённой группы Ил-2.

Впервые такой случай представился в то время, когда Рябошапко летал с аэродрома Крестцы. Полк в это время был в штате 2-й Ударной Авиационной группы ВГК. Было это во время защиты Москвы, на Северо-Западном фронте. [54]

Конкретно. 26 марта 1942 года 4 Ил-2 вылетели на штурмовку населённых пунктов Горушка, Кудрово, Шапкино для подавления полевой артиллерии. Ведущим был командир звена лейтенант Михайлов П. И. С ним были: старший политрук Антипов С. Д. и старшина Ефремов Н. Д. Рябошапко держался выше группы на 400-500 метров и зорко следил за воздушным пространством. Вдали, выше его самолёта, показалась пара Ме-110 (двухмоторный истребитель). Василий не препятствовал их сближению с группой из трех Ил-2. Но когда они перешли в атаку, Рябошапко на пикировании развил скорость больше истребителей и ударил по левому, видимо ведущему. Тот сразу вспыхнул и стал падать. Второй Ме-110 не стал ждать второй очереди и ушёл в облака. Это была первая у Рябошапко победа в воздушном бою. Эксперимент прошёл удачно.

28 марта Рябошапко снова пошёл с четвёркой Ил-2 и снова одержал победу в воздушном бою (сбил Ме-110 и ещё «мимоходом» подбил бомбардировщик Ю-88). В этом боевом задании отличился и младший лейтенант Жигарин Ф. А., он сбил Ю-88. А первым

в воздушном бою отличился командир звена младший лейтенант Михайлов П. И. (москвич). Это было 21 марта 1942 года. Он также сбил истребитель Ме-110.

Рябошапко, прежде чем попасть в Качинскую лётную школу, около двух лет работал инструктором в Криворожском аэроклубе. Таким образом, и опыт ему пригодился, и учёба в Каче, где готовили истребителей. Всё это бесспорно способствовало [55] совершенствованию мастерства летчика с недюжинными способностями и светлым умом.

Летая на боевые задания ещё в составе 6-й РАГ, Рябошапко совершил подвиг. Он спас командира звена, своего ведущего, лейтенанта Якушева А. В., который вынужден был сесть на территорию врага (самолёт подбит зенитным снарядом). Рябошапко, не раздумывая, приземлился рядом с самолётом Якушева, посадил его в фюзеляж, и взлетел, когда фашистам оставалось до них 25-30 метров.

Что касается других его поступков, то они не были столь значительными. Командир эскадрильи ст. лейтенант Богданов А. И. частенько распекал его за то, что он без причины оказывался выпивший, а то ещё где-то набедокурит. Сажал его на гауптвахту, если такая оказывалась в гарнизоне. Но не было такого, чтобы Рябошапко не полетел на боевое задание. На этот случай его всегда «амнистировали».

А погиб он по нелепой случайности. На этом же аэродроме в Крестцах размещался 567 ШАП. Командир полка попросил у Греськова, чтобы Рябошапко сводил группу стажера капитана Черткова на боевое задание (т. к. он хорошо знал подходы к цели и отлично ориентировался). В назначенный час Рябошапко повёл группу Ил-2 капитана Черткова. Штурмовка цели прошла удачно, самолёты все целы. При возвращении на аэродром при посадке «ведущий» группы капитан Чертков столкнулся с самолётом Рябошапко, и самолёт рухнул вблизи аэродрома. Похоронили Василия на братском кладбище в парке г. Крестцы. [56]

21 июля 1942 года (в день рождения Василия!) Указом президиума Верховного Совета СССР Рябошапко Василий Яковлевич удостоен звания Герой Советского Союза. Это звание он заслужил своим ратным трудом, за инициативу в борьбе с фашистами, за спасение командира, за сбитые самолёты противника, за 27 боевых вылетов, за отвагу и героизм.

В 1980 году, на День Победы (35-летие) в Крестцах побывали несколько наших однополчан, и здесь они впервые встретили жену Рябошапко Марию Григорьевну с дочкой Тamarой. Наши ребята очень обрадовались встрече, но ещё больше рады были Мария Григорьевна и Тамара.

С тех пор они стали постоянными членами коллектива однополчан, и мы их всегда приглашали на наши встречи по боевому пути нашего полка, пока была жива Мария Григорьевна (она скончалась 21.11.1999).

Когда в Шпроттау прилетели из Куйбышева первые наши 25 Ил-10 (27 марта 1945 года), все кто был на аэродроме, бросились их встречать. Конечно, здесь были и лётчики 5 ГИАП, которые оценивая осматривали новые штурмовики и тут же осаждали лётчиков вопросами: «Насколько устойчив самолёт? Какова скорость, максимальная, минимальная? Лёгок ли в управлении?» И ещё множество вопросов, в которых лётчики старались представить себе, что это за самолёт. А на второй [57] день (28 марта) один из командиров АЭ 5 ГИАП, Герой Советского Союза, гв. ст. лейтенант Попков Виталий Иванович предложил нашему командиру полка гв. подполковнику Топилину О. В. устроить поединок между Ла-5 и Ил-10. Защищать честь полка вызвался начальник Воздушно-стрелковой службы (ВСС) гв. капитан Сироткин А. И. с воздушным стрелком Аветяном А. М.

Взлетели, разошлись в разных направлениях и схватились в воздушном бою... Конечно, плохо, что не было в то время фотокинопулемётов, фиксирующих поражение противника. Но и без них ни один «промах» не прощали многочисленные свидетели этого «воздушного боя». «Бой» шёл с переменным успехом, то Ла-5 атаковал Ил-10, то наоборот, наш штурмовик наседавал на Ла-5. Капитан Сироткин ранее воевал в истребительном полку, поэтому знал как вести себя в такой обстановке, угадывал маневр истребителя и применял контрмеры, чтобы не попасть под прицел «противника». Ревели моторы двух охотников «взбираясь» на «мёртвую петлю», а на аэродроме неотрывно следили за каждым маневром и лётчики, и техники.

Громкими возгласами и криками «Ура» встречали зрители каждый удачный маневр того и другого самолёта, как будто лётчики могли их услышать.

Наконец, «бой» закончен. Самолёты идут на посадку — впереди Ил-10, за ним Ла-5. Аплодисментами встречали лётчиков зрители необычайного воздушного «боя». И пусть ни тому, ни другому не удалось завершить атаку победой над «противником», зрелище было великолепным. [58]

Лётчики потные, взъерошенные, возбуждённые только что прошедшим «боем», подошли к толпе встречавших, и тогда Попков сказал:

— Всё, братцы, мы вам больше не нужны. С мессерами и фоками теперь вы и сами справитесь!

Правда, в Берлинской операции истребители 5 ГИАП нас сопровождали, но это только потому, что фронтовые испытания Ил-10 ещё не были закончены.

И лётчикам, и техникам пришлось ещё изрядно потрудиться, прежде чем был подписан акт об успешных фронтовых испытаниях Ил-10 и рекомендации принять их на вооружение Красной Армии.

* * *

Это было ещё в период обороны Москвы. 03 октября 1942 года 6 Ил-2 (Ананьин, Толкачёв, Жигарин, Дранов, Беляков, Белов) и 8 ЛАГГ-3 атаковали аэродром Новое Село (Смоленская обл., Вяземский район). Уничтожено около 30 самолётов на земле и в воздушном бою сбиты 3 Ю-87. Их сбивали: Ананьин, Дранов, Толкачёв. Уничтожен склад с боеприпасами и 4 автомашины с грузом.

6 Ил-2 (Белышев, Сафронов, Дранов, Белов, Цветков, Железняков) в сопровождении 6 ЛАГГ-3 и 4 Як-1 (над целью отстали от Ил-2) атаковали аэродром Дугино. Уничтожено до 25 самолётов на земле. В районе цели обстреляны зенитной артиллерией и атакованы истребителями. Самолёт Белышева подбит зенитным снарядом. Ведущий дал команду на отход от цели. Его стал сопровождать Дранов, но и его [59] самолёт тоже был подбит и мотор стал давать перебои. Белышев попытался выбраться из зенитного огня, но тут его атаковали 4 Ме-109.

Далее письмо офицеров штаба в/ч 150. Кавалеристы описали бой Белышева с 4 Ме-109:

«За лесом вблизи мы услышали шум нескольких моторов и тут над поляной появились 5 самолётов — 4 немецких и один наш, со звёздами на крыльях. Наш лётчик то увёртывался от пушечного огня противников, то сам атаковал одного из них. Крылья и фюзеляж были простреляны, в них сияли сквозные отверстия. Но вот один из немецких истребителей подошёл к Илу совсем близко и длинной очередью свалил наш самолёт. Он загорелся и резко пошёл вниз. Немцы сразу же ушли. Мы подбежали к горящему самолёту и извлекли лётчика из кабины. Он был мёртв. На его гимнастёрке сияли ордена Ленина и Красной Звезды, а так же — медаль «За отвагу». Далее из документов мы узнали его звание и должность по 299 штурмовому авиаполку, а так же узнали и его домашний адрес. Все мы гордимся вашим лётчиком-соколом и будем мстить за его гибель ненавистным фашистам.

Героя мы похоронили в деревне Щукино, Zubовского района со всеми воинскими почестями и сообщили его жене Анне Ивановне о героической гибели её супруга и отца детей».

* * *

12 мая 1943 года ведущий командир звена ст. сержант Железняков и командир звена мл. лейтенант Обухов И. И. с воздушным стрелком Губиным вышли на [60] разведку в район железной дороги Барвенково-Славянск. Они уже заканчивали обзор, когда их внезапно атаковала пара Ме-109. Железняков сумел уйти от них, а в двигатель самолёта

Обухова попал снаряд, и двигатель заклинило. Обухов вынужден был произвести посадку вблизи населённого пункта Петровское (Балаклейского района).

Невдалеке от посадки самолёта был сарай. Обухов и Губин решили укрыться в нём до ночи. Их увидел полицай. Он доложил об этом в немецкую комендатуру, и наших лётчиков захватили. Но, воспользовавшись ротозейством солдат, им удалось бежать и спрятаться в зарослях кустов. С наступлением темноты беглецы выбрались из засады, и присмотрели домик на окраине села... Хозяином оказался староста, верно служивший немцам. Он запер их в сарае, а утром немцы вдоволь поиздевавшись над нашими товарищами, отдали их полицаям, которые лопатами рубили их... Об этом рассказывали нам возвращавшиеся из госпиталя тех мест воздушные стрелки Осипец и Гольденберг.

Первым в нашем полку в воздушном бою сбил немецкий двухмоторный истребитель Ме-110 командир звена мл. лейтенант Михайлов Пётр Иванович.

Всего, по документам боевой работы полка, лётчики и воздушные стрелки за время Великой Отечественной Войны сбили 43 самолёта противника. Последним оказался ФВ-190, сбитый воздушным стрелком гв. сержантом Зыковым Василием Михайловичем. Это было 17 июля 1944 года. Восьмёрка Ил-2 штурмовала противника, его [61] технику в населённых пунктах: Авадно, Городно, Порицк. Пара самолётов: мл. лейтенант Чижков М. А. — Зыков В. М. и мл. лейтенант Никулин П. Н. — Новиков С. Т. замыкали группу. Лётчик ФВ атаковал самолёт Чижкова, предвкушая легкую победу, но опередил его залп. Зыков точной очередью сбил самолёт противника (по справке немецкого архива обер-фельдфебель Зигфрид Зик сбил 31 наш самолёт). Так что воздушный стрелок Зыков В. М. сбил немецкого аса. За этот бой он награждён орденом Славы 3 степени. Такими же орденами за аналогичный подвиг награждены ещё два воздушных стрелка гв. старшина Жуков Ю. Ф. и гв. старшина Борейшин Ф. В., а Дубинец И. П. и Гольденберг П. Л. за сбитые самолёты награждены орденами Красной Звезды.

* * *

В начале ноября 1943 года полк принимал участие в наступательных операциях на правобережной Украине и фактически уже недалеко был Кривой Рог.

5 ноября шестёрка Ил-2 и 6 Як-1 (106 ГИАП) штурмовали артиллерийско-миномётные батареи в районе Любимовки. Уничтожены 2 миномётные батареи и 2 пушки полевой артиллерии, 3 автомашины с грузом и до 20 солдат и офицеров.

Возвращаясь на свой аэродром, Магдалиновка, в районе Кудашевки ведущий группы гв. лейтенант Новиков А. К. со станции наведения принял сигнал: «На наши позиции идут бомбардировщики Ю-87. Наши истребители на подходе, но нужно задержать, воспрепятствовать бомбёжке наших позиций». Новиков [62] разворачивает

группу на 180 градусов и идёт встречным курсом на Ю-87 численностью до 30 самолётов. Атакой Илов порядок бомбардировщиков расстроен и только 6 Ю-87 удалось достичь цели. Новиков в этом бою сбил один Ю-87.

За проявленную инициативу и неравный воздушный бой с численно превосходящим противником, из которого штурмовики вышли победителями, командование наземных войск объявило благодарность. Состав группы был в следующем составе: Новиков — Баженов, Брин — Федулов, Воронин — Сиверин, Савенко, Завизёнов — Пшеничников, Мельник — Брюханов.

На штурмовку и воздушный бой потрачено 1 час 25 минут.

* * *

ЗА 72 ДНЯ ДО ГИБЕЛИ... (ПИСЬМО С ФРОНТА) [63]

Здравствуй, Нюсик!

Целую Инночку и Леню! Привет мамаше и Груне.

Передай привет в Елдушино. Писем твоих что-то очень давно не получал. Писал ранее в письме, что с мая м-ца и по сегодняшний день все еще нет ни одного твоего письма. Адрес, который был до этого письма, был уже сменен, что по этому адресу не пиши. Новый адрес еще не знаю, а я нахожусь в доме отдыха. Адрес дома отдыха не даю, потому что здесь я буду всего только 15 дней, если не вызовут раньше. Так что твои письма меня здесь все равно не застанут.

Отдыхаю хорошо. Питание хорошее, только погода вот как приехал третий день стоит дождливая.

Отдыхающие все летный состав. Ходим рыбу ловить, да грибы собирать. В общем отдохнуть можно.

Дом отдыха в лесу около большого озера. Новостей особенных пока нет. Антипов работает все время моим комиссаром, но в последние дни нас с ним разлучили, перевели в другую часть, пока не известно куда. Я дал ему твой адрес будем искать друг друга через вас с Аней.

Вот пока все.

Пиши что сейчас делаешь? Устроилась нет на работу?

С приветом целую крепко тебя, Леню и Инну.

ВАСЯ.

21.6.42 г. [64]

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ

«... Последний бой,
он трудный самый...»

М. И. Ножкин

И вот настал он, последний бой. Для личного состава 108 ГШАП он стал особенно ответственным. Ведь нашему полку поручено во фронтовых условиях испытать новейший штурмовик, Ил-10. Не все и не всегда получалось хорошо. Буквально первые же боевые вылеты показали, что не все благополучно с двигателем. На первом аэродроме Охельхермсдорф из-за песчаного грунта двигатели задымили беловатым дымом — горело масло.

Тут же поменяли аэродром (ближе к г. Губену) и всем личным составом, включая моторную бригаду, сопровождающую самолеты, стали в полевых условиях менять поршневые кольца на большинстве моторов. Работали в три смены — надо было успеть, ведь до окончания войны оставались считанные дни...

Дело в том, что забор воздуха в двигатель был расположен неудачно, в нижней части центроплана. А не в крыле, как на Ил-2... Этот факт и усложнил обстановку: поднимаемый винтом вихрь подавал в двигатель воздух вместе с песком.

В двух сараях под руководством моторной бригады 24-го завода разбирали двигатели и меняли на них поршневые кольца. Работа, прямо сказать, [65] сложная и тяжелая. Нужно было снять двигатель с самолета, разобрать его почти до основания, заменить компрессионные кольца, снова поставить его на самолет... Тут же проводилась наклёпка обечаек в обтекателях шасси.

Это был настоящий штурм техники. И личный состав полка во главе с моторной и самолетной бригадами справились с этой сложнейшей задачей. Особо отличились старослужащие механики. Они имели громадный опыт по ремонту самолетов Ил-2, такие, как Фомичев, Ганцев, Лях, Кондратьев и многие другие.

К 20 апреля все 25 самолетов первой группы вышли на боевое задание в пригороды Берлина.

Посмотреть, как ведут себя новые самолеты приезжал первый их испытатель Герой Советского Союза Коккинаки. Он сделал замечание о том, что кой-где облупилась краска, нарушен глянец, что конечно, снижало скорость полета. Но в основном дал хорошую оценку нашему полку.

27 апреля 1945 года командование дивизии совместно с заводскими бригадами составило акт о пригодности самолета-штурмовика Ил-10 к боевым условиям и рекомендацией его использования вместо Ил-2.

ГЛАВА 11. О НАШИХ КОМАНДИРАХ

Первым командиром полка назначен **полковник Губанов Дмитрий Андреевич**. Он родился 25 октября 1898 года в селе Н. Санченево Ставропольского района Куйбышевской области.

1911 г. — закончил 3 класса начальной школы.

1921 г. — Школа им. ВЦИК.

1923 г. — Военно-теоретическая летная школа в г. Ленинграде.

1925-1927 гг. — Борисоглебская школа военных летчиков.

1931-1932 г. г. — Кунс (Курсы усовершенствования начальствующего состава) при Военно-инженерной академии им. Жуковского в г. Москве.

1930-1936 г. г. — Командир 37, 35, 37 лбАЭ Средне-Азиатского Военного округа.

С 1936 по 1938 г. г. — Слушатель летно-тактической школы ВВС КА.

С 1938 г. — командир 11 ЛБАП.

27.03.1941 г. — зам. командира 56 АД.

09.1941 г. — зам. командира 21 САД (Смешанная авиационная дивизия) [66]

18.09.1941 г. — командир 21 САД.

05.12.1941 г. — командир учебно-бомбардировочной группы, центра обучения ВВС Южного Фронта.

08.1943-03.1946 г. г. — зам. командира 300 ШАД (Штурмовая авиационная дивизия), Средне-Азиатского Военного округа.

Уволен в запас 07.05.46 г.

НАГРАЖДЕН: орденом Ленина; Красного Знамени; Отечественной войны 1 и 2 степени.

Командир старой закалки, всегда выдержан, в меру педантичный, довольно строгий к своим подчиненным. [67]

Хороший организатор, полковник Губанов прошел до начала ВОВ сложный путь становления. Несмотря на низкий общеобразовательный уровень, он продолжал учиться военному делу и безусловно был талантливым командиром. Другое дело, он не был «везунчиком» и, видимо, поэтому как включился в ВОВ полковником, так и закончил ее в том же воинском звании.

После ухода в запас проживал в городе Первомайске Луганской области. Скончался 9 апреля 1978 года.

В связи с назначением на должность заместителя командира 21-й САД полковника Губанова Д. А. полк принял заместитель Губанова, **майор Греськов Сергей Евменович**.

Гресков С. Е. родился в деревне Рудня Гомельской области 8 октября 1906 года, командовал полком в самый тяжелый период ВОВ. Полку под его командованием пришлось защищать Одессу на самолетах И-153, одновременно необходимо было переучиваться на новую матчасть — самолеты Ил-2, а, главное, буквально с первых дней начала обороны Москвы полк встал на ее защиту. С 3 октября 1941 года по сентябрь 1942 года велись бои на территории Московской области, с аэродромов Люберцы, Дракино, Горетово и др.

В начале августа 1942 года майора Греськова С. Е. назначили зам. командира 243 ШАД, а с 8.09.1942 по сентябрь 1946 он командовал 281-й штурмовой авиадивизией.

Вот несколько записей из блокнота С. Е.:

«Вечером 11 августа 1941, оставив неисправную автомашину, рассадил группу летно-технического [68] состава на автомашины ВВС 9-й армии и ночью прибыли в Тимофеевку.

12.08.41 г. перебрались в Николаев, вечером выехали в Херсон.

13.08. — выехали в Геничesk. Только подъехали к Бориславской переправе, началась бомбежка. В 19.00 прибыли в Геничesk.

1-й эшелон из Маринова (Одесская область Березовский район) в Геничesk вышел 08.08.41 и прибыл к нам 11.08.

17.08 — Упр. ВВС вызвало в Чаппинку. Приказ — выехать в Воронеж для получения Ил-2 и переучивания.

Из Чаплинки перегнали Ил-2, приступили к переучиванию.

Вылетели: Меркулов И. И., Махун АА, Киселев М. Н., Избаш Б. В. (Красичков Б. Н. сломал шасси).

Из Чаплинки пригнали второй Ил-2.

24.08 — выпущены: Дранов Г. М., Демский В. П., Шадров Ф. М.

04.09 — получил приказ ВВС 9-й армии убыть за матчастью в Воронеж (район Мариуполя), в этот же день перебазироваться в Володарское (район Мариуполя), 07-08.09 прибыл в Воронеж.

Старослужащие летчики и пополнение переучивались в Софьино, тренировались в полетах на Ил-2 в 5 ЗАПе.

11.09 погиб лейтенант Ванюшов Павел Михайлович (Произвел вираж на малой высоте, задел плоскостью землю). 13.09 похоронили его в Воронеже. [69]

С 17.09 по 21.09 продолжали переучивание в Софьино.

20.09-29.09 получены 20 самолётов — тренировка, стрельба, бомбометание.

20.09 подписан приказ о формировании двух-эскадрильного 299 ШАП.

29.09 Приказ ВВС КА назначение — вылететь в Крым.»

Майор Греськов С. Е. награжден за ратный труд: орденом Ленина, дважды орденом Боевого Красного Знамени, дважды орденом Кутузова 2-й и 3-й степени, Дважды орденом Красной Звезды и орденом Отечественной войны 1 степени.

Уволен в запас в 1953 году.

Скончался в городе Риге 5 марта 1978 года.

В городе Крестцы Новгородской области есть улица, которая названа именем командира 299 ШАП Греськова С. Е.

Третьим командиром полка стал **майор Макаров Леонид Сергеевич** (13.08 1907 — 26.10.1943 г.)

Ему выпало вести полк к победе в Сталинградском сражении. Макаров воевал в полку с 22 июня 1941 по 6 мая 1943 г.

В 1-й Запасной авиационной бригаде в сентябре 1942 года принял 299 ШАП уже в трехэскадрильном составе и отправился с ним на Воронежский фронт добивать фашистские войска, окруженные в Сталинграде. Завершив разгром немцев под великим городом на Волге, полк стал готовиться к летним боям на Курской дуге. В первых числах мая 1943 года майора Макарова Л. С. назначают командиром 74 гв. ШАП, а [70] полк он сдает штурману полка майору Ананьину Степану Константиновичу.

Майор Макаров Л. С. в полку совершил 44 боевых вылета.

Награжден орденами Боевого Красного Знамени и Красной Звезды, медалью «За отвагу» (в финской войне).

Образование 5 классов, в городе Великие Луки Калининской области. В 1934 году закончил в Ленинграде Военно-теоретическую школу летчиков, затем в г. Энгельсе закончил школу летчиков в 1935 году. В 1940 году командиром звена получил назначение в Харьковский военный округ на должность командира 21-й АЭ 62-й Легкобомбардировочной бригады, а когда формировался 11-й Легкобомбардировочный

полк вместе с личным составом 21-й АЭ перешел в этот полк и стал командиром 1-й авиаэскадрильи.

В 74 гв. ШАП командовал Макаров не долго.

В июле 1943 года он заболел и 26.10.1943 года скончался.

Майора Макарова Л. С. сменил штурман полка **майор Ананьин Степан Константинович**. Он командовал полком меньше месяца — с 06.05.1943 г. по 31.05.1943 г. В этот день повел на штурмовку аэродрома Краматорская дюжину Ил-2. В звездный налет на аэродромы противника Юго-Западного фронта приказано быть ведущими только командирам полков. Противник хорошо подготовился к налету. Из 12 погибло 3 экипажа. Сам командир полка в воздушном бою с 4 ФВ-190 [71] сбил 2, но два оставшихся, подбили его самолет и тяжело ранили летчика. Перетянув линию фронта, Ананьин С. К. произвел вынужденную посадку на фюзеляж в расположении наших войск. Ему оказана первая помощь, и он отправлен в госпиталь. После выздоровления Ананьин назначен командиром полка сначала в 625 (109 гв. ШАП), а потом с 08.1944 г. — в 672 ШАП.

8 сентября 1943 года майору Ананьину С. К. и командиру 2-й АЭ Жигарину Ф. А. присвоено звание Героев Советского Союза. Ананьин С. К. с 22 июня 1941 года по сентябрь 1942 года совершил 219 боевых вылетов на ПО-2, в том числе держал связь с партизанами, обеспечивая их продовольствием и боеприпасами. На Ил-2 совершил 38 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 4 самолета противника: 1 Ме-109, 1 Ю-87, 2 ФВ-190.

Послевоенная жизнь сложилась следующим образом:

22.06.1948 г. подполковник Ананьин прикомандирован к спортивно-военизированному обществу ДОСААФ, с 1950 года он стал начальником Куйбышевского аэроклуба.

6 апреля 1953 года его назначают начальником методического кабинета Энгельсского ВАУЛ (Высшее авиационное училище летчиков), где он работал до 9 ноября 1953 года и вышел в отставку по состоянию здоровья.

Ананьин Степан Константинович награжден: 2 орденами Ленина, 2 орденами Боевого Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1 степени, 2 орденами Красной Звезды. [72]

Скончался Степан Константинович в г. Свердловске. 12.01.1960 г. одна из средних школ в Свердловске носит имя героя. В городе Купянске Харьковской области одна из улиц носит его имя.

О последнем командире, который завершил командование полком, **Топилине Олеге Владимировиче** необходимо рассказать более подробно. Родился он 28 октября

1909 года в городе Янов Люблинского воеводства в Польше. При нем завершилась Курская битва, в самом конце которой (освобождением Харькова) закончилась эта величайшего накала битва. А 24 августа приказом № 264 Верховного Главнокомандующего полку присвоено гвардейское звание. Теперь он стал не 299 ШАП, а 108 гвардейский ШАП.

Школьное образование — несколько классов начальной школы, а затем — Харьковский техникум физкультуры. В 1929 году Топилин закончил 1-ю военную школу летчиков. После этого, в 1937 году — Липецкие курсы комсостава. Где воевал до назначения в полк, сведений нет.

Известно лишь одно: был в резерве на должность командира полка в 5 ЗАПе 1-й Запасной штурмовой авиационной Краснознаменной бригады.

Майор Топилин О. В. прибыл в полк в тот момент, когда личный состав находился на кратком отдыхе после неудачного налета на аэродром противника Краматорская, закончившийся ранением командира полка Ананьина С. К. Тыловой аэродром Манино находился в Калачевском районе Воронежской области. Сюда прибывали новые [73] самолеты уже с двумя кабинами (вторая — для воздушного стрелка). Прибывали и воздушные стрелки. Комплектовались экипажи, летчики оттачивали технику пилотирования, техсостав («техмаша») проводил ремонтные и регламентные работы. Полк готовился к решающему сражению — Курской битве.

Новый командир был строг с подчиненными, но, по-видимому, в этой строгости не хватало культуры в обращении с военными людьми.

Весной 1986 года работал я с документами полка в Подольском архиве. Помню, тогда меня очень удивила «кровожадность» Топилина. Если он давал кому-то взыскание, то на «полную катушку», т. е. на все, что ему положено властью командира полка. 8 суток домашнего ареста с вычетом 50 % от оклада.

Редко он смягчал наказание. Это для офицерского состава, а для сержантов — 10 суток гауптвахты. Поощрения были весьма редкими. Кроме этого мог перед строем «разнести» офицера, хотя здесь же был и сержантский состав. Ему ничего не стоило выругаться при женщинах...

Но вот, прибыл в полк заместитель командира полка по летной части **капитан Павличенко Александр Александрович** — прямая противоположность командиру. Всегда гладко выбрит, подтянут, сапоги — зеркало! Спокойный, приветливый. Он был из беспризорников, но, главное, прошел школу воспитания с великим педагогом нашего времени Антоном Семеновичем Макаренко. Лейтенант запаса, после окончания Балашовской военной школы летчиков, направлен на север, работал в отряде полярного летчика [74] Героя Советского Союза Водопьянова М. В. На ТБ-3 обеспечивал финский

фронт боеприпасами, продовольствием, обмундированием. За это награжден медалью «За боевые заслуги». Александр Александрович пришел в полк после тяжелого ранения, имея на своем счету 128 боевых вылетов на СУ-2. А вот то, что он прошел краткосрочные курсы при Военно-Воздушной академии после ранения, это было командиру не по себе. Топилин сразу же принял Павличенко в штыки. Не дав ему и дня передышки тут же послал его в разведку.

В общем, согласия у них не было, но Павличенко более выдержанный не вступал в споры, тем, более, скандалы. Однако Топилин настоял на своем и в самом конце войны, когда писали наградные листы на присвоение звания Героя Советского Союза, Топилин лист не подписал, хотя у Павличенко уже было 138 вылетов, в том числе на Ил-10 — больше всех в полку.

Пользуясь некоторым расположением командира дивизии генерал-майора Мироненко П. И. настоял на том, чтобы Павличенко А. А. перевели в дивизию, на должность инспектора по технике пилотирования.

После Отечественной войны майор Павличенко А. А. командовал транспортным полком на Дальнем Востоке, а затем — в Люберцах был первым замом командира 4 АДОН (Авиационной Дивизией Особого Назначения).

Топилин О. В. в 108 полку выполнил 16 боевых вылетов на Ил-2 и 1 — на Ил-10. [75]

Перед расформированием полка (июль 1946 года) в конце мая 1945 года был приказ командира полка о формировании экипажей. Я оказался в экипаже Топилина. Воздушным стрелком остался у него, как и в войну гв. старшина Синеок П. Г., моторист — гв. мл. сержант Кутья В. Ф. стрелок по вооружению — гв. мл. сержант Беев В. П.

Топилина мне пришлось выпускать в полет дважды: первый — тренировочный, второй — перелет в Пардубице ЧССР.

Я летел вместе с командиром. Доклад о готовности самолета он не стал слушать. Сказал «Садись» и мы полетели. Разбег стремительный, посадка — по высшему классу. Летал-то он здорово!

А фамилию мою, думаю, не запомнил.

Награжден Топилин О. В. двумя орденами Боевого Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденом Красной Звезды.

Полком командовал с 5.06.1943 г. по 27.12.1946 г. Уволен из рядов ВС 07.05.1956 г.

Скончался в городе Реутово Московской области 15.06.1972 г. Его жена, Зинаида Поликарповна, обратилась к Павличенко, когда нужно было хоронить командира. Александр Александрович сделал все как нужно: был и эскорт, и салют, и поминки...

Зинаида Поликарповна уехала в 1980 году к дочке в США. [76]

ГЛАВА 12.

О НАШИХ «ДЕВЧОНКАХ»

С 1942 года в полк начали прибывать девушки. В разное время число их доходило до 30 человек. Это были стрелки по вооружению, в обязанности которых входили: зарядка пушек и пулеметов, чистка оружия, подвеска или укладка в люки бомбовой нагрузки, установка взрывателей в бомбы. Работа, что и говорить, опасная и тяжелая, но девчонки не сдавались.

В полку нужны были прибористы, радисты, писари, парашютоукладчики, мастера по электроспецоборудованию. Девушки отлично справлялись со своими обязанностями. А еще приходилось им стоять в карауле — охранять самолеты. И если нам, мужикам было, порой, невмоготу, то что же испытывали девчонки?! А им было по 20-21 году.

Быт наш, что называется, полевой, зимой — землянка, летом — палатка. Конечно, мы старались создать для них сносные условия, помогали им когда это было необходимо, но полностью заменить их не могли.

Были среди них красивые и не очень, веселые и как буки необщительные, остроумные и недотроги, в общем, как все в этом полуженском возрасте. Но, главное, были они молодые, мы их любили, потому что напоминали они нам своих любимых. В конце войны одиннадцать пар образовали свои семьи. Конечно, большинство девушек выбрали летчиков и только три вышли замуж: одна — за адъютанта эскадрильи, другая — за [77] техника и третья — за воздушного стрелка. Две семьи осели в Москве, одна — в Новосибирске, одна — в Челябинске, одна — в Карелии, одна — в Белоруссии, одна — в Липецке, одна — во Владикавказе, две — в Одессе, одна — в Харькове. По разному сложились судьбы. На сегодня 3 пары уже скончались, нет уже 9 мужчин. О 12 девушках сведений не имею, не нашлись.

У Цыбиковой Маши, Алферовой Маши, Сомовой Маши в расцвете лет умерли сыновья (еще не женатые), у Сомовой сгорел дом, отняли ногу, передвигаться не может.

У Горельченковой Августы муж, Николай, спился, развелась. Заслуженная учительница младших классов, Почетный гражданин города Кемь. Награждена орденом Почета, трое детей, сыновья скончались от болезней, осталась одна дочь в Петрозаводске. Пожалуй, самая активная из девчонок, много сделала для поиска однополчан. Член совета ветеранов, всегда приезжает на встречи однополчан — Августа Батурина (Горельченкова).

На сегодня остались 1 мужчина и 6 «девчонок» (из семейных пар).

В 2006 году скончалась Яковенко (Аникиенко) Мария Денисовна, а в конце 2005 года скончалась Зехова Катя (Жукова). Тоже закончила институт, работала пока хватало сил.

*Мы уходим, мы уходим, мы уходим.
Дай вам, Бог, прожить, ребята, лучше нас...*

КИКАБИДЗЕ [78]

ГЛАВА 13.
ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

1. Ананьин Степан Константинович
2. Безух Михаил Иванович
3. Железняков Петр Филиппович
4. Жигарин Федор Александрович
5. Зеленко Екатерина Ивановна
6. Зиновьев Иван Иванович
7. Иванов Иван Иванович
8. Новиков Александр Кириллович
9. Рябошапка Василий Яковлевич

НАГРАДЫ ПОЛКА

1. Приказом НКО № 264 от 24 августа 1943 года 299 штурмовому авиационному полку присваивается гвардейское звание. С сего дня 299 ШАП именуется 108 гвардейский штурмовой авиационный полк.

2. Приказом НКО № 227 от 17 июля 1944 года 108 гвардейскому штурмовому авиационному полку присваивается собственное наименование — Рава-Русский.

3. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 19 февраля 1945 года «За образцовое выполнение заданий командования в боях с немецкими захватчиками при овладении городом Петрокув и проявленные при этом доблесть и мужество — наградить Орденом Суворова III степени 108 гвардейский штурмовой авиационный Рава-Русский полк».

М. Калинин

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР

А. Горкин

СЕКРЕТАРЬ ПВС СССР [79]

ГЛАВА 14.

КЕМ МЫ СТАЛИ

После окончания Великой Отечественной войны наши летчики, техники, механики не потеряли свое гвардейское звание и, как на фронте, пошли в атаку на разруху и неустройство нашей жизни. Уже в 1947 году, через 2 года после величайшей из войн, были отменены продовольственные карточки.

Страна возрождалась из пепла, каждый из нас работал не за страх, а за совесть. Каждый из нас помнил, что он — гвардеец и не было ему преград в достижении цели. Работали, не считаясь со временем и зарплатой. В то время, как и в бою, был всегда один призыв — Победа. Победы — в сдаче жилья строителями, Победа — в досрочном пуске завода. Как и на фронте не было нытиков. За дело брались дружно, с большой ответственностью и охотой. А когда жизнь начала возвращаться в нормальное русло многие из наших однополчан начали накапливать знания: летчики — в академиях, техники — в институтах.

После войны закончили институты:

1. Архипов Михаил Михайлович
2. Голов Михаил Васильевич
3. Гольдберг Яков Самуилович
4. Гольденберг Павел Львович
5. Гуськов Николай Гаврилович
6. Горельченкова (Батурина) Августа Михайловна [80]
7. Дубинец Иван Петрович
8. Ефимов Тимофей Егорович
9. Забабон Николай Иванович
10. Зенцов Сергей Александрович
11. Зехова (Жукова) Екатерина Семеновна
12. Живчиков Анатолий Иванович
13. Кизилов Иван Андреевич
14. Клобуков Леонид Яковлевич
15. Князев Николай Михайлович
16. Конюхов Николай Михайлович
17. Кулаков Иван Алексеевич
18. Солдаткин Виктор Алексеевич

19. Супрунов Павел Петрович

20. Ткачев Борис Петрович

Стали генералами:

1. Безух Михаил Иванович

2. Кандарацков Николай Тимофеевич

3. Богданов Владимир Иванович

Награждены орденом Ленина:

1. Греськов Сергей Евменович

2. Губанов Дмитрий Андреевич

3. Рагулин Иван Алексеевич

4. Смирнов Василий Никанорович

5. Ткачев Борис Петрович [81]

Награждены орденом Трудового Красного Знамени:

1. Васюков Даниил Максимович

2. Горельченкова Августа Михайловна — Орденом Знак Почета

3. Живчиков Анатолий Иванович

4. Кондратьев Виктор Кирсанович

5. Супрунов Павел Петрович — Орденом Дружбы народов

Однополчане, закончившие военные академии:

1. Афанасьевский Борис Александрович (ВПА им. Ленина)

2. Безух Михаил Иванович (Академия Генерального штаба)

3. Володченко Григорий Прокофьевич

4. Дуванов Александр Федорович

5. Дунаев Николай Николаевич (ВПА им. Ленина)

6. Железняков Петр Филиппович

7. Жигарин Федор Александрович

8. Зиновьев Иван Иванович

9. Кандарацков Николай Тимофеевич (ВПА им. Ленина)

10. Кириллов Михаил Степанович
11. Лысенко Михаил Павлович
12. Макковеев Константин Иванович
13. Маклаков Константин Александрович
14. Новиков Александр Кириллович
15. Пащенко Геннадий Петрович
16. Рассказов Геннадий Никитович
17. Сироткин Александр Иванович [82]
18. Суглобов Александр Иванович
19. Шмаков Феоктист Агапович

Стали заслуженными:

1. Голов Михаил Васильевич — Заслуженный хирург РСФСР
2. Горельченкова Августа Михайловна — Заслуженный учитель Карелии
3. Забабон Николай Иванович — Заслуженный врач СССР

Удостоены звания «Почетный гражданин города»:

1. Аврамчик Иван Артемьевич — города Рава-Русская
2. Бондаренко Семен Александрович — города Конотопа
3. Горельченко Августа Михайловна — города Кемь
4. Гуржий Иван Митрофанович — города Рава-Русская
5. Древаль Василий Григорьевич — города Рава-Русская
6. Живчиков Анатолий Иванович — города Рава-Русская
7. Жигарин Федор Александрович — города Рава-Русская
8. Зильманович Дмитрий Яковлевич — города Рава-Русская
9. Зиновьев Иван Иванович — города Рава-Русская
10. Иваньков Филимон Павлович — города Рава-Русская
11. Клобуков Леонид Яковлевич — города Рава-Русская
12. Кондратьев Виктор Кирсанович — города Конотопа
13. Новиков Александр Кириллович — города Рава-Русская
14. Павличенко Александр Александрович — городов Рава-Русская, Конотопа, Люберцы
15. Рагулин Иван Алексеевич — города Рава-Русская
16. Смирнов Василий Никанорович — города Рава-Русская

17. Фиклистов Юрий Александрович — города Рава-Русская
18. Шилов Виталий Степанович — города Рава-Русская [83]

ГЛАВА 15. УВЕКОВЕЧЕНА ПАМЯТЬ

1. В музее СШ № 93 города Запорожье, посвященного защитникам и освободителям города, значительное место отведено экспонатам нашего полка. Есть постоянная связь с музеем. Ведет музей Кайола Екатерина Ильинична, преподаватель математики. Ей помогает ее супруг Николай Петрович, хороший фотограф. Музей школы по патриотическому воспитанию школьников в 50-летие Победы занял 1-е место в Шевченковском районе г. Запорожья, а затем и в городе. (69098, г. Запорожье, ул. Полякова, 15, кв. 9, Кайоле Н. П.)

2. В городе Рава-Русская Львовской области, на мемориальном кладбище установлена мраморная плита с именами 6 наших однополчан, погибших в районе Львовской области. В городском музее смонтирован стенд «Наш Рава-Русский штурмовой».

3. В городе Купянске, где полк на одном аэродроме (Куриловка) воевал с 25 марта по 22 августа 1943 года. Установлены 2 памятника: командиру АЭ гв. лейтенанту Белову А. Ф. и пом. нач. штаба по химслужбе гв. лейтенанту Королеву К. В. В селе Куриловка одна из улиц названа в честь командира АЭ Белова. В городе Купянске одна из улиц названа именем Героя Советского Союза командира 299 ШАП майора Ананьина С. К. На мемориальном кладбище установлена плита с именами погибших однополчан в боях с этого аэродрома — 34 фамилии. [84]

4. Город Крестцы Новгородской области. На Ямском воинском кладбище установлен памятник Герою Советского Союза ст. сержанту Рябошапко Василию Яковлевичу.

Здесь же, установлена плита с фамилиями однополчан 299 ШАП, погибших при обороне Москвы в 1942 году:

- Ефремов Николай Дмитриевич, ком. звена, старшина;
- Нейжмак Григорий Петрович, пилот, старшина;
- Разломий Афанасий Кондратьевич, ком. звена, старшина;
- Федоткин Алексей Иванович, пилот, сержант;
- Якушев Афанасий Васильевич, ком. звена, ст. лейтенант.

Одна из улиц носит название им. ГСС Рябошапко. Имя Рябошапко присвоено средней школе № 1. Еще одна из улиц города носит имя командира 299 ШАП майора Греськова С. Е.

5. Воронежская область, с. Марченково, Ольховатского района. Одна из улиц носит имя командира звена гв. лейтенанта Кошелева Петра Назаровича.

6. Рабочий поселок Сурское, Ульяновской области. Одна из улиц названа именем Героя Советского Союза Жигарина Федора Александровича.

7. Город Семипалатинск. Семипалатинский финансовый техникум, где учился Герой Советского Союза командир АЭ 108 гв. ШАП гв. капитан Железняков Петр Филиппович, носит его имя. [85]

8. Город Кривой Рог, Днепропетровской области. В музее боевой славы 6-й гв. ШАД (в/ч 55685) собран обширный материал о боевом пути 108 гв. ШАП. В авиагородке на пьедестале выбиты имена Героев Советского Союза нашего полка.

9. Город Люберцы. 22 июня 1993 года, в День Памяти и Скорби, в сквере Люберецкого техникума сельскохозяйственного машиностроения однополчане 108 гв. ШАП установили памятный знак летчикам, погибшим в боях за Москву (1941-1942), и бывшим студентам техникума, погибшим в Афганистане. А в 1985 году совет ветеранов решил создать в этом техникуме музей боевого пути 108 гв. ШАП.

В создании музея активное участие проявили однополчане-москвичи, студенты и преподавательский состав. Большую помощь в создании музея оказал вертолетный завод имени Камова Н. И., где долгое время возглавлял вечерний факультет вертолетостроения МАИ бывший зам. командира 108 гв. ШАП полковник Павличенко Александр Александрович. Завод изготовил модели самолетов, на которых воевал полк: И-153 («Чайка»), Ил-2, Ил-10, оборудовал стеклянными перегородками вестибюль, помог создать интерьер, выделив для этой цели художника.

Не отстал в этом деле и Люберецкий Ковровый комбинат, выделив ковровых дорожек на сумму более 2 млн. руб. Музей и памятный знак стали базой для военно-патриотического воспитания студентов, а так же базой для встреч однополчан-фронтовиков. [86]

10. Город Москва. 6 мая 2005 года, в дни празднования 60-летия Великой победы, установлен памятный знак 15 летчикам, погибшим в боях за Москву на территории СШ № 1909. Школа расположена на месте бывшего Люберецкого аэродрома, где периодически базировался 299 (108 гв.) ШАП. В настоящий момент это Юго-Восточный Административный округ г. Москвы.

В школе организован музей боевого пути 108 гв. ШАП. Активное участие в создании музея и памятного знака приняли: председатель совета ветеранов полка полковник в отставке Живчиков Анатолий Иванович, его заместитель полковник в отставке Павличенко Александр Александрович, секретарь совета ветеранов Клобуков Леонид Яковлевич, директриса школы Нагорная Лариса Валерьевна и ее заместитель по воспитательной работе Надежда Владимировна Козлова.

9 мая 2005 года по инициативе председателя совета ветеранов Живчикова А. И. и при поддержке Администрации ЮВАО г. Москвы сооружен и открыт памятный знак 108 гв. ШАП. На пьедестале надпись: «Вечная слава военным летчикам — защитникам Москвы». Здесь в 1941-1942 годах базировался 108-й гвардейский штурмовой авиационный Рава-Русский ордена Суворова полк, принимавший участие в защите Москвы». [87]

ГЛАВА 16.

ВОСПОМИНАНИЯ ОДНОПОЛЧАН

(СУГЛОВОВ А. И., МАККОВЕЕВ К. М., АФАНАСЬЕВСКИЙ Б. А., СУПРУНОВ П. П., ГОРЕЛЬЧЕНКОВА А. М.,
КЛОБУКОВ Л. Я., ДОЛГОВ В. В.)

Вспоминает ст. техник АЭ Суглобов Александр Иванович:

«В 1938 году мне пришлось побывать на авиазаводе в г. Смоленске. Там готовили фанерные фюзеляжи для будущих Ил-2. Не все сразу получалось. Разрабатывали технологию, готовили оснастку для изготовления деревянных деталей. Это еще раз говорит о том, что правительство наше не дремало и готовилось к предстоящей войне. Будучи курсантом авиатехнического училища, я проходил здесь, в Смоленске, стажировку.

В том же 1938 году Подольский завод им. Орджоникидзе (котельного оборудования) готовил для будущих Ил-2 бронекорпуса для защиты мотора и других жизненно важных частей самолета».

О том, что первые дни Великой Отечественной войны и, в частности, ее начало, не были неожиданными, рассказывает Клобуков Леонид Яковлевич:

«В 1941 году, после 8-х 9-х и 10-х классов, нас, учащихся железнодорожной общеобразовательной школы № 15 в городе Котельниче, после сдачи экзаменов, 11-я дистанция пути Горьковской железной дороги пригласила принять участие в ремонте железнодорожного пути на время летних каникул. Мы, разумеется, согласились. Кроме физической закалки, еще и деньги будут платить.

18 июня мы выехали на соседний разъезд, где нужно было песчаный балласт под крестовиной стрелочного перевода заменить на щебенку. За этот и [88] последующие дни мы наблюдали, как постоянно шли на запад воинские эшелоны. В вагонах были солдаты, а на платформах — пушки, автомобили, какое-то другое военное имущество, тщательно укрытое брезентом. Были и самолеты, в разобранном виде, без крыльев.

Мы тогда думали, что, видимо, будут какие-то большие маневры, коль такое количество солдат и техники идут в том направлении».

До начала Великой Отечественной войны оставалось три дня...

ЧТО БЫЛО, ТО БЫЛО

Это было, буквально, в первые дни моей боевой работы. Говорю «работы» так как уверен: война, это тяжелая, беспощадная и очень ответственная работа. От меня и моих товарищей по звену, эскадрильи, полка зависят многие тысячи жизней, солдат наземных войск.

В летной школе учили меня уму-разуму и той самой ответственности за свои действия и за работу экипажа, командиром которого являюсь.

И вот, однажды (еще при обороне Москвы, был я тогда сержантом) на аэродроме Григорьевское (25 км южнее города Калуги) пробираюсь я к своему самолету через кусты и слышу девичий голос (стрелком по вооружению в моем экипаже была ефрейтор Шуракова Анна):

— Ох, ... , какая же она тяжелая!

Аня подтаскивала к самолету бомбу-полусотку. [89]

Девушка — «Метр с пилоткой». Мне бы промолчать, сделать вид, что я не слышал бранного слова, а я, как ретивый служака, решил заняться воспитанием члена своего экипажа.

— Что же вы так, Шуракова?!

Увидев командира, девчушка бросилась в кусты, забыв про бомбу. Нам было обоим стыдно. Ей — за бранное слово, вырвавшееся вгорячах, а мне — за неуклюжее замечание. В дальнейшем подобных эксцессов не повторялось. Может быть, этот, первый урок «воспитания» подействовал на меня отрезвляюще. Как-то получалось так, что замечаний по поводу исполнения своих обязанностей членами экипажа делать не приходилось.

А гв. младший сержант Шуракова Анна Никандровна награждена медалью «За боевые заслуги», прошла с полком до Победы и демобилизовалась в августе 1945 года, когда полк базировался в Венгрии, город Секешфехервар, одновременно со старослужащими призванными в Красную Армию еще до Великой Отечественной войны.

К сожалению, учеба в академии, женитьба, дети, все это «помогло» потерять связь с моей однополчанкой, о чем очень сожалею.

МАККОВЕЕВ КОНСТАНТИН ИВАНОВИЧ

ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ ГВ. СТАРШИЙ ЛЕЙТЕНАНТ

ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ГОРОДА РАВА-РУССКАЯ

СЕНТЯБРЬ 2007 ГОДА

* * *

Из послужного списка гв. старшего лейтенанта Макковеева Константина Ивановича. Родился 26.10.1923 г. в [90] г. Кинешме, за годы ВОВ совершил 104 успешных боевых вылета, в том числе — 11 на самолете Ил-10. Звание Героя Советского Союза не получил, так как «лимит» на Героев кончился. С сержанта дошел до старшего лейтенанта, заместителя командира эскадрильи. Трижды ранен, дважды с вынужденной посадки на территории занятой врагом, выходил с оружием и партбилетом.

Награжден двумя орденами Боевого Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1 ст., двумя орденами Красной Звезды и 20-ю медалями, в том числе за оборону Москвы, за оборону Сталинграда, за взятие Берлина, за освобождение Праги.

Личный состав полка гордится тем, что новейшую технику в конце ВОВ довелось испытывать нам, мы давали ей путевку в жизнь.

После окончания ВОВ закончил Военно-Воздушную академию, долгое время работал преподавателем Ейского Высшего училища летчиков. Подполковник в отставке Макковеев К. И. проживает в г. Ейске Краснодарского края.

Л. Клобуков

Выручил По-2

Командование полка большое внимание уделяло тщательной подготовке летчиков к выполнению боевого задания. Технический состав так же тщательно готовил к боевому вылету самолеты. [91]

Ведь самолет — оружие коллективное, готовят его многие специалисты и надо чтобы оружие действовало, бомбы сбрасывались, мотор работал безотказно, связь была бы надежной... Опытные командиры учили нас воевать. Мы гордились тем, что именно нашему полку доверили провести фронтовые испытания нового штурмовика Ил-10.

Поднимало наш боевой дух и настрой, когда снизившись над нашими окопами мы видели, как пехотинцы бросают вверх шапки и каски, приветствуя нас, штурмовиков. В эти мгновенья мы совершенно ясно чувствовали родство с наземными войсками и единое взаимодействие во имя Победы.

Шестерка штурмовиков с ведущим капитаном Новиковым А. К. обрабатывая цель сделала 14 заходов. Нам было приказано подольше поддерживать немецких солдат в лежащем положении. Тогда (по данным разведки, было уничтожено до 500 солдат и офицеров, а так же — до 200 лошадей, запряженных в повозки.

Приказом Командующего наземными войсками все летчики были награждены орденами.

Другой случай. Подлетаем к Запорожью. В цехах завода «Запорожсталь» засели немцы. По радио на нашей волне немцы предупреждают: «Внимание! Покрышкин!». Перед вылетом, нам об этом не было известно. Думаю: «Хорошо, что Покрышкин с нами, он нас в обиду не даст».

Видимость плохая из-за дыма от пожаров.

Замечаю, что начинаю обгонять самолет, который вот-вот начнет пикировать на цель. Сбавляю газ и одновременно вижу справа от меня самолёт, похожий на [92] Ла-5, но какой — то темной окраски... Этот самолет делает правый вираж и я ясно вижу на его крыльях кресты... Предупреждаю Серегу Сухорукова: «Рядом фоккер».

Как сказал бы Петя из к/ф «Чапаев»: «Пронесло».

Когда приземлились на аэродроме, внушение Сереге сделал, он должен был меня предупредить. С тех пор он всегда очень бдительно охранял свой самолет и не однажды выручал меня во время атаки немецкого истребителя. А на счет Покрышкина — это была провокация для того, чтобы притупить бдительность штурмовиков. Вообще-то говоря, наш полк Покрышкин сопровождал на боевые задания, но только в начале войны, на Южном фронте, в районе Одессы.

Еще один случай. Готовимся к вылету всем полком, но дождь и грунтовой аэродром размок.

Приезжает на мотоцикле начальник штаба Засенко А. И.

— Миронов, Афанасьевский, срочно разгрузить бомбы и — на разведку. Показывает нам район на карте. У Миронова в самолете сотки — там проще, а у меня ПТАБы. Вылет срочно. Самолет Миронова разгрузили, а мой — только из внутренних люков, разгрузили, а во внешних так и остались ПТАБы. Взлетели. Идем заданным курсом, уж километров 30 за линией фронта. Видим поперек курса движется колонна крытых брезентом машин. Миронов говорит мне:

— Давай-ка, Борис, ПТАБчиками их накрой! [93]

Ложусь на боевой курс и вдруг вижу рядом с колонной летит По-2. Откуда может здесь быть По-2?

Передаю Миронову — команда: «Отставить!».

Прошли еще километров 20, возвращаемся на аэродром. Дождь не перестает. Засенко уже здесь:

— Где были, что видели?

Миронов докладывает:

— В 30 км на дороге крытых машин много.

— Расстреляли?!

— Нет. По-2 помог.

Оказывается, немцы, предполагая окружение срочно отошли назад, а наши войска стали занимать их позиции. С нами хотели связаться, но низкая облачность и малая высота полета воспрепятствовали этому.

Так родной наш По-2 предупредил большую беду.

АФАНАСЬЕВСКИЙ БОРИС АЛЕКСАНДРОВИЧ

КОМАНДИР ЗВЕНА 2-й АЭ, ГВ. ЛЕЙТЕНАНТ

18 ЯНВАРЯ 1987 ГОДА

СОВЕТСКОЙ РОДИНЕ МЫ БЫЛИ СЫНОВЬЯМИ

20 февраля 1924 года я появился на Свет Божий. Отец мой, Петр Федорович, родился в 1902 году. Был рабочим на железной дороге, кондуктором на товарных поездах. Простудился, и вскоре после непродолжительной болезни, скончался в 1932 году. Мама, Мария Яковлевна, домохозяйка, 1898 года рождения. После смерти отца, пришлось ей вести все [94] хозяйство, воспитывать меня и младшую сестру Александру. Мне как старшему сыну, пришлось пробивать дорогу в жизнь самому, одновременно помогая маме.

До 1927 года мы проживали в селе Новоуспеновка, Запорожской области, недалеко от районного центра Веселое. Потом переехали на постоянное жительство на ст. Каменоломни Ростовской области. А в 1935 году переехали в Новочеркасск Ростовской области.

Великая Отечественная война застала меня курсантом Ростовской спецшколы ВВС. В это время мы находились в лагерях Батайского летного училища, где практически знакомились с материальной частью самолетов.

Когда немецкие войска подошли к Ростову, нашу школу эвакуировали в город Кисловодск. А в мае 1942 года я закончил спецшколу. Меня направили в Астраханскую военно-техническую школу, для подготовки авиамехаников самолетов Ил-2. В это время немецко-фашистские войска штурмовали Мамаев Курган в Сталинграде, это в военном отношении стратегически важная была высота. Кто владел этой высотой, тот и владел всей ситуацией в битве за Сталинград. В июне 1942 года, когда на Сталинградском фронте шли ожесточенные бои, враг мог взять Сталинград, нас курсантов, ночью подняли по тревоге и направили к переправе через Волгу, на правый берег, для укрепления левого фланга Сталинградского фронта. [95]

В то время были сняты на оборону Сталинграда все военные училища, находящиеся в Астрахани.

Оборону заняли в районе калмыцкого посёлка Ницаны, прикрывая левый фланг Сталинградского фронта. Активных боевых действий не происходило, если не считать бомбежки авиацией и ночными перестрелками дозорных отрядов.

В середине августа 1942 года, курсантские части были заменены кадровыми войсками, прибывшими из Сибири. Трудно приходилось нам, курсантам, не подготовленным для боевых действий, плохо вооруженным, даже не у каждого из нас была винтовка, не хватало гранат и бутылок с зажигательной смесью, которыми нам еще не приходилось пользоваться.

Было тяжело и страшно стоять в охране, выдвинувшись впереди окопов. Наверное, тогда поняли мы, как тяжело пехоте и под бомбёжкой и при обстреле артиллерией и миномётами. Мы это испытали на себе. Но прямого столкновения с противником удалось избежать, так как главный удар немцы наносили по центру непосредственно на город. Но отразить натиск врагов мы были готовы. К этому обязывала нас Военная Присяга. Мы были сильны своей молодостью и бесконечной любовью к нашей любимой Родине. Но главная наша задача — освоение новой техники, была ещё впереди.

Мы верили в нашу победу, верили в силу советского строя, в оружие, которое нам еще предстояло освоить и применить на практике — штурмовик Ил-2, как в последствии ему присвоили почетное звание «летающий танк». [96]

В этот период войны авиация пополнялась новыми самолётами, всё чаще видели мы и воздушные бои, и штурмовку наших Илов по передней линии обороны немцев.

Когда стало ясно, что Сталинград мы не сдадим, из Министерства Обороны (НКО) поступил приказ: «Всех курсантов направить для продолжения учёбы в свои военные школы».

Наша Астраханская ВТШ была эвакуирована в г. Усть-Каменогорск Восточно-Казахстанской области. В мае 1943 года с группой курсантов я был направлен на стажировку в действующую часть, в район предположительно серьёзного лётного сражения на Курской дуге. Наш полк 241-й ШАП ведёт бои за освобождение г. Белгорода.

Стажировка закончилась в сентябре 1943 года и мы, курсанты, возвратились в Астраханскую ВТШ для продолжения учёбы. В феврале 1944 нас, уже закончивших учёбу и получивших звание сержантов и старших сержантов, направили по штурмовым полкам 17-й воздушной армии. Группа курсантов, теперь уже сержантов и старших сержантов, в которую попал и я, была из одиннадцати человек. Это были: Голов М. В., Жуков Л. А., Зенцов С. А., Конюхов М. Н., Лысенко М. П., Мысливцев И. А., Пашенко Г. П., Саблин Н. И., Супрунов П. П., Ткачев Б. П., Хорунжий Б. П.

По прибытии в штаб корпуса нас направили в 6-ю Гвардейскую ШАД с которой мы и прошли до Великой нашей Победы. [97]

Полк стоял тогда на аэродроме Петропавловка, с кратким отдыхом. Лётчики перегоняли с авиазаводов новые самолёты для полка, а тех. состав занимался профилактическими работами на матчасти, а главное отчищая белую камуфляжную краску с самолётов. Это было 8 февраля 1944 года. На следующий день нас распределили по эскадрильям. В первую назначили Голова М. В., Конюхова Н. М., Хорунжего Б. П., во вторую АЭ — Пашенко Г. П., Жукова Л. А. и Мыслищева И. А., а в третью АЭ — Лысенко М. П., Супрунова П. П., Ткачёва Б. П. и Зенцова С. А. Сержанта Саблина Н. И. зачислили в звено управления полка к капитану Сироткину А. И. Надо сказать, что в полку приняли нас радушно, старослужащие обращались с молодёжью по-дружески. Особенно хочется отметить старшего инженера эскадрильи Рагулина Ивана Алексеевича. По истине, как отец родной выхаживал нас, делал нас стоящими специалистами своего дела. Талантливый воспитатель и великолепный мастер, для него не было неразрешимых задач в технике. Так же и в других АЭ к молодым относились с уважением, даже если мы и допускали «ляпы», то дело заканчивалось не злой шуткой, а наставлением, примером. Мы втягивались в работу с интересом и большим желанием быстрее овладеть опытом «стариков».

Именно от них, таких как Фомичев Федя, Лукьянец Гриша, Хохлов Александр и многих других перенимали мы опыт безотказной работы авиационной техники. Спасибо им превеликое, за то, что научили нас, передали нам много дельных советов и всегда приходили на выручку в трудную минуту. [98]

25 февраля 1944 года наш полк перебазировался на аэродром Кайдаки в пригороде Днепропетровска. Уже здесь в конце марта были получены с завода и перегнаны сюда все самолеты будущего подарка. Позднее мы узнали, что эти самолеты были подарены нашему полку, за то, что он в 1941 году защитил город Запорожье в составе 21 САД, а в 1943 освобождал Запорожье в составе 6-ой ГШАД. 1 мая 1944 года многочисленная делегация запорожцев (города и области) вручила нам свой подарок. Они решили дать самолетам имя своей землячки, героя Советского Союза — Полины Осипенко. И только 15 мая 1944 полк с аэродрома Кайдаки перебазировался на фронтовой аэродром — Сиротское Николаевской области. В канун 1-го мая в полк по приказу № 012 от 28 апреля 1944 из дивизии прибыло молодое пополнение летчиков: лейтенант Каляпин А. И., лейтенант Михайлов А. М., мл. лейтенант Древаль В. Г., мл. лейтенант Морозов С. И., мл. лейтенант Зубов Н. С., мл. лейтенант Кабанов И. С. 1 мая, во время митинга, я впервые познакомился с командиром нашего экипажа — лейтенантом Калягиным А. И., которого представил командир 3-ей АЭ — гвардии капитан Зиновьев И. И.

Командир экипажа крепко пожал нам руки, мне и мотористу — Васину Виктору. А с воздушными стрелками гвардии ефрейтором Геной Свичкаренко мы были уже знакомы. Мне, наш командир Алексей Иванович показался очень скромным. Похвалил нас за хорошее содержание самолета, чистоту и порядок на стоянке, сказал, что [99] скоро начнется боевая работа. В целом командир произвел хорошее впечатление на экипаж.

Первый боевой вылет с аэродрома Сиротское, лейтенант Каляпин А. И. совершил 20 мая 1944 года. Для меня, как механика, выпускающего самолет, этот вылет так же был первым. От качества подготовки самолета к вылету зависело успешное выполнение боевого задания летчиком.

Второй боевой вылет состоялся через месяц — 22 июня 1944 года. Совершался этот вылет с аэродрома Ростовцево, откуда по вечерам было видно зарево от пожара на железнодорожной станции Раздельная-узловая, в 70 км от Одессы. Ведущим в группе штурмовиков был командир АЭ гвардии капитан Зиновьев И. И. Под прикрытием истребителей 5-го ГИАП необходимо было выполнить штурмовку в населенном пункте Коржово в Криулянском районе Молдавии. Организованно, парами атаковали цели в Душке-Оницкани и Кошницах (удивительное совпадение — именно эти пункты были подвержены штурмовке полком в 1941 году, правда разница была в том, что тогда полк летал на самолетах И-153). Но сейчас это была десятка самолетов Ил-2. Приказ был штурмовать Деречин, Милятин, Подберезье. 14 июля 1944 года — третий боевой вылет экипажа Каляпин — Свичкаренко. Это были уже пограничные пункты Волынской и Гродненской областей. Атаковали танки и артиллерию противника, сильно препятствующих продвижению нашей пехоты. Штурмовики работали с малых высот до бреющего... Девять штурмовиков Ил-2 получили повреждение. [100] Уничтожено 2 танка, несколько орудий полевой артиллерии и до 20 солдат и офицеров противника.

Командир корпуса, наблюдавший за действиями девятки Ил-2, со станции наведения, объявил благодарность всей группе. Но в бою как в бою, одним из зенитных снарядов был подбит самолет Алексея Калягина и Гены Свичкаренко. Но ни один из членов экипажа парашютом не воспользовался...

Об этом рассказали мне летчики и стрелки, участвовавшие в этой штурмовке. Мне было страшно в это поверить.

Позже я стал вспоминать и анализировать поведение Калягина перед вылетом. Да, он был расстроен чем-то, и невнимателен. Я бы сказал, даже суетлив в какой-то степени. На мой вопрос: «Куда летите, командир?», — он что-то невнятно буркнул, хотя в другие дни весьма подробно объяснял, как бы проверяя себя. Когда с КП блеснула ракета — на запуск двигателей, летчик включил приборы, дал сжатый воздух и винт начал вращаться, но никаких признаков работы двигателя не было. Я тогда вскочил на плоскость, глянул в

кабину и обомлел: «Командир, вы же не включили «вибратор»!?» Он моментально включил тумблер и мотор с полоборота завелся... У меня отлегло, лег на плоскость и мы порулили на старт, куда уже подтягивались другие экипажи. Лежа на плоскости, я еще раз взглянул на командира. Сомнений не было, он чем-то был взволнован. На старте я проверил, заперто ли костыльное колесо, и стоя у [101] самолета, приложил руку к пилотке — сигнал: самолет в порядке! Стартер взмахнул флажком и моя 32-ая рванулась с места, быстро задрав хвост, стала стремительно удаляться. Не было спокойствия, как в прошлые разы... 32-ая не вернулась на свой аэродром. Я расспрашивал всех, кто тогда летал. Никто не видел как это случилось... Был плотный заградительный огонь, били зенитки, били из пушек танки, особенно когда Ил-2 выходил на «бреющий»... танку не надо в этом случае задирать ствол пушки и легче прицеливаться...

17 июля 1944 года погиб мой моторист гвардии сержант Васин Виктор Архипович. Он был в группе механиков, мотористов и оружейников, которые на автомашине в качестве передовой команды выехали на аэродром Подгайцы. Попали на немецкую засаду, где и был убит Виктор. Ему тогда едва исполнилось 18 лет. Так я остался в экипаже один с оружейником.

После потери экипажа, мне инженер АЭ, Иван Алексеевич Рагулин, подыскал в запасе самолет Ил-2 за № 29, самолет технически исправный, но долго не летал (не было в нем нужды, был резервный). Конечно самолет первых серий, двигатель изношенный, особенно компрессионные кольца, почему и терял мощность, изрядно коптит, что было заметно по его фюзеляжу.

Летчик гвардии младший лейтенант Чижков М. А. проштрафился на более новой машине — на взлете преждевременно убрал шасси, самолет «просел», задел винтом землю и практически разбил машину. Очередной свой вылет Миша Чижков и воздушный стрелок Вася Зыков совершали на запасном Ил-2 под № 29. Я, как механик, привел этот самолет в порядок, устранил все [102] технические недостатки, почистил от копоти фюзеляж, и доложил инженеру эскадрильи Рагулину И. А. о готовности самолета к боевому вылету.

И вот же какие случаи могут подстерегать людей в боевой обстановке. В то время, когда вроде бы ничто не предвещало опасности, погиб мой моторист Васин. И в этот же день на четвертом боевом вылете 17 июля 1944 года, на моей 29-ке, воздушный стрелок гвардии сержант Зыков Василий Михайлович с лейтенантом «штрафником» Чижковым сбивают в воздушном бою ФВ-190, пилотируемый фельдфебелем Зик Зигфридом (узнал об этом спустя 50 лет), который сбил 31 наш самолет. А получилось это так. После выполнения задания восьмерка Ил-2, с ведущим командиром Зиновьевым, отштурмовав цель, уходила на свой аэродром. Самолет Чижкова отстает от группы, так как маловата мощность двигателя, к тому же и коптит... Это и послужило, видимо, немецкому асу

поводом для нападения на 29-ку, как легкая добыча. Фоке-Вульф-190 сделал разворот, стал преследовать свою добычу, предвкушая очередную победу. Но и воздушный стрелок Вася Зыков не сдрейфил. И только ФВ стал приближаться к Ил-2, для уверенной атаки, как Вася дал по ФВ пару длинных очередей, и ФВ перевернувшись, стал падать.

Через некоторое время, наземные войска подтвердили сбитый нашим Ил-2 Фокке-Вульф-190, немецкий архив подтвердил потерю самолета... Чижков и Зыков ходили в «именинниках», а я гордился тем, что и моя доля в этой победе есть, так [103] как это на моем самолете она была одержана. И тут же я быстро нарисовал «звездочку» на кабине фюзеляжа, как символ сбитого вражеского самолета.

При расформировании полка, это уже после окончания войны, самолет № 29 передали в какое-то техническое училище. Летчик, прибывший в часть за самолетом, все разглядывал «звездочку» на кабине и сам легендарный самолет, все удивлялся, что воздушному стрелку удалось сбить истребитель, пилотируемый знаменитым немецким асом!

В июле 1946 года полки дивизии были расформированы. Наш полк (почти весь личный состав, оставшийся от демобилизованных) перешел в 140 гвардейский штурмовой авиационный Киевский краснознаменный Ордена Богдана Хмельницкого полк. Командовал которым Герой Советского Союза гвардии майор Нестеренко Дмитрий Алексеевич. 140-ой ШАП также, как и 108-ой, после демобилизации части личного состава, остался неукomплектованным, к тому же по штату мирного времени полк становился 4-х эскадрильным, по 12 самолетов в каждой АЭ. Почти все летчики вошли в состав 140-го гвардейского ШАП со своими самолетами Ил-10. Последние новейшие штурмовики, которые участвовали в боях на завершающей стадии войны. И так, война закончена Победой над немецким фашизмом.

Демобилизовался я в апреле 1950 года, возвратился в родной Невочеркасск. Немешкая, в августе этого же года сдал вступительные экзамены в Новочеркасский мелиоративный институт, а в июне 1955 года с отличием защитил диплом и стал инженером-гидротехником по [104] строительству малых и средних ГЭС. На работу был направлен в г. Огре, на строительство ГЭС. В 1957-1959 годах работал в ОКСе Ставропольского Совнархоза.

С 1959-1963 годы пришлось поработать инструктором промышленно-транспортного отдела Ставропольского крайкома КПСС. И вот подходит к завершению моя карьера. С 1963 по 1984 год работал управляющим Ставропольским трестом Инженерно-строительных изысканий. Трест — это мое детище... В 1981 году за досрочное и качественное выполнение работы по строительству Прикумского завода «Пластмасс» меня награждают Орденом Дружбы народов. За участие в боевых действиях во время

Отечественной войны, награжден орденом Отечественной войны и медалью «За боевые заслуги». На пенсию вышел 31 декабря 2004 года.

В заключение хочу сказать несколько слов о тех, кто был со мной рядом, мои сверстники, мои друзья и рассказать об их судьбах...

Мой закадычный друг Миша Лысенко, после войны закончил авиационную академию в звании полковника. Еще долго служил на Украине.

Сережа Зенцов стал классным мастером по электроспецоборудованию.

Боря Ткачев закончил МВТУ им. Баумана, стал заместителем начальника систем управления в космонавтике. Провожал в первый полет Гагарина Ю. А., кандидат технических наук, награжден многими орденами. [105]

Пащенко Гена, закончив академию Тыла, долгое время работал в аппарате Министерства Обороны, а с выходом в запас, возглавил отдел ГСМ Государственной границы, где еще отработал 25 лет.

Коля Конюхов — учитель физики, отработал в Новочеркасском техникуме около 35 лет.

Миша Голов стал заслуженным хирургом РСФСР, проживал в г. Севастополе.

О Мысливцеве, Саблине и Жукове ничего не знаю, разыскать их пока не удалось.

Печальная судьба подстерегла нашего Бориса Хорунжего, моториста 3-й АЭ. В Польше, в районе г. Кельце, он подорвался на гранате и погиб 10 февраля 1945 года. Это была 107-я безвозвратная потеря полка за время войны.

И еще хочу сказать теплые слова в адрес наших подруг по жизни. Когда после войны, получив образование и специальность, обзавелись семьями. Рядом с нами всегда присутствовали наши жены, которые создавали и создают нам уют, оберегают и сегодня от всяких неприятностей.

Я благодарен своей судьбе, что она преподнесла мне обаятельную и активную жену Леночку, с которой мы всегда ездим на наши полковые встречи. Благодаря ее большому труду и заботе, мы, бывшие фронтовики, могли встречаться, радоваться друг другу. Всегда помня, что все мы прошли большой жизненный путь, и не утратили самого главного — любви к человечеству, к дружбе, которая закалила нас и в годы войны, и сегодня, в мирное время. [106]

Спасибо им, нашим женам, подругам по жизни, за их любовь и труд для нас, чтобы нам было лучше.

СУПРУНОВ ПАВЕЛ ПЕТРОВИЧ

СТАРШИЙ АВИАЦИОННЫЙ МЕХАНИК, ГВАРДИИ СТАРШИНА В ОТСТАВКЕ

г. Ставрополь, 5 мая 2007 года

ЗАПОМНИТЕ НАС МОЛОДЫМИ

Кажется это было совсем недавно. 1940 год. Закончила Челябинское педагогическое училище, еду работать в деревню Потапово. Здесь нет электричества, радио, школу только что построили, в ней — два учителя. Я (мне 17 лет) — заведующая школой. Занимались при лампах. По вечерам молодежь приходила в школу, организовали драматический кружок, устраивали вечера, понравилось колхозникам. Но клуба в деревне не было, собирались то в школе, то в правлении. Жили дружно, интересно.

Через год началась война. Опустела деревня, мужчины ушли на фронт.

Урожай в ту осень уродился хороший, скосить его успели, а убрать с полей — нет, засыпало снегом. До обеда работаю в школе, потом еду в поле помогать колхозникам. Умела и траву косить, и снопы вязать — к труду с детства приучил отец. Как это пригодилось в жизни! Зимой 1941 года ходили в поле хлеб молотить, когда кончали работу, усталые, садились на обмолоченную солому и запевали [107] песню «Ревела буря, дождь шумел...» Как хорошо поют у нас на Урале... И летела песня над колхозными полями... Далеко на фронте мужья этих женщин бились с коварным врагом. Родине нужен был хлеб.

Ребята рвались на фронт. Повсюду висели плакаты и лозунги: «Родна в опасности!».. «Все для фронта, все для победы!», «Наше дело правое! Враг будет разбит, победа будет за нами!» Ушел на фронт в танковые части мой друг тракторист Павел Потапов. Стали приходить в деревню похоронки, но люди работали, не покладая рук, помогая друг другу.

Я ушла на фронт 5 мая 1942 года. Провожали меня всей школой, всей деревней — первая девчонка из деревни уходила на фронт. Вышли далеко за околицу и долго махали вслед, прощаясь.

Приехали в Челябинск, в школу младших авиаспециалистов, много нас там собралось девчонок с Южного Урала. Подружилась с Клавой Устьянцевой, Машей Рыболовой и др. Учились там недолго, поехали на фронт, всю дорогу пели, я была у них запевалой.

Проехали строгую Москву, разрушенный войной Клин, везли нас на Северо-Западный фронт. Распределили по полкам, нас двенадцать девчонок, зачислили в 299 штурмовой авиационный полк, он в ту пору базировался в селе Жары Бологовского района Калининской области.

Летный состав улетел за новой материальной частью, а нас, девчонок, в это время познакомили с самолетом Ил-2 и его грозным вооружением. Прекрасными учителями у нас были инженер полка по вооружению И. М. Гуржий, техник Кузьмин Алексей [108] Васильевич, оружейники Олейников Г. Д., Мясников Н. А, Постов Л. Г. и др. Как

подвешивать бомбы, РС-82, снаряжать пушки ВЯ и пулеметы «ШКАС», разобрать и собрать пушки и пулеметы, все это мы усвоили, сдали экзамены своим учителям. Вернулись летчики с боевыми машинами и полк перебазировался на аэродром «Григорьевское». Помню, как мы ехали в Григорьевское, технический состав на машинах грузовых, ехали всю ночь и всю ночь шел дождь, вымокли все до нитки, замерзли, наконец, приехали. Ждал нас сарай, в сарае — солома, легли на солому, плотно прижавшись друг к другу, немного согрелись, поспали немного, а утром сразу поехали в лес на наш новый аэродром. Лес был там березовый, выглянуло солнышко, как мы были рады ему! Развесили на кусты портянки, высушили шинели, согрелись, стало веселее.

Мужчины строили землянки, ниши для укрытия самолетов, а на второй день началась боевая работа. Это было 16 августа 1942 года. Каждая девчонка получила «свой» самолет, который она готовила к боевому вылету.

Неотвратимой карой, «черной смертью», был для врагов штурмовик Ил-2. Его вооружение: до 600 кг авиабомб, 8 шт. РС-82, две пушки ВЯ калибра 23 мм со 150 снарядами на каждую пушку, два пулемета ШКАС калибром 7,62 мм с общим запасом 1500 патронов и крупнокалиберный пулемет (эти двухкабинные самолеты появились у нас 28 февраля 1943 года) у воздушного стрелка с запасом патронов — крушило военную технику врага и уничтожало [109] захватчиков на всех фронтах. И везде за шквалом опустошительных победных штурмовок «Илов» стояла скромная фигура оружейника.

Работа наша была трудная, важная и ответственная. Сначала тащу к самолету бомбы за стабилизатор, волоком по земле. Бомбы «сотки», нужно их четыре. Вывертываю пробки, вставляю взрыватели, бомба уже опасна. При помощи лебедки подвешиваю бомбы в бомболюки, взрыватели законтриваю, закрываю бомболюки. Затем также готовлю восемь штук реактивных снарядов-эрэсов и по одному устанавливаю их на направляющие балки под крылом. Здесь нет лебедки, а каждый снаряд весит около 25 кг. Теперь нужно поставить пиропатроны в замки РС-82. Операция вроде бы и нехитрая, но выполнять ее можно только голой рукой, на ощупь попасть штырьком в гнездо. Но вот и это готово, теперь можно заняться пушками, снарядные ящики которых заправлялись сверху крыла. Ленту со снарядами перед укладкой в ящик требовалось тщательно выровнять — от этого зависела безотказность стрельбы. Ленту нужно было подать на плоскость самолета и там ее равнять. Руки пристывали к металлу, кровоточили, иногда и кусочки кожи оставались на снарядах или бомбах, но медлить было нельзя, еще надо уложить пулеметные ленты. Наконец, все готово! Летчик улетает на задание, а я снова тащу бомбы, эрэсы, снаряды и патроны и готовлю их к следующему вылету.

Кончается боевой день, летчики и воздушные стрелки уходят на отдых, механики и мотористы, заправив машины и приведя их в порядок, также спешат «закруглиться» и

только мы — оружейники еще долго [110] работаем. Вечером мы должны снять со штурмовиков пушки и пулеметы, вычистить их, смазать и установить на место. Днем, во время боевой работы, этого делать нельзя. Работаем в темноте, с переносной лампой, снова снаряжаем самолет к боевому вылету и где-то близко к полуночи добираемся мы до своей соломки в землянке и проваливаемся в сон.

Но, если КП полка получает новое задание, то нам — оружейникам снова «подъем!», и мы бежим на аэродром перевешивать бомбы, их снять, повесить кассеты. А тут и утро, начался рабочий день, для нас же, он, кажется, и не кончался. Не ныли, не плакали, работали хорошо! Только «со знаком качества», так как в любом другом случае оружие может отказать в работе в самый ответственный момент, бомбы зависнут в люках и тогда при посадке самолета на свой аэродром катастрофа неизбежна. Мы — руками и разумом летчика били врага нами подготовленным оружием.

Особенно трудно работать было зимой, но этот нелегкий труд девушек-оружейниц скрашивался почтительным и уважительно-вежливым отношением к нам мужчин. Мне не запомнился ни единый случай грубости наших мужчин в отношении к девушкам-оружейницам. Наоборот, столько было доброты, юмора, тепла.

Подойдет к самолету Иван Алексеевич Рогулин — инженер 3 АЭ, у него в запасе всегда какая-либо шутка, расскажет что-нибудь смешное, становится весело, так и отогревались обычно наши руки и [111] сердца. Да только ли Иван Алексеевич? А Гриша Олейников, Нил Мясников, Вася Матвейчук, Петр Лях, Виктор Кондратьев и многие, многие другие отличные добрые, веселые парни!

Но, было бы неверно представить себе нашу жизнь на фронте как непрерывную, беспросветную войну. Прежде всего, мы — девчата, да и многие наши парни также, часто пели. А когда случались нелетные дни, и полк в полной боевой готовности ожидал погоды, тогда молодежь образовывала настоящий хор. А ну, Августейшая (так в шутку меня называли в полку) запевай! И я запевала. Пели мы, можно сказать, самозабвенно. Мелодичность наших народных песен, их глубокий, внутренний смысл и лирика еще больше сближали нас, опаленных войной. Песни, особенно в дни хороших фронтовых сводок, как-то приближали нас к дому, заряжали бодростью.

Иногда по вечерам были и танцы. Играл на баяне моторист Коля Федоров. Потом менял его летчик, еще совсем молоденький, Боря Афанасьевский. И весело нам было, порой забывали о войне. Но начинался новый день, и начинались боевые вылеты. Летчики полка штурмовали переправы, бомбили аэродромы противника, отходящие войска, танковые колонны. Как боялись фашисты наших «летающих танков», когда они на бреющем полете проносились над их головами!

Личный состав полка был молодой, в основном, комсомольский: летчики, стрелки, мотористы, оружейники. Сколько они проявили мужества и отваги, доблести и героизма! Они не думали в ту суровую пору [112] о себе. Много их погибло. Молодых, красивых, сильных...

Помнится, мне аэродром базирования нашего полка «Совхоз Калачевский». Туда мы ехали на поезде, почему-то не было продуктов питания, но был майор Панов Н. В. — замполит со своей маленькой гармошкой, ехали и пели. На месте проверили свои гимнастерки, «кое-что» мы прихватили в вагонах.

Декабрь 1942, январь 1943 года. Зима стояла суровая, а вылеты бесконечные, летали по 2-3 раза в день на боевое задание, лупили отходящих немцев от Сталинграда. И, помню, целый день тащились по шоссе пленные. Много-много их. И было очень холодно, мы же целый день на аэродроме.

Очень памятен мне аэродром «Кулировка», наверное, потому, что мы там долго стояли весну и лето 1943 года. На этом аэродроме нам вручали гвардейское знамя. На этом аэродроме меня приняли в партию и в июле 1943 года вручили партийный билет. На этом же аэродроме мы хоронили нашего героя — летчика Анатолия Белова, командира 1-й АЭ и на могиле героя давали клятву бить ненавистного врага до последней капли крови. Очень хорошо помню аэродром «Кайдаки» и многие другие. Их забыть нельзя.

Настроение у нас было хорошее, враг хотя и огрызался, но уверенно пятился назад в свое логово.

В конце 1943 года у меня очень заболели ноги и меня перевели работать в штаб нашего полка к [113] инженеру Броуну писарем по учету самолетов и моторов.

Выполняя эту работу, я ежедневно была в каждой эскадрилье, у каждого самолета. Приветливо встречали меня механики и мотористы, провожали дружеской улыбкой. Милые, добрые однополчане.

А тепло бронекорпуса возвратившегося из боя нашего любимого «ильюши», к которому мы не раз припадали на морозе, до сих пор живет в памяти и согревает нас в трудные минуты.

Отгремели салюты Победы, мы вернулись к мирному труду. Я снова вернулась в школу и сорок лет учила маленьких детей-первоклассников читать, писать, любить свою Родину и желала им, чтобы они никогда не знали ужасов войны, которую мы победили.

ГОРЕЛЬЧЕНКОВА АВГУСТА МИХАЙЛОВНА

ГВ. МЛ. С-Т, МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ ИЛ-2

ЗАСЛУЖЕННАЯ УЧИТЕЛЬНИЦА КАРЕЛИИ, ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ГОРОДА КЕМИ

21 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА

«СУДЬБА — ИНДЕЙКА...»

Был у нас в полку воздушный стрелок гв. старший сержант Сергиенко Иван Никифорович. Он прибыл в полк после Сталинградской битвы. Летал с гв. лейтенантом Иваньковым Филимоном Павловичем.

За 10 боевых вылетов был награжден медалью За отвагу. Было это 5 августа 1943 года, а 6 августа их самолет, поврежденный зенитным снарядом вынужден был приземлиться на территории временно захваченной ^[114] противником. Немцы, разумеется, хотели взять экипаж самолета в плен. Сергиенко короткими очередями из автомата задержал приближающихся солдат и этим дал возможность летчику скрыться в зарослях. Сам Сергиенко попал в плен.

Через некоторое время ему удалось бежать из-под стражи, он перебрался через линию фронта и попал на аэродром штурмового полка 8 гв. ШАД. Его приняли в 142 ШАП и он стал снова летать, воздушным стрелком. Но и здесь не повезло. На пятом или шестом боевом вылете самолет гв. младшего лейтенанта Алексеева сбивают истребители противника. Летчик ранен. Снова посадка на территории противника. В распоряжении экипажа только личное оружие — пистолеты... Снова — плен. И вновь Ивану удалось бежать. Он перешел линию фронта и опять вернулся в этот же 142-й штурмовой авиаполк. Стал летать уже с другим командиром экипажа...

В конце 1944 года, его арестовывают, а полевой суд беспощаден: «Как же ты сумел два раза из плена убежать? Наверное, завербован немцами?» Результат — 4 года рубить в шахте уголёк...

Его освободили досрочно, но горюшка хватил похлеще, чем в бою.

Об этом рассказал он сам на нашей полковой традиционной встрече в г. Купянске (по боевому пути полка). Здесь он встретился со своим первым командиром экипажа гв. лейтенантом Иваньковым Ф. П. На аэродроме Куриловка, где боевую работу полк вел с 30 марта по 22 августа 1943 г. (в р-не ^[115] Купянска) полк потерял личного состава 34 человека.

Почтив память командира АЭ Белова А. Ф. и зам. начальника штаба Королёва В. К., памятники которым установлены на окраине аэродрома, летчики и воздушные стрелки пошли в деревню в те же дома, где жили в период войны. Некоторые хозяйки узнавали наших «ребят». Это было в 1981 году.

Л. Я. Клобуков

15 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА

ЭТОТ ДЕНЬ МЫ ПРИБЛИЖАЛИ, КАК МОГЛИ...

В декабре 1942, когда начал тянуть солдатскую лямку, мне было 17 лет и 3 месяца. В военной школе авиамехаников учили нас основательно и одновременно закаляли изрядно. Например, 20-километровый лыжный кросс с полной выкладкой имел не только привычку к выносливости, но и разрушал наши неокрепшие организмы. С тех пор сердце всегда давало о себе знать.

Весной 1944 я попал в 1-ю Запасную штурмовую Краснознаменную авиационную бригаду, в которой проходили боевую подготовку летные экипажи. Меня тогда поразили тысячи новых штурмовиков Ил-2 на ряде аэродромов бригады. Их стоянки называли «лесами» и по размещению аэродромов вокруг города Куйбышева их называли «Северный лес», «Восточный лес» и т. д.

Летчиков-штурмовиков остро не хватало на формирование новых полков, а за ВОВ их сформировано 1-й Бригадой было 356 двух- и трехэскадрильных. В наиболее [116] напряженные периоды полеты в Бригаде, если позволяла погода, велись с рассвета до темноты на всех 13 аэродромах. Летный и технический состав работал до изнеможения.

В 3-й АЭ 12-го ЗАПа, где я был авиамехаником старшим, были летчики-инструкторы, которые буквально по несколько часов не вылезали из кабины обучая молодых, только что прибывших из летных школ, технике пилотирования, приемам боевой работы. Все они прошли стажировку в боевых полках и выполнили достаточно боевых вылетов для того, чтобы обучать молодежь. К таким летчикам относились Янин Виктор, Лотохин Анатолий, Огнев Иван и мой командир АЭ майор Дерюгин Иван Яковлевич. Командир 12-го ЗАПа подполковник Горошко В. С. так же выполнил 12 боевых вылетов.

Выпускникам летных школ не хватало времени на практические полеты. Именно здесь, в Бригаде, они получали навыки в практическом применении штурмовика, как грозной силы в уничтожении противника.

Осенью 1944 года наша 3-я АЭ направлена на завод № 18 для изучения матчасти нового штурмовика Ил-10 с мотором АМ-42 мощностью 2000 л. с. Самолет стал цельнометаллическим, имел более красивый вид и как бы сам рвался в небо. Был лучше защищен броней, имел большую скорость за счет лучшей обтекаемости, в том числе уборки хвостового колеса. Мы были поражены организацией и масштабами производства. Рядом набирал [117] темпы еще один завод, так же по выпуску штурмовиков. Недалеко от этих заводов был моторный завод № 24. Это уже был настоящий аэроград.

Вскоре мы получили несколько машин, и летчики начали полеты на них. Несколько насторожил нас случай пожара и взрыва самолета в полете при перегонке с заводского

аэродрома в 5-й ЗАП. Погиб командир АЭ Иванов С. А. Завод № 24 произвел доработки в моторе и больше таких случаев не было.

Майора Дерюгина И. Я. сменил капитан Вавилов С. Б., я по-прежнему обслуживал его самолет.

В Бригаде стали появляться для освоения Ил-10 армейские «чины». Они не жалели самолет и порой выделяли в воздухе такое, что дух захватывало, как на истребителе, настолько Ил-10 был маневрен и легок в полете.

Однажды, по заданию конструктора Ильюшина С. В. шестерка Ил-10 демонстрировала свои возможности на полигоне. Сергей Владимирович был в восторге от действий летчиков. Он с полигона прилетел на аэродром посадки, вышел перед строем летчиков и объявил им благодарность. После этого начали прибывать части с фронта для обучения. Для авиамехаников Ил-10 в эксплуатации был сложнее, чем Ил-2, особенно зимой. Приходилось после каждого летного дня сливать масло. Были доработки и по планеру.

Однажды, в 30-ти градусный мороз, при ветре пришлось мне менять дюрит в масляной системе, а за моей спиной стояло несколько «чинов», так как в этот день готовых для полета машин не было. В итоге обморозил нос, щеку и концы пальцев на руках и ногах. Так что были при переучивании и потери и казусы. [118]

Так при перелете с одного аэродрома на другой летчик в заднюю кабину посадил двух механиков, и после взлета самолёт вошел в штопор. Сразу три могилы...

В другом случае, летчику, Герою Советского Союза в тренировочном полете показалось, что в кабине чувствуется запах дыма. Не долго думая, он сбрасывает фонарь, убирает газ и оставляет самолет с парашютом. Самолет приземлился в степи, разумеется, на фюзеляж. Разбито хвостовое оперение, поврежден фюзеляж, и лопасти воздушного винта скрутились в баранку.

Когда самолет привезли на аэродром (нужно же выяснить причину дыма в кабине!), в первую очередь поставили его на шасси и заменили винт. Долго гоняли двигатель на всех режимах, но дыма в кабине пилота не было. Летчику сделали внушение, но, учитывая, его военные заслуги, взыскания за поломку самолета накладывать не стали.

В конце зимы (ближе к весне 1945) все эскадрильи 12-го и 5-ш ЗАПов перешли полностью на Ил-10.

Всего до конца войны было переучено и отправлено на фронт 12 полков, полностью укомплектованных самолетами Ил-10. Но только двум полкам удалось через весеннюю распутицу, туманы и дожди долететь в последние месяцы ВОВ до фронта: 108 гв. ШАП и 571 ШАП. Первый штурмовал Берлин, а второй воевал на 4-ом Украинском фронте.

После демобилизации в 1950 году, при попытке поступить на технический факультет военно-воздушной ^[119] академии, меня тормознули на медкомиссии из-за сердечной болезни. Вот где и когда откликнулись в моем организме нагрузки военного времени.

После такого оборота сначала 8 лет отработал преподавателем физики в школе, а затем пошел по энергетическому пути. Закончил Кировский Политехнический институт и до выхода на пенсию работал главным инженером Западных сетей Кировэнерго.

Главным образом, по юбилейным датам Победы собираемся в Куйбышеве однополчане 1-й Запасной штурмовой Краснознаменной авиационной бригады. Вспоминаем своих товарищей, мастеров «на все руки», которые только что блоху не могли подковать. На них держалась Бригада.

Много было и хорошего, и плохого, но одно радовало, мы знали, что каждый штурмовик, подготовленный нами, будет приближать час Победы. А в память о Победе на Безымянке — (аэрограде) установлен монумент, памятник нашему штурмовику, взлетающему с пьедестала. Он служит памятником всем тем, кто создавал, строил эту чудесную машину.

Люди помнят об этом и у памятника всегда лежат цветы.

Долгов Владислав Васильевич

МЕХАНИК АВИАЦИОННЫЙ СТАРШИЙ

1-й ЗАПАСНОЙ ШТУРМОВОЙ КРАСНОЗНАМЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ БРИГАДЫ

3 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА ^[120]

ПРИМЕЧАНИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

АДОН — авиационная дивизия особого назначения
АЭ — авиационная эскадрилья
БАО — батальон аэродромного обслуживания
ВВС — военно-воздушные силы
ВГК — Верховное Главнокомандование
ВО — Военный округ
ВПП — взлетно-посадочная полоса
ВЯ-23 — пушка авиационная Волкова-Ярцева 23 мм
Г — гвардейский (ая)
ГИАП — Гвардейский истребительный авиаполк
ИАП — истребительный авиационный полк
ЛБ — легкобомбардировочный (ая)
«Ножницы» — прием обороны двух самолётов от истребителей противника
ПВ-1 — пулемет воздушного охлаждения
РАБ — резервная авиационная бригада
РАГ — резервная авиационная группа
РС — реактивный снаряд
С — смешанный (ая)
САД — Смешанная авиационная дивизия
САК — Смешанный авиационный корпус
ШАК — штурмовой авиационный корпус
ШАД — штурмовая авиационная дивизия
ШАП — штурмовой авиационный полк
ШВАК — пушка авиационная Шпитального-Волкова
ШКАС — пулемет Шпитального-Комарицкого авиационный, скорострельный [121]

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

**УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР.
О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ 11-го
ЛЕГКОБОМБАРДИРОВОЧНОГО ПОЛКА,
УЧАСТНИКОВ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В ФИНЛЯНДСКОМ ПОГРАНИЧНОМ КОНФЛИКТЕ.**

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

Наградить орденом Боевого Красного Знамени:

1. Махонина Ивана Емельяновича, ст. политрука
2. Зеленко Екатерину Ивановну, ст. летчика, ст. лейтенанта.

Наградить орденом Красной Звезды:

1. Антипова Сергея Денисовича, ст. политрука,
2. Бутовского Михаила Антоновича, командира звена, лейтенанта,
3. Греськова Сергея Евменовича, командира эскадрильи, майора,
4. Дорохина Ивана Степановича, пом. к-ра АЭ, ст. лейтенанта,
5. Киселева Максима Наумовича, к-ра АЭ, капитана,
6. Круша Василия Федоровича, ст. политрука АЭ,
7. Соколова Константина Николаевича, командира АЭ, капитана,
8. Сурая Ивана Васильевича, к-ра АЭ, капитана,
9. Рубцова Якова Павловича, воен.-инженера полка,
10. Цветкова Николая Павловича, командира звена, ст. л-нта.

Наградить медалью «За отвагу»:

1. Адамовича Павла Ивановича, флагштурмана АЭ, капитана,
2. Ананьева Иосифа Ермолаевича, нач-ка химслужбы, ст. л-та,
3. Белуху Семена Максимовича, нач-ка связи АЭ, ст. л-нта,
4. Бельшева Василия Ивановича, мл. летчика, лейтенанта,
5. Васильева Гавриила Григорьевича, пом. к-ра АЭ, ст. л-та,
6. Вехова Петра Павловича, нач-ка операт. отдела, ст. л-та,
7. Галышко Петра Петровича, нач-ка связи АЭ, ст. л-нта,
8. Данилова Семена Тимофеевича, нач-ка химслужбы, ст. л-та,
9. Дмитриенко Виктора Васильевича, к-ра звена, ст. л-нта,

10. Домашевского Владимира Константиновича, нач. связи, ст. л-та,
11. Еремина Александра Тихоновича, пом. к-ра АЭ, ст. л-та,
12. Измайлова Ивана Николаевича, летчика-наблюдателя, мл. л-та,
13. Казеннова Ивана Васильевича, пом. штурмана АЭ, л-нта,
14. Клещева Кузьму Яковлевича, пом. к-ра АЭ, ст. л-та,
15. Кулю Ивана Павловича, к-ра звена, ст. л-та,
16. Лемешко Федора Васильевича, к-ра звена, ст. л-та,
17. Макарова Леонида Сергеевича, пом. к-ра АЭ, ст. л-нта,
18. Максименко Николая Николаевича, штурмана АЭ, капитана,
19. Масленникова Бориса Васильевича, к-ра звена, л-та, [122]
20. Найдено Ивана Стефановича, пом. к-ра АЭ, политрука,
21. Немолота Кондратия Кондратьевича, моториста, старшину,
22. Никитина Ивана Кузьмича, к-ра звена, ст. лейтенанта,
23. Первака Сергея Антоновича, нач. сл. вооружения, ст. л-нта,
24. Пономаренко Василия Никифоровича, ст. адъютанта АЭ,
25. Радько Николая Васильевича, штурмана АЭ, капитана,
26. Ратушняка Николая Федоровича, штурмана звена, ст. л-та,
27. Русова Михаила Никифоровича, пом. военкома АЭ, зам. комиссара,
28. Светашева Михаила Митрофановича, к-ра звена, ст. л-та,
29. Синицына Александра Антоновича, к-ра звена, ст. л-та,
30. Страшко Митрофана Максимовича, штурмана АЭ, капитана,
31. Холода Кирилла Васильевича, ст. адъютанта АЭ, капитана,
32. Яроцкого Павла Гавриловича, командира звена, ст. л-та.

Наградить медалью «За боевые заслуги»:

1. Аврунова Тимофея Иосифовича, штурмана звена, л-та,
2. Азевича Александра Алексеевича, ст. техн. звена, в/техника,
3. Алексеенко Семена Павловича, к-ра звена, ст. лейтенанта,
4. Бережко Владимира Леонтьевича, механика авиационного, старшину,
5. Броуна Моисея Борисовича, ст. техн. звена, в/техника 1 р.,
6. Галкина Ивана Александровича, к-ра звена, ст. л-та,
7. Гуржия Ивана Митрофановича, техника по вооружению, мл. в/техника,
8. Денисенко Степана Антоновича, техника звена, мл. в/техника,
9. Дмитриева Петра Михайловича, пом. к-ра АЭ, в/инженера,
10. Домышлинца Григория Акимовича, ст. техника звена, в/техн. 1р.,
11. Дубивку Федора Федоровича, моториста, ст. сержанта,

12. Зильмановича Дмитрия Яковлевича, пом. к-ра АЭ, в/техн. 1 р.,
13. Иванова Ивана Михайловича, нач. вооружения АЭ, ст. л-та,
14. Искру Ивана Ивановича, механика авиационного, ст. сержанта,
15. Пономарева Георгия Афанасьевича, пом. военкома АЭ,
16. Проценко Ивана Яковлевича, инженера АЭ, воентехника 1 р.,
17. Разенкова Николая Яковлевича, пом. к-ра АЭ, зам. комиссара,
18. Чвалу Афанасия Павловича, ст. техн. звена, в/техника 1 р.

М. Калинин

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

А. Горкин

СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР [123]

Приложение № 2
**БЕЗВОЗВРАТНЫЕ ПОТЕРИ ЛИЧНОГО СОСТАВА 299 (108 гв.) ШАП
ПО ФРОНТАМ И СОЕДИНЕНИЯМ**

**I. Южный фронт
(Одесса — Запорожье, 22 июня — 23 августа 1941 г.)**

1. 05 июля 1941 г. — Круш Василий Федорович, военком АЭ, ст. политрук,
2. 10 июля 1941 г. — Куля Иван Павлович, зам. к-ра АЭ, ст. л-нт,
3. 10 июля 1941 г. — Жигарев Георгий Семенович, ком-р звена, л-нт,
4. 14 июля 1941 г. — Соколов Константин Николаевич, ком-р АЭ, капитан
5. 25 июля 1941 г. — Добрияник Иосиф Николаевич, зам. к-ра АЭ, капитан,
6. 25 июля 1941 г. — Еремин Александр Тихонович, зам. к-ра АЭ, капитан,
7. 25 июля 1941 г. — Коротков Александр Васильевич, ком-р звена, л-нт,
8. 25 июля 1941 г. — Гавриленко Михаил Иванович, пилот, сержант,
9. 25 июля 1941 г. — Соломатин Михаил Семенович, пилот, сержант,
10. 29 июля 1941 г. — Найдено Иван Стефанович, ст. политрук, военком АЭ,
11. 03 августа 1941 г. — Шелюг Александр Васильевич, пилот, сержант,
12. 16 августа 1941 г. — Чукалов Василий Петрович, пилот, мл. л-нт,
13. 20 августа 1941 г. — Бережко Владимир Леонтьевич, механик авиационный, старшина,
14. 11 сентября 1941 г. — Ванюшов Павел Михайлович, ком-р звена, л-нт.

**II. Брянский фронт, 6-я Резервная авиационная группа Верховного Главнокомандования
(оборона Москвы, 03 октября 1941 — 19 октября 1941 г.)**

15. 03 октября 1941 г. — Турко Иван Трофимович, пилот, сержант,
16. 13 октября 1941 г. — Демский Владимир Парфенович, пилот, сержант.

**III. Западный фронт, 6-я Смешанная авиационная дивизия
(оборона Москвы, 28 декабря 1941 — 1 марта 1942 г.)**

17. 28 декабря 1941 г. — Дубина Павел Викторович, ком-р звена, ст. сержант,
18. 28 декабря 1941 г. — Волошин Михаил Кондратьевич, техник звена, воентехник 2 ранга,
19. 10 января 1942 г. — Избаш Борис Васильевич, ком-р звена, мл. л-нт. [124]

**IV. СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФРОНТ,
2-я УДАРНАЯ АВИАЦИОННАЯ ГРУППА ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДОВАНИЯ
(ОБОРОНА МОСКВЫ, 18 МАРТА — 15 ИЮНЯ 1942 Г., АЭРОДРОМ «КРЕСТЦЫ»)**

- 20. 21 марта 1942 г. — Разломий Афанасий Кондратьевич, ком-р звена, старшина,
- 21. 21 марта 1942 г. — Остапов Андриян Александрович, ком-р АЭ, капитан,
- 22. 22 марта 1942 г. — Якушев Афанасий Васильевич, ком-р звена, ст. л-нт,
- 23. 23 марта 1942 г. — Нейжмак Григорий Петрович, пилот, старшина,
- 24. 26 марта 1942 г. — Михайлов Петр Иванович, командир звена, л-нт,
- 25. 03 апреля 1942 г. — Рябошапка Василий Яковлевич, пилот, ст. сержант,
- 26. 11 апреля 1942 г. — Ефремов Николай Дмитриевич, ком-р звена, старшина,
- 27. 09 мая 1942 г. — Федоткин Алексей Иванович, пилот, сержант,
- 28. 22 мая 1942 г. — Дубинин Георгий Александрович, пилот, мл. л-нт.

**V. ЗАПАДНЫЙ ФРОНТ, 1-я ВОЗДУШНАЯ АРМИЯ, 214-я ШТУРМОВАЯ АВИАЦИОННАЯ ДИВИЗИЯ
(15 АВГУСТА — 30 СЕНТЯБРЯ 1942 Г., АЭРОДРОМ «ГРИГОРЬЕВСКОЕ», ОБОРОНА МОСКВЫ)**

- 29. 16 августа 1942 г. — Копейкин Николай Федорович, зам. ком-ра АЭ, ст. л-нт,
- 30. 19 августа 1942 г. — Богданов Иван Алексеевич, штурман полка, капитан,
- 31. 19 августа 1942 г. — Стерликов Дмитрий Александрович, пилот, сержант,
- 32. 03 сентября 1942 г. — Бельшев Василий Иванович, штурман полка, капитан,
- 33. 05 сентября 1942 г. — Петухов Николай Сергеевич, пилот, л-нт,
- 34. 09 сентября 1942 г. — Цветков Петр Иванович, ком-р звена, сержант.

**VI. ВОРОНЕЖСКИЙ ФРОНТ, 290-я ШТУРМОВАЯ АВИАЦИОННАЯ ДИВИЗИЯ 17-й ВА
(16 ДЕКАБРЯ 1942 — 02 ФЕВРАЛЯ 1943 Г., ОБОРОНА СТАЛИНГРАДА)**

- 35. 16 декабря 1942 г. — Дранов Григорий Миронович, зам. ком-ра АЭ, л-нт,
- 36. 19 декабря 1942 г. — Долбилов Иван Иванович, пилот, сержант,
- 37. 05 января 1943 г. — Шадров Федор Митрофанович, старший пилот, старшина,
- 38. 10 февраля 1943 г. — Беляков Константин Михайлович, зам. к-ра АЭ, старшина,
- 39. 11 февраля 1943 г. — Якунин Иван Емельянович, зам. ком-ра АЭ, ст. л-нт, [125]
- 40. 13 февраля 1943 г. — Крбашьян Мкртыч Петросович, ком-р звена, старшина,
- 41. 07 марта 1943 г. — Кривошеев Александр Петрович, пилот, сержант,
- 42. 07 марта 1943 г. — Шумихин Алексей Васильевич, пилот, старшина,
- 43. 04 апреля 1943 г. — Дубровин Николай Григорьевич, пилот, л-нт,
- 44. 15 апреля 1943 г. — Пушкин Владимир Николаевич, пилот, мл. л-нт,

45. 26 апреля 1943 г. — Пензер Николай Михайлович, мастер по приборам, сержант,
46. 02 мая 1943 г. — Рысенко Павел Максимович, пилот, мл. л-нт,
47. 03 мая 1943 г. — Бондаренко Михаил Михайлович, механик авиационный, старшина,
48. 11 мая 1943 г. — Обухов Иван Иванович, ком-р звена, мл. л-нт,
49. 11 мая 1943 г. — Губин Петр Леонтьевич, воздушный стрелок, ст. сержант,
50. 28 мая 1943 г. — Коньков Алексей Дмитриевич, пилот, мл. л-нт,
51. 31 мая 1943 г. — Михайловский Виталий Аркадьевич, пилот, мл. л-нт,
52. 31 мая 1943 г. — Кунак Виктор Алексеевич, возд. стрелок, старшина,
53. 31 мая 1943 г. — Беляков Евгений Прокофьевич, воздушный стрелок, сержант.

VII. Юго-Западный фронт
(Курская дуга, июнь — 23 августа 1943 г., аэродром «Куриловка»)

54. 16 июля 1943 г. — Радушнов Лев Алексеевич, пилот, мл. л-нт,
55. 16 июля 1943 г. — Курильчик Самуил Евдокимович, воздушный стрелок, сержант,
56. 18 июля 1943 г. — Ахмадеев Ярул Хайрулович, ком-р АЭ, ст. л-нт,
57. 18 июля 1943 г. — Баклан Василий Иванович, воздушный стрелок, ст. сержант,
58. 20 июля 1943 г. — Елесин Семен Лаврентьевич, пилот, мл. л-нт,
59. 20 июля 1943 г. — Селиверстов Сергей Михайлович, воздушный стрелок, сержант,
60. 22 июля 1943 г. — Черных Михаил Алексеевич, пилот, мл. лейтенант, не возвратился с боевого задания,
61. 24 июля 1943 г. — Белов Анатолий Федорович, командир АЭ, л-нт,
62. 08 августа 1943 г. — Теплых Василий Данилович, пилот, мл. л-нт,
63. 16 августа 1943 г. — Волокитин Никанор Андреевич, пилот, мл. л-нт,
64. 16 августа 1943 г. — Чернышов Владимир Николаевич, пилот, мл. л-нт,
65. 17 августа 1943 г. — Галушко Петр Иванович, пилот, мл. л-нт,
66. 17 августа 1943 г. — Королев Кондратий Васильевич, зам. начальника штаба полка, л-нт (за воздушного стрелка), [126]
67. 18 августа 1943 г. — Вовкогон Иван Петрович, ком-р АЭ, ст. л-нт,
68. 18 августа 1943 г. — Шевченко Владимир Алексеевич, воздушный стрелок, ст. сержант,
69. 27 августа 1943 г. — Юданов Иван Дмитриевич, пилот, мл. л-нт,

70. 27 августа 1943 г. — Колесник Сергей Васильевич, воздушный стрелок, ст. сержант,
71. 29 августа 1943 г. — Трофимов Генрих Матвеевич, пилот, гв. мл. л-нт,
72. 29 августа 1943 г. — Ершов Михаил Александрович, воздушный стрелок, гв. рядовой,
73. 18 сентября 1943 г. — Евсеев Иван Сергеевич, пилот, гв. мл. л-нт,
74. 18 сентября 1943 г. — Соболев Борис Павлович, воздушный стрелок, гв. мл. сержант. Подбитый над целью самолет экипаж не оставил, а направил его в скопление немецких войск,
75. 28 сентября 1943 г. — Афанасьев Семен Петрович, зам. ком-ра АЭ, гв. л-нт,
76. 28 сентября 1943 г. — Кудлай Василий Маркович, воздушный стрелок, гв. ст. сержант,
77. 10 октября 1943 г. — Данилов Виктор Ильич, пилот, гв. сержант,
78. 10 октября 1943 г. — Балагуденов Накип Фаизович, пилот, гв. мл. л-нт,
79. 10 октября 1943 г. — Сутормин Григорий Сергеевич, воздушный стрелок, гв. ефрейтор.

VIII. 3-й УКРАИНСКИЙ ФРОНТ
(Выход к границам СССР, 20 октября 1943 — 03 июля 1944 г.)

80. 03 ноября 1943 г. — Кошелев Петр Назарович, и. о. зам. ком-ра АЭ, гв. л-нт,
81. 03 ноября 1943 г. — Мацакян Артюш Амбарцемович, воздушный стрелок, гв. старшина,
82. 19 ноября 1943 г. — Иванов Иван Алексеевич, зам. к-ра АЭ, гв. л-нт,
83. 19 ноября 1943 г. — Еремин Алексей Иванович, воздушный стрелок, гв. сержант,
84. 20 ноября 1943 г. — Исаев Николай Васильевич, пилот, гв. мл. л-нт,
85. 20 ноября 1943 г. — Джулай Павел Васильевич, воздушный стрелок, гв. ст. сержант,
86. 21 ноября 1943 г. — Дементьев Федор Дмитриевич, пилот, мл. л-нт,
87. 21 ноября 1943 г. — Шелест Александр Иванович, воздушный стрелок, гв. ефрейтор,
88. 22 ноября 1943 г. — Щербаков Александр Павлович, пилот, мл. л-нт,
89. 22 ноября 1943 г. — Обабков Иван Осипович, воздушный стрелок, гв. ефрейтор,
90. 25 ноября 1943 г. — Ерин Николай Васильевич, пилот, гв. мл. л-нт,
91. 25 ноября 1943 г. — Федулов Георгий Ефимович, воздушный стрелок, гв. ефрейтор,
92. 08 марта 1944 г. — Старосельцев Иван Павлович, штурман полка, гв. майор, [127]

93. 11 марта 1944 г. — Шатковский Василий Егорович, пилот, гв. мл. л-нт,
94. 11 марта 1944 г. — Поносов Анатолий Иванович, воздушный стрелок, гв. мл. сержант.

**IX. 1-й УКРАИНСКИЙ ФРОНТ
(1944 г., НАПРАВЛЕНИЕ НА БЕРЛИН)**

95. 09 июля 1944 г. — Старшинов Борис Алексеевич, воздушный стрелок, гв. старшина,
96. 14 июля 1944 г. — Каляпин Алексей Иванович, пилот, гв. л-нт,
97. 14 июля 1944 г. — Свичкаренко Геннадий Иванович, воздушный стрелок, гв. ефрейтор,
98. 17 июля 1944 г. — Быстров Виталий Яковлевич, моторист, гв. мл. сержант,
99. 17 июля 1944 г. — Васин Василий Архипович, моторист, гв. мл. сержант,
100. 21 июля 1944 г. — Жуков Николай Алексеевич, ком-р звена, гв. л-нт,
101. 21 июля 1944 г. — Макуха Николай Леонтьевич, воздушный стрелок, гв. старшина. На подбитом ЗА самолете летчик направил свой самолет на зенитную батарею.
102. 22 июля 1944 г. — Шулейкин Николай Денисович, пилот, гв. мл. л-нт,
103. 22 июля 1944 г. — Осыка Иван Митрофанович, адъютант АЭ, гв. мл. л-нт (за воздушного стрелка),
104. 26 июля 1944 г. — Пашков Марк Данилович, пилот, гв. мл. л-нт, направил самолет на автомашины с солдатами, (по данным ЦАМО — 28 августа 1944 г.),
105. 26 июля 1944 г. — Скорюпин Леонид Григорьевич, воздушный стрелок, гв. сержант,
106. 24 августа 1944 г. — Королев Федор Ефимович, воздушный стрелок, гв. ст. сержант,
107. 10 февраля 1945 г. — Хорунжий Борис Петрович, механик авиационный, гв. сержант,
108. 20 апреля 1945 г. — Кутьев Виталий Георгиевич, пилот, гв. мл. л-нт,
109. 20 апреля 1945 г. — Мартынов Алексей Алексеевич, воздушный стрелок, гв. ст. сержант,
110. 20 апреля 1945 г. — Пряничников Александр Емельянович, воздушный стрелок, гв. сержант,
111. 30 апреля 1945 г. — Городецкий Борис Давидович, пилот, гв. мл. л-нт,
112. 05 мая 1945 г. — Кривцев Василий Игнатьевич, механик авиационный, гв. ст. сержант.

20 апреля 1945 г. — Древаль Василий Григорьевич, гв. мл. л-нт, попал в плен, вернулся из плена 01 мая 1945г.

Его воздушный стрелок Пряничников А. Е. погиб. [128]

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

**ПОТЕРИ, НАНЕСЕННЫЕ ВРАГУ 299 (108 ГВ.) ШТУРМОВЫМ АВИАПОЛКОМ
с 22.06.1941 по 08.05.1945 г.**

Самолетов на аэродромах и в воздушных боях — 319

Аэростаты-корректировщики — 2

Танков — 454

БТР и другой военной техники — 108

Железнодорожных эшелонов — 23

Паровозов — 23

Железнодорожных вагонов — 107

Автомашин с грузом и живой силой — 2722

Тягачей — 8

Цистерн с горючим — 35

Складов боеприпасов — 31

Складов ГСМ — 22

Полевая артиллерия (орудий) — 170

Зенитная артиллерия (орудий) — 191

Пулеметные и минометные точки — 154

Мотоциклы — 11

Подводы с грузом — 708

Пехоты до 25000

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

ПОТЕРИ ПОЛКА В ЛИЧНОМ СОСТАВЕ И САМОЛЕТАХ ПО ГОДАМ

Год	Боевых вылетов	Безвозвратные потери				
		летчиков	возд. стр.	тех. состав	штаб	самолетов
1941	1150	16	-	2	-	Ил-153 — 39, Ил-2 — 37
1942	611	18	-	-	-	Ил-2 — 26
1943	2108	33	19	2	1	Ил-2 — 50
1944	614	6	6	2	1	Ил-2 — 6
1945	242	2	2	2	-	Ил-10 — 5
Всего	4725	75	27	8	2	163

Приложение № 5

**САМОЛЕТЫ, СБИТЫЕ В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ ЛЕТЧИКАМИ И ВОЗДУШНЫМИ СТРЕЛКАМИ
108 ГВАРДЕЙСКОГО ШТУРМОВОГО АВИАЦИОННОГО
РАВА-РУССКОГО ОРДЕНА СУВОРОВА ПОЛКА
В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 ГОДОВ**

№ п/п	Дата	Ориентировочное время	Тип самолета	Район боевых действий полка	Фамилия, воинское звание сбившего	Данные Центрального Архива Министерства Обороны
1.	21.03.42	12.10	Ме-110	Гурино, Верявино, Холыня, Забытово, Гуляево, Новгородская область	Михайлов П. И., мл. лейтенант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, лл.5-20
2.	26.03.42	9.45	Ме-110	Борисово, М. и Б. Горбы, Дмитрово, Кочаново	Рябошапко В. Я., ст. сержант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, л.7
3.	26.03.42	9.45	Ю-88 (подбил)	Борисово, М. и Б. Горбы, Дмитрово, Кочаново	Богданов И. А., ст. лейтенант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, л.7
4.	28.03.42	6.55	Ю-88 (подбил)	Кудрово, Коньшино, Козлово, Клинково	Рябошапко В. Я., ст. сержант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, л.19
5.	28.03.42	6.55	Ме-110	Кудрово, Коньшино, Козлово, Клинково	Рябошапко В. Я., ст. сержант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, л.19
6.	28.03.42	6.55	Ю-88	Кудрово, Коньшино, Козлово, Клинково	Жигарин Ф. А., мл. лейтенант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, л.19

№ п/п	Дата	Ориентировочное время	Тип самолета	Район боевых действий полка	Фамилия, воинское звание сбитого	Данные Центрального Архива Министерства Обороны
7.	05.04.42	14.20	Ю-88	Сычевка, Михалкино, Борисово, Дмитрово, Шумилово	Вовкогон И. П., сержант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, л.1
8.	07.05.42	10.47	Ю-52	Аэродром противника Глебовщина (восточней Демянска)	Вовкогон И. П., сержант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, лл.5-20
9.	09.05.42	13.59	Сбил Ме-109	р. Ловать, переправа Рамушево, Омычкино, Бяково	Белышев В. И., лейтенант	Ф.108 гв. ШАП, 175473с., д.2, лл.5-20
10.	22.05.42	12.00	Два Ю-52	Глебовщина Демянского р-на	Жигарин Ф. А., мл. лейтенант	Опись 175473с, д.2, л.20
11.	24.05.42	15.20	Три Ю-52	Глебовщина Демянского р-на	Вовкогон И. П., сержант	Опись 175473с, д.2, л.2
12	24.05.42	15.20	Два Ю-52	Глебовщина Демянского р-на	Дранов Г. М., сержант	Опись 175473с, д.2, л.2
13.	02.09.42	9.18 — 10.25	Ме-109	Шемелинка, Б. и М. Погребцы, Калужская область	Ананьин С. К., капитан	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
14.	02.09.42	9.18 — 10.25	Ме-109	Шемелинка, Б. и М. Погребцы, Калужская область	Жигарин Ф. А., мл. лейтенант	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
15.	03.09.42	5.55 — 6.57	Ю-87	Аэродром противника. Новое Село, Смоленская область	Ананьин С. К., капитан	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
16.	03.09.42	5 55 — 6.57	Ю-87	Аэродром противника. Новое Село, Смоленская область	Дранов Г. М., сержант	Опись 175505с, д.5, лл.7-9

№ п/п	Дата	Ориентировочное время	Тип самолета	Район боевых действий полка	Фамилия, воинское звание сбитого	Данные Центрального Архива Министерства Обороны
17.	03.09.42	5.55 — 657	Ю-87	Аэродром противника. Новое Село, Смоленская область	Толкачев Д. У., ст. лейтенант	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
18.	05.09.42	14.20 — 15.20	Ме-109	Васильки, ж. д. Вязьма-Сычевка, Смоленская область	Беляков К. М., сержант	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
19.	05.09.42	14.20 — 15.20	Ме-109	Васильки, ж. д. Вязьма-Сычевка, Смоленская область	Вовкогон И. П., сержант	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
20.	05.09.42	14.20 — 15.20	Ме-109	Васильки, ж. д. Вязьма-Сычевка, Смоленская область	Жигарин Ф. А., лейтенант	Опись 175505с, д.5, лл.7-9
21	17.12.42	13.46 — 14.32	Хе-111	Радченское, на юге Воронежской области	Вовкогон И. П., старшина	Опись 175505с, д.5, л.14
22.	26.04.43	18.12 — 18.20	Ме-109, Аэростат	Аэродром противника Рогань, Харьковская область	Новиков А. К., мл. л-нт Храмов Н. Ф., ст. л-нт, замполит	Опись 175505с, д.3, л.36
23.	02.05.43	15.35	Макки С.200	Аэродром противника Краматорская, Донецкая область	Жигарин Ф. А., лейтенант	д.6, лл. 2-79
24.	12.05.43	14.40 — 15.40	Ме-109	Барвенково, Лозовая, Орловка, Харьковская, Донецкая область	Гольденберг П. Л., воздушный стрелок, сержант	д.6, лл. 2-79
25.	31.05.43	18.32 — 20.00	2 ФВ-190	Аэродром противника Краматорская, Донецкая область	Ананьин С. К., капитан	д.6, лл. 2-79

№ п/п	Дата	Ориентировочное время	Тип самолета	Район боевых действий полка	Фамилия, воинское звание сбитого	Данные Центрального Архива Министерства Обороны
26.	31.05.43	18.32 — 20.00	Ме-109	Аэродром противника Краматорская, Донецкая область	Новиков А. К., мл. лейтенант	д.6, лл. 2-79
27.	31.05.43	18.32 — 20.00	Ме-109	Аэродром противника Краматорская, Донецкая область.	Дубинец И. П., сержант, воздушный стрелок	д.6, лл. 2-79
28.	31.05.43	18.32 — 20.00	Ме-109 (подбил)	Аэродром противника Краматорская, Донецкая область	Фиклистов Ю. А., сержант, воздушный стрелок	д.6, лл. 2-79
29.	07.08.43	18 20 — 19.05	Ме-109 (подбил)	Мечебиловка, Лозовенька, Харьковская область	Жуков Н. А., лейтенант	д.6, лл.2-79
30.	27.08.43	Нет данных	ФВ-190	Пасека, х. Свиарное	Борейшин Ф. В., гв. ст. с-т, воздушный стрелок	д.6, лл.2-79
31.	01.10.43	13.42 — 14.40	ФВ-190 (подбил)	Левшино-Михайловка, Вильно, Склеватый	Борейшин Ф. В, гв. ст. с-т, воздушный стрелок	д.6. лл.2-79
32.	12 10.43	11.45 — 12.55	ФВ-190	Левшино-Михайловка, Люцерновский	Жуков Ю. В., гв. старшина, воздушный стрелок	д.6, лл 2-79
33.	12.10.43	11.45 — 12.55	ФВ-190 (подбил)	Левшино-Михайловка, Люцерновский	Группа воздушных стрелков	д.6, лл.2-79
34.	05.11 43	9.14 – 10.35 или 12.40 – 14.05	Ю-87	М. Софиевка, Любимовка, Днепропетровская область	Новиков А. К., гв. лейтенант	д.4, лл.5-11

№ п/п	Дата	Ориентировочное время	Тип самолета	Район боевых действий полка	Фамилия, воинское звание сбитого	Данные Центрального Архива Министерства Обороны
35.	15.11.43	14.15 — 15.38	Ю-88	Гуляйполе, Благодатная, Днепропетровская область	Шилов В. С., гв. ст. лейтенант	д.4 лл.5-11
36.	15.11.43	14.15 — 15.38	Ю-88 (подбил)	Гуляйполе, Благодатная, Днепропетровская область	Аврамчик И. А., гв. мл. лейтенант	д.4, лл.5-11
37.	17.07.44	17.23 – 18.23	ФВ-190	Авадно, Городно, Порыцк. Зап. Украина, Львовская область	Зыков В. М., гв. сержант, воздушный стрелок	Опись 175499с, д.3, л.18

СБИТО: 35 самолетов

ПОДБИТО: 8 самолетов

А. Живчиков

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ 108 ГВ. ШАП, ПОЛКОВНИК В ОТСТАВКЕ

ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ГОРОДА РАВА — РУССКАЯ

Л. Клобуков

СЕКРЕТАРЬ [133]

Приложение № 6
Информация для размышления.

**Список побед 108 Гвардейского штурмового авиационного
РАВА-Русского ордена Суворова полка
по сравнению с Luftwaffe официальной статистикой боевых потерь**

Дата	Список побед 108 гв. ШАП	Официальная статистика боевых потерь Luftwaffe
21.03.42	Bf-110, сбитый мл. лейтенантом Михайловым	Вероятно от II./ZG26 «Horst Wessel», экипаж неизвестен
26.03.42	Bf-110, сбитый ст. серж. Рябошапко	Вероятно от II./ZG26 «Horst Wessel», экипаж неизвестен
26.03.42	Ju-88, сбитый ст. лейтенантом Богдановым	Данные о потере самолета отсутствуют
28.03.42	Bf-110 и Ju-88, сбитые ст. сержантом Рябошапко	Bf-110, вероятно, от II./ZG26 «Horst Wessel», экипаж неизвестен. Ju-88 — данные о потере самолета отсутствуют.
28.03.42	Ju-88, сбитый мл. лейтенантом Жигариным	Данные отсутствуют
05.04.42	Ju-88, сбитый сержантом Вовкогоном	Данные отсутствуют
07.05.42	Ju-52, сбитый сержантом Вовкогоном	Данные отсутствуют
09.05.42	Bf-109, сбитый лейтенантом Бельшевым	Bf-109 F-2 (W. Nr. 5546) III./JG51 «Molders». Пилот неизвестен.
22.05.42	Два Ju-52, сбитые мл. лейтенантом Жигариным	Один Ju-52, зарегистрированный как потеря от 2./KG.z.b.V.300. Экипаж неизвестен.
24.05.42	Три Ju-52, сбитые сержантом Вовкогоном, и два Ju-52, сбитые сержантом Драновым	Один Ju-52 был потерян 1./KG.z.b.V.172
02.09.42	Один Bf-109, сбитый капитаном Ананиным, и один Bf-109, сбитый мл. лейтенантом Жигариным	Один Bf-109 -2 (W. Nr.9664) 8./JG51 «Molders», вынужденная посадка в результате воздушного боя. Самолет разбит. Пилот неизвестен.

Дата	Список побед 108 гв. ШАП	Официальная статистика боевых потерь Luftwaffe
03.09.42	Один Ju-87, сбитый капитаном Ананьиним	Один Ju-87 D-3 (W. Nr.2190), вынужденная посадка в результате воздушного боя. Самолет разбит. Экипаж неизвестен.
05.09.42	Один Bf-109, сбитый мл. лейтенантом Жигариным, и один Bf-109, сбитый сержантом Вовкогоном	Один Bf-109 G-2 (W. Nr 14239, бортовой номер — желтая 2), летчик капитан Ханс Оехлшлэгер из штаба I./JG52, сбитый севернее Вязьмы во время атаки Ил-2. Пилот пропал без вести.

Запись в журнале боевых действий JG51 «Molders»:

«В третий день сентября 1942 г. атака штурмовиков аэродрома в Novo Dugino севернее Вязьмы, причиняя значительные повреждения аэродрому. На земле был убит Отто Лине. Воздух был заполнен густым черным дымом от горящих сооружений на земле и горящих самолетов Bf-109G.»

Начальник штаба I./JG52 (1 полк, 52 истребительная дивизия) 5 сентября 1942 г. записал:

«Первую волну атакующих самолетов не ожидали, и тревога не последовала, бомбы упали с правой стороны аэродрома, где стояли самолеты в ости № 1 из третьего штафеля (эскадрилья).

Взрывами задело два самолета, которые находились в готовности № 2. Один пилот слегка ранен, сидя в своем самолете. Все засуетились. Но скоро начался второй заход штурмовиков на цель и еще бомбы упали на самолеты второго штафеля (эскадрилья) и штаб полка.

Два наших самолета из штабной эскадрильи и одного из второго штафеля пытались взлететь одновременно, когда русские штурмовики начали второй заход. Взлетающие самолеты начали разбег по полю между 14 воронками от бомб и были обстреляны самолетом Ил-2 в то время, как пытались взлететь.

Третья волна штурмовиков взорвала топливный склад с 1.800 литров бензина и ремонтную мастерскую группы (полка). Техник-офицер получил серьезные ранения, фельдфебель-моторист был убит, три других солдата получили незначительные пулевые ранения. [136] Три самолета, которым удалось взлететь, атаковали нападающие Ил-2.

Один из штурмовиков был сбит, два других повредили.

В настоящее время группа (полк) имеет одиннадцать боевых самолетов, готовых выполнить боевую задачу».

Дата	Данные 108 гв. ШАП	Официальная статистика боевых потерь Luftwaffe
17.12.42	He-111, сбитый старшиной Вовкогоном	Данные о потере самолета отсутствуют
26.04.43	Bf-109, сбитый ст. лейтенантом Храмовым	Данные о потере самолета отсутствуют
02.05.43	Один MC.200 поврежденный и один MC.200, сбитый лейтенантом Жигариным	Данные о потерях самолетов отсутствуют (MC.200 отсутствовали на Восточном фронте в этой стадии, так что это должно быть неправильная идентификация самолетов).
12.05.43	Bf-109, сбитый сержантом Гольденбергом	Данные о потере самолета отсутствуют
31.05.43	Два Fw-190, сбитые капитаном Ананьиным	Один Fw-190A принадлежал Sch.G.1. Имя летчика неизвестно.
31.05.43	Bf-109, сбитый мл. лейтенантом Новиковым	Данные о потере самолета отсутствуют.
31.05.43	Один Bf-109, сбитый сержантом Дубинцом, и один Bf-109, поврежденный сержантом Фиклистовым	Один Bf-109 G-2 (W. Nr. 13586) I./JG52 вынужденная посадка в результате воздушного боя. Самолет сильно поврежден. Имя летчика неизвестно. Один Bf-109 G-4 (W. Nr. 19702) 8./JG52 вынужденная посадка в результате воздушного боя. Самолет сильно поврежден. Имя летчика неизвестно.
27.08.43	Fw-190, сбитый гв. сержантом Борейшиным	Данные о потере самолета отсутствуют
01.10.43	Fw-190, поврежденный гв. сержантом Борейшиным	Данные о потере самолета отсутствуют
12.10.43	Fw-190, сбитый гв. старшиной Жуковым	Данные о потере самолета отсутствуют
12.10.43	Fw-190, поврежденный группой стрелков	Данные о потере самолета отсутствуют
05.11.43	Ju-87, сбитый мл. лейтенантом Новиковым	Данные о потере самолета отсутствуют

Дата	Данные 108 гв. ШАП	Официальная статистика боевых потерь Luftwaffe
15.11.43	Ju-88, сбитый ст. лейтенантом Шиловым	Данные о потере самолета отсутствуют
15.11.43	Ju-88, поврежденный гв. мл. лейтенантом Аврамчиком	Данные о потере самолета отсутствуют
17.07.44	Fw-190, сбитый гв. сержантом Зыковым.	Fw-190A, летчик оберфельдфебель Зигфрид Зик (Ас, 31 сбитый самолет) из 10./JG11. Летчик ранен.

03.04.42 — ст. сержант Рябошапка был убит в бою. Немецкие летчики отмечают в своих документах только один бой в этой области в тот день. Майор Ханнес Траулофт, командир JG54 «Gruherz» (54 дивизия «Зеленое Сердце»), записал в своем дневнике на 03.04.43:

«Плохая погода. Взлетела пара наших истребителей и вступила в бой с четырьмя русскими Ил-2. Один штурмовик был сбит, остальные улетели в облака».

По данным Бундесархива. Кобленц, Германия 1999.
 Для сотрудников музея 108 гв. ШАП.
 С УВАЖЕНИЕМ, **КРИСТЕР БЕРГСТРОМ**
 03.03.1999

* * *

Боевые безвозвратные потери летчиков ВВС КА за годы ВОВ составили 27600 человек.

Из них: 7837 летчиков-штурмовиков (43 %),
11874 — истребителей,
6613 — бомбардировщиков,
689 — вспомогательная авиация,
587 — разведчиков-корректировщиков. [138]

За годы ВОВ Героями Советского Союза стали:

штурмовики — 860
бомбардировщики — 203
истребители — 836
разведчики, корректировщики – 372

За годы ВОВ самолетов Ил-2, Ил-10 произведено 36154 самолета.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

По состоянию на 10 мая 1945 года:

В составе Воздушных Армий имелось в наличии 3289 самолетов Ил-2, Ил-Кр (корректировщик-разведчик), Ил-2у, 74 Ил-10.

В годы войны подготовлено и направлено на фронт 356 штурмовых авиаполков.

Из этого количества:

140 полков проходили переформирование в тылу 1 раз,
103 — дважды,
61 — трижды,
31 — четырежды
и 21 — 5 раз (в том числе наш 299-ый, 108-ой полк 29 июля 1941, 09 сентября 1941, 21 сентября 1941, 28 декабря 1941, 8 октября 1944). [139]

ИЛЛЮСТРАЦИИ



Ил-2, советский штурмовик, летающий танк



И-153, Чайка, истребитель Поликарпова



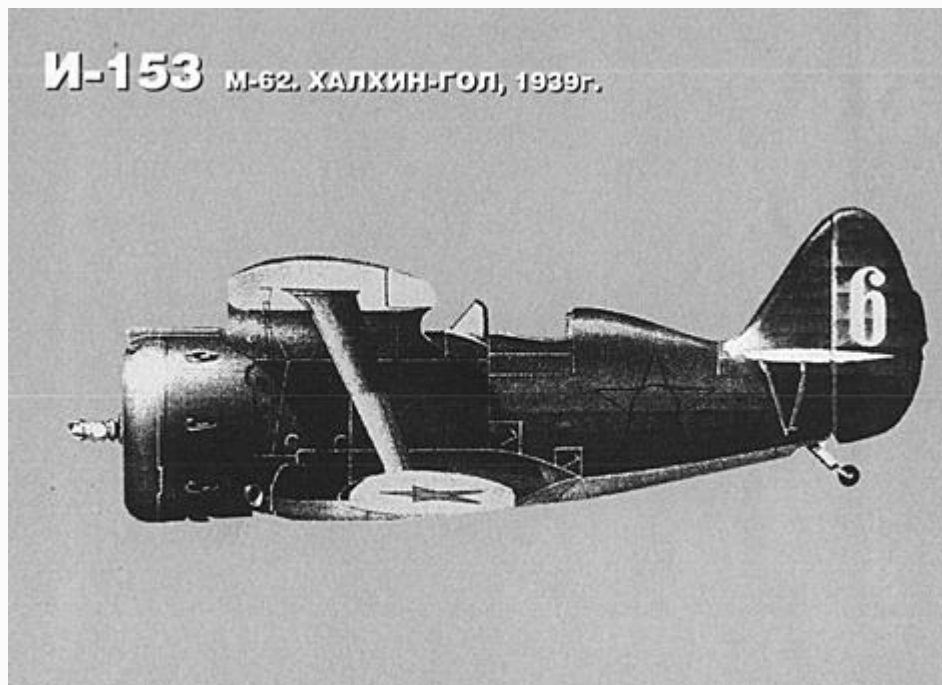
Ил-10, штурмовик



Ил-2, советский бронированный штурмовик образца 1942 г.



Р-З, АМ-34Н, 1937 г.



И-153, М-62. Халхин-Гол, 1939 г.



Ил-10 образца 1944г. и Ил-2 образца 1941 г. и 1942 г.
(характеристики и вооружение)

Боевой путь

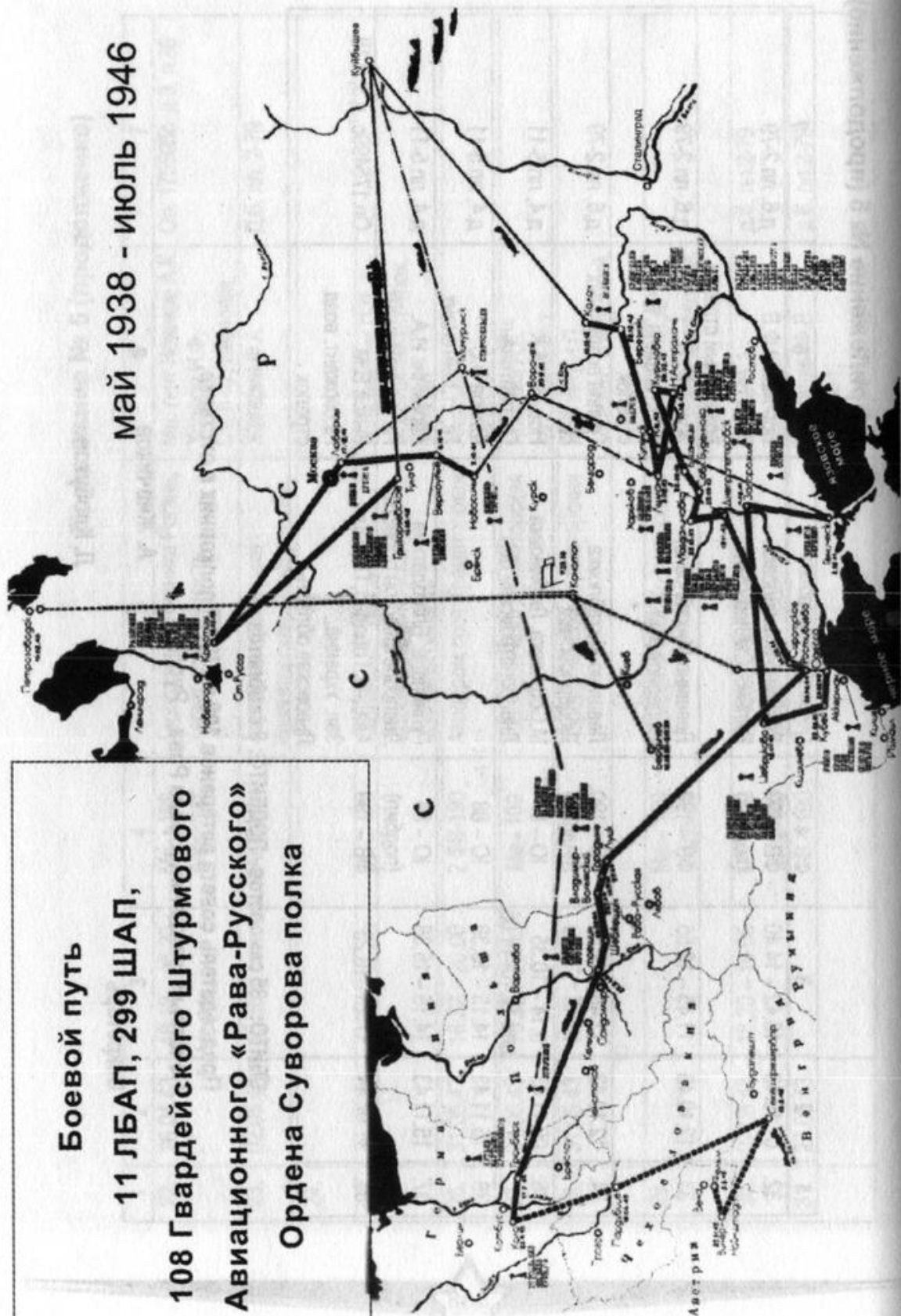
11 ЛБАП, 299 ШАП,

108 Гвардейского Штурмового

Авиационного «Рава-Русского»

Ордена Суворова полка

май 1938 - июль 1946



ФОТОЛЕТОПИСЬ 108 ГВ. ШТУРМОВОГО АВИАПОЛКА

Фотолетопись 299 (108 гв.) ШАП включает лишь часть бесценных архивных фотографий, которые имеются в фондах музея полка. Совет ветеранов на протяжении многих лет собирал и хранил их, используя любую возможность оставить в народной памяти образ защитников Родины. Много фотографий получены от родственников погибших однополчан. Все лица узнаваемые, хотя на снимках они разного возраста. [140]

Некоторые фотографии военного времени восстанавливались с большим трудом.

Для самих ветеранов, для родственников, для всех поколений эти фотографии приближают нас к далеким историческим событиям Великой Отечественной войны 1941-1945 годов, отражая беспримерный подвиг воинов-героев, отстоявших Отечество и наши жизни.

Фотографии личного состава представлены в алфавитном порядке в следующей последовательности: командный состав полка, летчики, воздушные стрелки и технический состав (механики по вооружению, механики, техники), без которого грозное оружие штурмовика оказалось бы малоэффективным.

В настоящем разделе отражен боевой путь полка, мужание и мастерство личного состава по годам. Основная часть фотографий — это редкие минуты затишья в боевой работе, где не у всех грудь украшают ордена и медали. 112 воинов полка не дожили до вручения им заслуженных наград.

«Не вернулся с боевого задания...» — такие короткие строки присутствуют в архивных документах, такой суровый приговор направлялся семье погибшего...

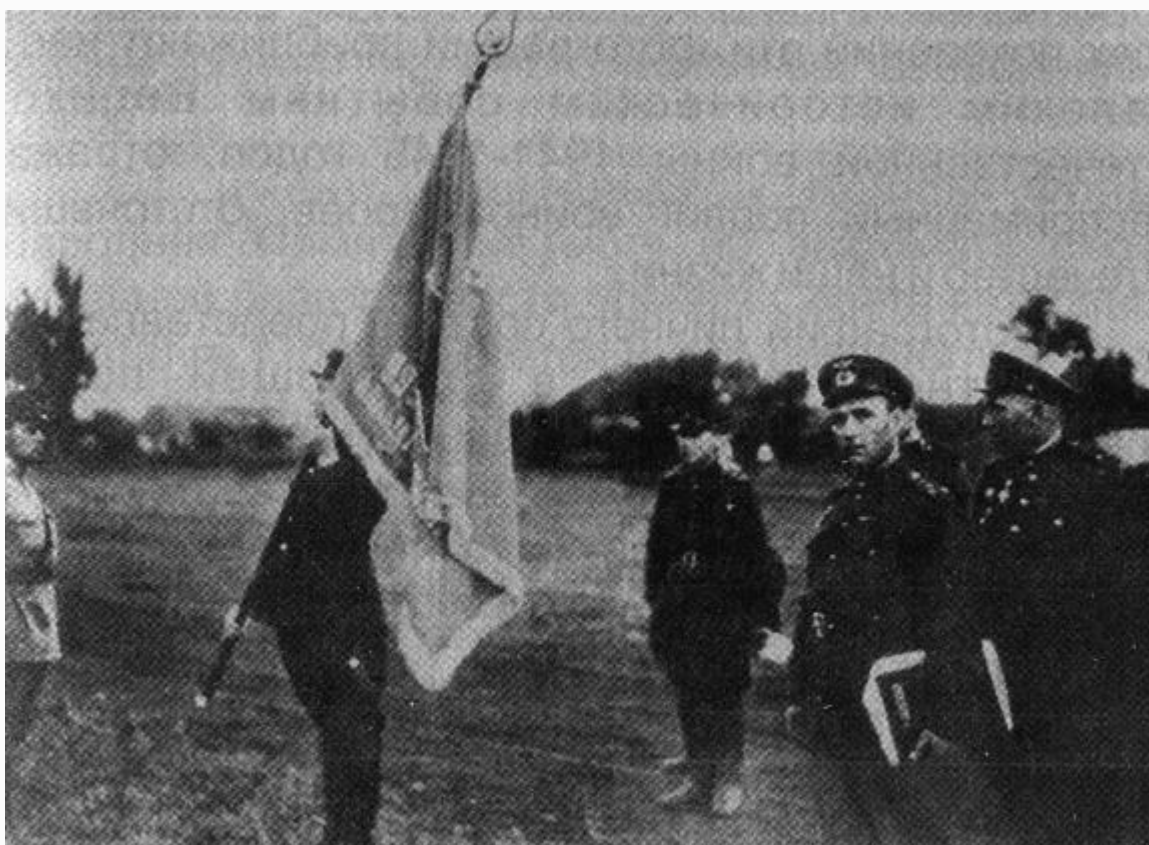
В заключительной части фотолетописи представлена послевоенная активная жизнь ветеранов, их встречи на маршрутах боевого пути полка, поездки по местам Боевой Славы, работа музеев, святое дело увековечения памяти [141] воинов, встречи с молодежью. Все это должно стать достоянием будущих поколений, настольным мемориалом исторического подвига защитников Родины одного из многочисленных авиационных полков.

От имени издательской группы Фонда «Народная Память» не могу не высказать слова искренней благодарности членам Совета ветеранов 299 (108 гв.) ШАП. Хочется низко поклониться за ту живую историю, которую они хранят в своих воспоминаниях. Неоценима заслуга Совета ветеранов в той активной работе, которую, в пример всем нам, они продолжают вести, преодолевая все трудности, не обращая внимание на возраст, здоровье, которое война надорвала, не говоря о полученных ранениях. Наша задача хоть в чем-то помочь ветеранам в выполнении ими поставленных задач. Искренние пожелания крепкого здоровья и долголетия Вам, ветераны!

Слова благодарности за понимание и участие руководству Международного общественного фонда «Российский фонда мира» (МОФ РФМ), в лице Председателя Правления Слуцкого Леонида Эдуардовича и Первого заместителя Председателя Суторминой Елены Васильевны. Финансовая поддержка МОФ РФМ позволила в короткие сроки подготовить настоящую книгу.

НАДЕЖДА ПИВОВАРОВА

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ФОНДА «НАРОДНАЯ ПАМЯТЬ» [142]



Командир 3-го смешанного авиакорпуса генерал-лейтенант Аладинский В. А. вручает боевое Красное знамя командиру 299 ШАП майору Топилину О. В. 1943 г.



299 ШТУРМОВОЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК.
Знамя полка



ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ.
Знамя полка



Личный состав 299 (108 гвардейского) штурмового авиаполка, удостоенный Правительственных наград за успешные боевые действия в обороне Москвы.

Сидят (слева направо): зам. ком-ра АЭ ст. л-т Бельшев В. И., ком-р звена ст-на Вовкогон И. П., ком-р полка м-р Гресков С. Е., полковник Выволокин А. Ф., командующий 2-й УАГ генерал-майор авиации Кондратюк Д. Ф., комиссар 2-й УАГ бригадный комиссар Машнин И. В., ком-р звена мл. л-т Жигарин Ф. А., зам. ком-ра полка капитан Махун А. А., инженер полка в/техник 1 р. Зильманович Д. Я., техник звена в/техник Сачко Н. Л. Стоят: нач. штаба капитан Засенко А. И., комиссар полка батальонный комиссар Панов Н. В., техник звена в/техник 2 р. Христенко И. В., ст. техник АЭ Кушнеров И. К., нач. связи мл. в/техник Запорожский М. Д., техник звена мл. в/техник Никитин П. П., моторист авиационный с-т Сибилев Б. В., мастер по вооружению с-т Олейников Г. Д. СЗФ, аэродром «Крестцы», Новгородская область, 2 мая 1942 г.



ПАВЛИЧЕНКО
Александр Александрович
зам. командира 108 гв. ШАП, полковник в отставке,
Почетный гражданин городов
Рава-Русская, Конотоп и Люберцы



ГУБАНОВ
ДМИТРИЙ АНДРЕЕВИЧ,
ПЕРВЫЙ КОМАНДИР ПОЛКА



ГРЕСЬКОВ
СЕРГЕЙ ЕВМЕНОВИЧ,
ВТОРОЙ КОМАНДИР ПОЛКА, 11 Б. В.



МАКАРОВ
ЛЕОНИД СЕРГЕЕВИЧ,
ТРЕТИЙ КОМАНДИР ПОЛКА, 44 Б. В.



АНАНЬИН
СТЕПАН КОНСТАНТИНОВИЧ,
ЧЕТВЕРТЫЙ КОМАНДИР ПОЛКА, 219 Б. В.



ТОПИЛИН
Олег Владимирович,
ПОСЛЕДНИЙ КОМАНДИР ПОЛКА, 17 Б. В.



КОРЕШКОВ
Иосиф Степанович,
ЗАМ. КОМАНДИРА ПОЛКА



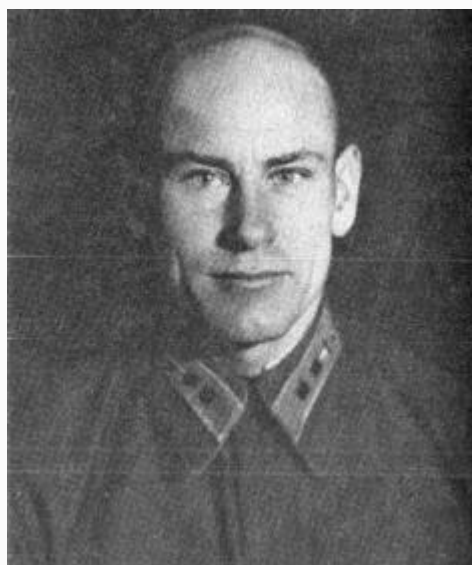
ПАНОВ
Николай Васильевич,
КОМИССАР ПОЛКА



КАРАУЛОВ
Дмитрий Иванович,
ПАРТОРГ ПОЛКА



АНИКИЕНКО
Юрий Петрович,
ЛЕТЧИК, 7 Б. В.



АНТИПОВ
Сергей Денисович,
КОМИССАР АЭ, 12 Б. В.



АФАНАСЬЕВ
Семен Петрович,
КОМАНДИР АЭ, 63 Б. В.



АФАНАСЬЕВСКИЙ
Борис Александрович,
СТ. ЛЕТЧИК, 66 Б. В.



АХРЮТИН
Михаил Артемьевич,
летчик, 24 б. в.



БЕЛЫШЕВ
Василий Иванович,
штурман полка, 81 б. в.



БЕЛЯКОВ
Константин Михайлович,
зам. командира АЭ, 26 б. в.



БОГДАНОВ
Иван Алексеевич,
штурман, капитан, 52 б. в.



БОРИСОВ
ПЕТР ВАСИЛЬЕВИЧ,
ЛЕТЧИК, 30 Б. В.



ВАНЮШЕВ
ПАВЕЛ МИХАЙЛОВИЧ,
КОМАНДИР ЭКИПАЖА ПС-84



ВОВКОГОН
ИВАН ПЕТРОВИЧ,
КОМАНДИР АЭ, 102 Б. В.



ВОЛОШИН
МИХАИЛ КОНДРАТЬЕВИЧ,
ТЕХНИК ЗВЕНА



ГАВРИЛЕНКО
Михаил Иванович,
ЛЕТЧИК, 5 Б. В.



ДЕМЕНТЬЕВ
Федор Дмитриевич,
ЛЕТЧИК, 14 Б. В.



ДОЛБИЛОВ
Иван Иванович,
ЛЕТЧИК, 1 Б. В.



ДОРОХ
Алексей Иванович,
ЛЕТЧИК, 51 Б. В.



ДОРОХИН
ИВАН СЕМЕНОВИЧ,
КОМАНДИР АЭ, 5 Б. В



ДРАНОВ
ГРИГОРИЙ МИРОНОВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 41 Б. В.



ДУБИНИН
ГЕОРГИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ,
ЛЕТЧИК, 19 Б. В.



МАККОВЕЕВ
КОНСТАНТИН ИВАНОВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 104 Б. В.



ЕРЕМИН
АЛЕКСАНДР ТИХОНОВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 18 Б. В.



ЗАВИЗЕНОВ
ПАВЕЛ ХАРИТОНОВИЧ,
КОМАНДИР ЗВЕНА, 79 Б. В.



ЗАСЕНКО
АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ,
НАЧАЛЬНИК ШТАБА, 2 Б. В.



ЗУБОВ
НИЛ СЕМЁНОВИЧ,
ЛЁТЧИК, 12 Б. В.



ИЗБАШ
БОРИС ВАСИЛЬЕВИЧ,
КОМАНДИР ЗВЕНА, 20 Б. В.



ИСАЕВ
НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ,
ЛЁТЧИК, 4 Б. В.



КАЛЯПИН
АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ,
ЛЁТЧИК, 3 Б. В.



КИРИЛЛОВ
МИХАИЛ СТЕПАНОВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 87 Б. В.



КИРЮШИН
АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ,
лётчик, 59 б. в.



КИСЕЛЕВ
МАКСИМ НАУМОВИЧ,
командир АЭ, 19 б. в.



КОНЫШЕВ
НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ,
лётчик, 44 б. в.



КОПЕЙКИН
НИКОЛАЙ ФЕДОРОВИЧ,
зам. командира АЭ, 203 б. в.



КОРОЛЕВ
Кондратий Васильевич,
зам. начальника штаба, 1 б. в.



КОРОТКОВ
Александр Васильевич,
командир звена, 20 б. в.



КОШЕЛЕВ
Петр Назарович,
командир звена, 62 б. в.



КРУШ
Василий Федорович,
комиссар АЭ, 4 б. в.



КУДЛАЙ
ВАСИЛИЙ МАРКОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 30 Б. В.



КУЛЯ
ИВАН ПАВЛОВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 15 Б. В.



КУТЪЕВ
ВИТАЛИЙ ГЕОРГИЕВИЧ
ЛЁТЧИК, 33 Б. В.



МАЗУРОВ
ЛЕВ НИКОЛАЕВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 50 Б. В.



ИВАНЬКОВ
Филимон Павлович,
лётчик, 67 б. в.



МАКЛАКОВ
Константин Александрович,
лётчик, 16 б. в.



МАХОНИН
Иван Емельянович,
комиссар АЭ, 17 б. в.



МЕЛЬНИК
Георгий Романович,
лётчик, 75 б. в.



МИРОНОВ
СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ,
ЗАМ. КОМАНДИРА АЭ, 48 Б. В.



МИХАЙЛОВ
АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВИЧ,
ЛЁТЧИК, 20 Б. В.



МИХАЙЛОВСКИЙ
ВИТАЛИЙ АРКАДЬЕВИЧ,
ЛЁТЧИК, 1 Б. В.



МОЛЧАНОВ
ЕФИМ АЛЕКСЕЕВИЧ,
КОМАНДИР ЗВЕНА, 85 Б. В.



НАЙДЕНКО
ИВАН СТЕФАНОВИЧ,
КОМИССАР АЭ, 26 Б. В.



НИКУЛИН
ПЕТР НИКОЛАЕВИЧ,
ЛЁТЧИК, 38 Б. В.



ОБУХОВ
ИВАН ИВАНОВИЧ,
КОМАНДИР ЗВЕНА, 62 Б. В.



ПАВЛИКОВ
МИХАИЛ РОДИОНОВИЧ,
КОМАНДИР ЗВЕНА, 29 Б. В.



ПИЧИК Г. А., ЗАМ. НАЧ. ШТАБА И
ЛЮТКИН К. П., КОМСОРГ ПОЛКА



САВЕНКО
ПЕТР СТЕПАНОВИЧ,
ЛЁТЧИК, 49 Б. В.



СНАСОВ
НИКОЛАЙ СНАСОВИЧ,
ЛЁТЧИК, 26 Б. В.



СИРОТКИН
АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ,
НАЧАЛЬНИК ВСС



СОКОЛОВ
Константин Николаевич,
командир АЭ, 10 Б. В.



СОЛОМАТИН
Михаил Семенович,
лётчик, 6 Б. В.



СТАРОСЕЛЬЦЕВ
Иван Павлович,
штурман полка, 42 Б. В.



СТЕРЛИКОВ
Дмитрий Александрович,
лётчик, 1 Б. В.



ТЕПЛЫХ
ВАСИЛИЙ ДАНИИЛОВИЧ,
ЛЁТЧИК, 16 Б. В.



ТРОФИМОВ
ГЕНРИХ МАТВЕЕВИЧ,
ЛЁТЧИК, 23 Б. В.



ФЕДОТКИН
АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ,
ЛЕТЧИК, СЕРЖАНТ, 4 Б. В.



ХАНДРИКОВ
СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ,
ЛЁТЧИК, 37 Б. В.



ЧЕРНЫХ
Михаил Алексеевич,
лётчик, 8 б. в.



ШАДРОВ
Федор Митрофанович,
ст. лётчик, 25 б. в.



ЩЕТКИН
Иван Николаевич,
командир звена, 28 б. в.



ЮДАНОВ
Иван Дмитриевич,
лётчик, 23 б. в.



ЯКУШЕВ
АФАНАСИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ,
КОМАНДИР ЗВЕНА, 23 Б. В.



АВЕТ'ЯН
АРШАВИР МИСАКОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 12 Б. В.



БАКЛАН
ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 3 Б. В.



ВОЛЧКОВ
МИХАИЛ ПАВЛОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 10 Б. В.



ДЕМЕНТЬЕВ М. А., воздушный
стрелок, 8 б. в. и МИТРОФАНОВ И.М.,
мастер по вооружению



ДУБИНЕЦ
Иван Петрович,
воздушный стрелок, 72 б. в.



ЖИВЕТЬЕВ
Юрий Петрович,
воздушный стрелок, 23 б. в.



ЗЫКОВ
Василий Михайлович,
воздушный стрелок, 14 б. в.



КАНДРАЦКОВ
Николай Тимофеевич,
воздушный стрелок, 20 б. в.



КОРОЛЕВ
Федор Ефимович,
воздушный стрелок, 65 б. в.



КОСТИКОВ
Александр Николаевич,
воздушный стрелок, 21 б. в.



КУНАК
Виктор Алексеевич,
воздушный стрелок, 1 б. в.



МАРТЫНОВ
АЛЕКСЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 17 Б. В.



НЕВЗОРОВ
ИВАН ИВАНОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 54 Б. В.



НИКИТИН
ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 19 Б. В.



ОСИПЕЦ
ЕГОР ЕГОРОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 91 Б. В.



ПОНОСОВ
Анатолий Иванович,
воздушный стрелок,
погиб в авиакатастрофе



ПРЯНИЧНИКОВ
Александр Емельянович,
воздушный стрелок,
17 б. в.



ПШЕНИЧНИКОВ
Владимир Матвеевич,
воздушный стрелок, 55 б. в.



САЛЬКОВ
Константин Иванович,
воздушный стрелок, 25 б. в.



СВИЧКАРЕНКО
Геннадий Иванович,
воздушный стрелок, 31 б. в.



СИНЕОК
Петр Григорьевич,
воздушный стрелок, 37 б. в.



СОЛДАТКИН
Виктор Алексеевич,
воздушный стрелок, 62 б. в.



СТАРШИНОВ
Борис Алексеевич,
воздушный стрелок, 25 б. в.



СУХОРУКОВ
СЕРГЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 59 Б. В.



ФИКЛИСТОВ
ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 96 Б. В.



ЩАБЕЛЬНИКОВ
ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 19 Б. В.



ЯКОВЛЕВ
АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК, 20 Б. В.



ГАВНЕТДИНОВ
Кинжабай Гавнетдинович,
МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ЕСАУЛОВ
Владимир Степанович,
МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ



ЗАБОЛОТНОВ
Аким Михайлович,
МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ЗУЕВ
Иван Викторович,
СТРЕЛОК ПО ВООРУЖЕНИЮ



КИЗИЛОВ
Иван Андреевич,
МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ



ШУМИХИН
Николай Федорович,
МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ТЕЛЯТНИКОВ
Иван Федосеевич,
МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ



ХОХЛОВ
Александр Денисович,
МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ



РОДИЧЕВ
Владимир Александрович,
МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ



КНЯЗЕВ
Николай Михайлович,
МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ



МЯСНИКОВ
Нил Алексеевич,
МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ЛЯШКО
Тихон Иванович,
АДЪЮТАНТ АЭ



КУЛАКОВ
ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ,
ТЕХНИК ВООРУЖЕНИЯ



ОЛЕЙНИКОВ
ГРИГОРИЙ ДМИТРИЕВИЧ,
МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ЩЕПИЛОВ
ВАСИЛИЙ ИВАНОВИЧ,
МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ШАРШАНОВА
ЮЛИЯ ПРОКОФЬЕВНА,
СТРЕЛОК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ДОНЕЦКАЯ
Лидия Афанасьевна,
ТЕХНИК ПО ФОТО



СТЕГАНЦЕВА (ШИЛОВА)
Анна Матвеевна,
СВЯЗИСТКА



ДИВАЕВА (ГУБАЙДУЛИНА)
Ракия Валиевна,
СТРЕЛОК ПО ВООРУЖЕНИЮ



ЛУБЕНЕЦ
Иван Степанович,
АВИАМЕХАНИК, 1 Б. В.



КЛОБУКОВ Л. Я., ТЮМЕНЦЕВ В. М.,
САБЛИН Н. И.
МЕХАНИКИ ЗВ. УПРАВЛЕНИЯ



ДУВАНОВ
АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



ГОЛОВ
МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



БОГДАНОВ
ОЛЕГ КИРИЛЛОВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



ДУНАЕВ
Николай Николаевич,
АВИАМЕХАНИК



БЕЛОУСОВ
Диомид Филимонович,
АВИАМОТОРИСТ



ЕФИМОВ
Егор Тимофеевич,
АВИАМЕХАНИК



АРХИПОВ
Михаил Михайлович,
МОТОРИСТ



АЛЕКСЕЕНКО
Алексей Ионыч,
АВИАМЕХАНИК



РУБИЧЕВ
Владимир Матвеевич,
МОТОРИСТ



СОТНИЧЕНКО
Георгий Петрович,
АВИАМЕХАНИК



ИВАНОВСКИЙ
Александр Петрович,
МОТОРИСТ



БОНДАРЕНКО
Михаил Михайлович,
АВИАМЕХАНИК



ТАКЗИЙ
Тимофей Макарович,
АВИАМЕХАНИК



СУГЛОБОВ
Александр Иванович,
СТ. ТЕХНИК АЭ



КОНЮХОВ
Николай Михайлович,
АВИАМЕХАНИК



КРИВЦЕВ
Василий Игнатьевич,
АВИАМЕХАНИК



ТКАЧЕВ
Борис Петрович,
АВИАМЕХАНИК



РАСКАЗОВ
Геннадий Никитович,
АВИАМЕХАНИК



ПАЩЕНКО
Геннадий Петрович,
АВИАМЕХАНИК



ЛЫСЕНКО
Михаил Павлович,
АВИАМЕХАНИК



ИЩЕНКО
Василий Алексеевич,
АВИАМЕХАНИК



АМИГУД
Хаим Григорьевич,
АВИАМЕХАНИК



ПЕТРОВ
Варфоломей Петрович,
АВИАМЕХАНИК



ЛЯХ
ПЕТР ФИЛИППОВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



БЕРЕЖКО
ВЛАДИМИР ЛЕОНТЬЕВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



СИБИЛЕВ
БОРИС ВАЛЕНТИНОВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



ЛИТВИНЕНКО
ЕФИМ НИКИТОВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



КЛЕВЦОВ
ИВАН ФЕДОРОВИЧ,
АВИАМЕХАНИК



БРОУН
МОИСЕЙ БОРИСОВИЧ,
СТ. ИНЖЕНЕР ПОЛКА



РУСЕЕВ
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ,
СТ. ИНЖЕНЕР ПОЛКА



ШМАКОВ
ФЕОКТИСТ АГАПОВИЧ,
ИЖЕНЕР АЭ



КУШНЕРОВ
Иван Корнеевич,
ст. техник АЭ



АЛБУЛ
Иван Андреевич,
техник звена



БОНДАРЕНКО
Семен Александрович,
техник звена



БОЙКО
Иван Семенович,
техник звена



МАРТЫНЕНКО
АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ,
ТЕХНИК ЗВЕНА



ПОСПЕЛОВ
АЛЕКСАНДР АНАТОЛЬЕВИЧ,
ТЕХНИК ПО ПРИБОРАМ



ШЕПЕЛЬ
ВАСИЛИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ,
ТЕХНИК ПО ЭСО



ТЕРЕЩЕНКО
ВАСИЛИЙ ПАВЛОВИЧ,
ТЕХНИК ПО ФОТО



КОВАЛЕНКО
Михаил Иванович,
МЕХАНИК ПО ЭСО



БРЮХАНОВ
Игорь Вениаминович,
ВОЗДУШНЫЙ СТРЕЛОК
(ФОТО НЕ ВОШЛО В ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ)



КИРИЛЛОВА (ЗАКВАСКИНА)
Вера Михайловна,
ВОЕННЫЙ ВРАЧ
(ФОТО НЕ ВОШЛО В ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ)



Экипаж ОБСУЖДАЕТ ПОСТАВЛЕННУЮ ЗАДАЧУ



ПОДАРОК ЗАПОРОЖЦЕВ С ИМЕНЕМ ИХ ЗЕМЛЯЧКИ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПОЛИНЫ ДЕНИСОВНЫ
ОСИПЕНКО — «ЗА ОБОРОНУ В 1941 И ОСВОБОЖДЕНИЕ В 1943 Г.



Труженик Ил-2. Группа летчиков соседнего 110 ШАП.
Аэродром «Ново-Астрахань», 1943 г.



Миронов С. А., Новиков А. К., Афанасьевский Б. А.
2-я авиаэскадрилья (АЭ). 1944 г.



ПОСМЕРТНО ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА,
СТ. СЕРЖАНТ
РЯБОШАПКО ВАСИЛИЙ ЯКОВЛЕВИЧ,
ПОГИБ 03.04.1942 г.



АГАФОНОВ АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ (1925-1995),
ГВ. СЕРЖАНТ, МАСТЕР ПО ВООРУЖЕНИЮ
С ЖЕНОЙ ЕКАТЕРИНОЙ ГЕРАСИМОВНОЙ.
Фото 1950 г.



АНТИПОВ СЕРГЕЙ ДЕНИСОВИЧ
(1909-2002)
СТ. ПОЛИТРУК, 10 Б. В.,
УЧАСТНИК БИТВЫ ПОД МОСКВОЙ



АМИГУД ХАИМ ГРИГОРЬЕВИЧ
(1913-2002)
ГВ. СТАРШИНА,
СТ. АВИАМЕХАНИК



2-я АЭ готова к полетам на Ил-10. Слева направо: Баженов, Иванов, Михайлов, Лисицкий, Миронов, Ахрютин, Афанасьевский, Живетьев, Новиков, Городецкий, Молчанов, Сухоруков, Пряничников, Костиков, Сальков К., Яковлев, Малых.
1-ый Украинский фронт, 1945 г.



ЗАСЕДАНИЕ КОМИТЕТА ВЛКСМ.
Слева направо: Сальков А. И., Князев Н. М., Морозов С. И., Сибиренко П. С., Кузнецов Н. Г.
1943 г.



Гв. лейтенант Воронин А. А. (17.12.1920 — 26.03.1991)
80 боевых вылетов. Фото 1943 г.



Мл. лейтенант, зам. командира эскадрильи Дранов
Григорий Миронович совершил 42 б. в.
Командир АЭ капитан Бельшев Василий Иванович
совершил 81 б. в. Погиб, защищая Москву 03.09.1942.
Был атакован 4-мя Ме-109.



Могила Бельшева В. И.
Тверская обл.,
г. Зубцов



Техники звена управления у самолета Ил-10. Слева направо: Беев И. Н., Серегин И. М.,
Зайцев А. А., за ним — Кутья В. А., Герасименко М. К., Автухов П. Н., Гуськов Н. Г.,
Кузьмин Е. М., Султанов В. И.



Жигарин Ф. А. — командир 2-й АЭ (в центре)
на излечении в госпитале после ранения. 2 мая 1943 г.



УПРАВЛЕНИЕ ПОЛКА. Слева направо: Павличенко А. А. — гв. майор, зам. командира полка по летной подготовке; Герой Советского Союза, гв. майор Жигарин Ф. А. — штурман полка; гв. майор Яковлев Б. И. — зам. командира полка по политчасти; гв. капитан Сироткин А. И. — нач. воздушно-стрелковой службы; гв. подполковник командир полка Топилин О. В.; инспектор по технике пилотирования дивизии — фамилия неизвестна. Аэродром Коло (Германия), апрель 1945 г.



Гв. сержант, воздушный стрелок
Зыков Василий Михайлович,
сбивший в воздушном бою самолет
немецкого аса ФВ-190 обер-
фельдфебеля Зигфрида Зика,
который подбил 31 наш самолет.
Это была последняя победа в
воздушном бою.
17 июля 1944 г.



Гв. старшина Баженов В. М., гв. старшина Ганцев П. И., гв. ст. техник- лейтенант Сачко Н. И., гв. ст. лейтенант Новиков А. К. — Герой Советского Союза (1945 г. — командир АЭ), гв. мл. сержант Антонов Е. А., гв. ефрейтор Синюшкина А. И., Польша, аэродром «Щебжешин», 1944 г.



Вылет на Сандомирский плацдарм (Польша).
Самолет командира звена Афанасьевского Б. А. (2-я АЭ). Аэродром «Стоешин», 1944 г.



Летный состав 1-й АЭ: Дубовин, Малых, ---, ---, Морозов, Кирюшин, Дементьев, Лисицкий, Бажутин, Железняков, Кабанов, Осипец, Макковеев, Гуреев, Фиклистов, Маклаков, Максимов, Зубов, Абрамчик, Кузьмин. 1944 г.



Шабельников, ---, Аветян, Петров, Герасименко, Кондратьев, Васюков, Саблин, Олейников — звено управления. 1944 г.



Группа техсостава, получающая Ил-10. Стоят слева направо: Митрофанов В. И., Фомичев Ф. Н., Ищенко И. В., Амигуд Х. Г. Сидят: Броун М. Б., Захаренко А. И., ---, Ечин Г. М., Зильманович Д. Я., Смирный А. О., ---, Бандаренко С. А. Октябрь 1944 — март 1945 гг.



Летный состав 1-й АЭ. Последний военный аэродром «Коло» и первый мирный снимок.
9-10 мая 1945 г.



Девчата готовы к демобилизации.
В центре секретарь партбюро Караулов Д. В., секретарь комитета ВЛКСМ Сибиренко П. Н.
Август 1945 г.



Слева направо: техник Ильин, гв. ст. л-т Кириллов М. С., гв. л-т Артюхин М. А.,
гв. капитан ГСС Зиновьев И. И., гв. мл. л-т, адъютант АЭ Баранов В. А.,
гв. л-т Афанасьевский Б. А. (с аккордеоном), гв. л-т Иванов Ф. П.,
механик Алексеенко А. И., гв. ст. л-т Миронов С. А., гв. майор Корешков И. С.,
1945 г.



ТЕХСОСТАВ звена управления полка:
 ТЕХНИК-ЛЕЙТЕНАНТ ГЕРАСИМЕНКО МАКАР
 КУЗЬМИЧ, СЛЕВА МЕХАНИК ПО РАДИО
 ТЮМЕНЦЕВ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ,
 МОТОРИСТ АВИАЦИОННЫЙ КУТЯ ВИКТОР
 ФЕДОРОВИЧ, МЕХАНИК АВИАЦИОННЫЙ
 СТАРШИЙ КЛОБУКОВ ЛЕОНИД ЯКОВЛЕВИЧ.
 Май 1945 г.

БОЕВЫЕ ДРУЗЬЯ: КИНЖАБАЙ ГАВНЕТДИНОВ
 (МЕХАНИК ПО ВООРУЖЕНИЮ) И КЛОБУКОВ
 ЛЕОНИД (АВИАЦИОННЫЙ МЕХАНИК).
 Наш друг — самолет Ил-10.
 Май 1945 г.





Воздушный стрелок сержант Зыков В. М.
и авиационный механик гв. старшина Пащенко Г. П.
Август 1945 г.



На прогулке в городе Губен (Германия). Слева направо: механик по вооружению гв. старшина
Кихтенко М. Н., полковой врач гв. капитан Забабон Н. И., ком-р звена 1-й АЭ гв. лейтенант Аврамчик
И. А., штурман полка ГСС гв. майор Жигарин Ф. А. 11 мая 1945 г.



МАСТЕРА ПО ВООРУЖЕНИЮ АДНАШЕВ Н. А. и КНЯЗЕВ Н. М.
1946 г.



МЕХАНИК АВИАЦИОННЫЙ ИЛ-2, ИЛ-10,
ГВ. СТ. СЕРЖАНТ КЛОБУКОВ Л. Я.
в г. Нойштадт, 30.03.46 г.



ГВ. СТ. СЕРЖАНТ
КЛОБУКОВ Л. Я.,
ОКТАБРЬ 1947 г.



Герой Советского Союза
гв. капитан Жигунов Владимир
Романович и гв. лейтенант
Дорох Алексей Иванович
наблюдают за сбором
эскадрильи во время лётно-
тактических учений.
1948 г.



Последний раз в строю. Четвертый слева — Князев Н. М.
Венгрия, аэродром «Папа»
14 октября 1950 г.



Летчики на полевом аэродроме в 1943 году. Второй слева — Михаил Кириллов.
(ФОТО НЕ ВОШЛО В ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ)



1945 год. Австрия.
(ФОТО НЕ ВОШЛО В ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ)



Друзья-однополчане (в центре — Зыков В.М.)
(ФОТО НЕ ВОШЛО В ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ)



Воздушные стрелки: Пшеничников Владимир, Зыков Василий, Брюханов Игорь.
5 МАРТА 1944 Г.
(ФОТО НЕ ВОШЛО В ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ)



ЗАМЕСТИТЕЛЬ Главкома ВВС СССР,
ГЕРОЙ Советского Союза МАРШАЛ авиации
ПСТЫГО
Иван Иванович
ДРУГ полка и ЧАСТЫЙ ГОСТЬ МУЗЕЯ полка.
Фото 1962 г.



Командир 2-й АЭ
ГЕРОЙ Советского Союза
НОВИКОВ А. К.
Снимок относится
к началу 80-х годов



ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ
Командир 6-й гв. ШАД
(командир 290 ШАД с 10 декабря 1942 г.)
МИРОНЕНКО
Павел Иванович

Командир 6-й гв. Военно-транспортной
авиационной Запорожской
Краснознаменной ордена Богдана
Хмельницкого дивизии
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ
КОЗИЙ
Иосиф Иванович



Начальник Оренбургского
Высшего училища летчиков,
начальник политотдела
полковник Афанасьевский Б. А.
и первый летчик-космонавт
Гагарин Юрий Алексеевич.
1963 г.



Слева направо, стоят: Науменко, Сотниченко, Яковенко М., Гуржий, Шполянская,
Шполянский, Клобуков, Смирнов, Балыхин, Князев, Кириллов, Зиновиев, Новиков,
Бондаренко, Ищенко, Зильманович, Яковенко И., Албул, Дорох, Кириллова. Сидят:
Аникиенко, Дуванов, Зубов, Железнякова, Пащенко, Донецкая, Губайдуллина, Рассказов.
г. Запорожье, 1976 г.



ВETERАНЫ 2-й ВА в г. КИЕВЕ. АВГУСТ 1977 г.



Кривой Рог, май 1985 г.



Звездный Городок, 1986 г.



г. Кривой Рог, 1987 г.



Клобуков Л. Я., Повалюхина Л. Т., Кондрацков Н. Т.,
Кандрацкова З. А., Пащенко Г. П., из 256 БАО — Живчиков А. И.
г. Москва, в парке им. Горького, 9 мая 1987 г.



Васюков Д. М., Конюхов Н. М., Конюхова М. А., Горельченкова А. М., Супрунова Е. И., Зуев И. В., Павличенко Н. А., Иванов Ф. П., Иванькова Е. А., Новикова Н. М., Супрунов П. П., Донецкая Л. А., Пинчук Б. Н., Кириллова В. М., Лысенко М. П., Клобуков Л. Я., Яковенко М. Д., Железнякова В. Е., Кизилев И. А., Лысенко Р. И., Новикова И. А., Князев Н. М., Голов М. В. г. Люберцы, 09.09.1991 г.



110 ШАП: Саша Поляруш, Ваня Аврамчик, Миша Ахрютин,
Василь Древаль и Леонид Клобуков, г. Кривой Рог, сентябрь 1992 г.



Бойцы вспоминают минувшие дни.
Герой Советского Союза, Маршал авиации Пстыго
Иван Иванович и Павличенко Александр
Александрович в начале Великой Отечественной
служили в одном полку (210 БАП, на Су-2).
1993 г.



Командир 3-й АЭ
Герой Советского Союза
Зиновьев Иван Иванович



На главной площади страны, г. Москва, 1986 г.



45 ЛЕТ 6-Й АВИАДИВИЗИИ.
г. Кривой Рог, 12 СЕНТЯБРЯ 1987 г.



ВСТРЕЧА ОДНОПОЛЧАН 108 ГВ. ШАП В Г. ЛЮБЕРЦЫ.
1987 г.



Открытие Памятного знака летчикам 108 гв. ШАП и афганцам в ЛТСХМ.
 Слева направо: Володченко В. И., Кирюшина Е. П., Зувев И. В., Гуськов Н. Г., Володченко Г. П.,
 Живчиков А. И., нач. гарнизона «Люберцы» Таранов Г. А., Мэр г. Люберцы Петров С. В.,
 его заместитель Виктор А. П., Онищенко В. В. — Председатель РОСТО, Маршал СССР, зам. Министра
 обороны Архипов А. И., директор ЛТСХМ Потапов Ю. Н., преподаватель истории Довольнова Л. В.
 22 июня 1993 г.

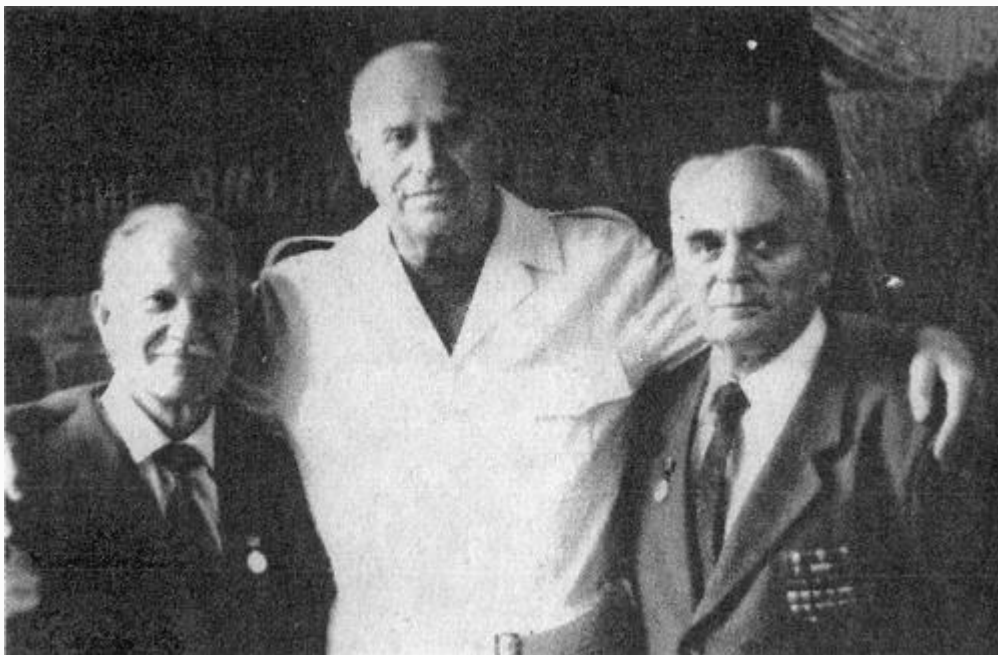




ПРОЩАНИЕ С ГВАРДЕЙСКИМ ЗНАМЕНЕМ У МЕМОРИАЛА ПАМЯТИ ЛЕТЧИКАМ-ШТУРМОВИКАМ 108 ГВ.
ШАП, ПОГИБШИМ В БИТВЕ ЗА МОСКВУ В 1941-42 ГГ. В ДЕНЬ 50-ЛЕТИЯ ПОБЕДЫ.
Г. ЛЮБЕРЦЫ, 1995 Г. ФОТО 2.



ПРОЩАНИЕ С ГВАРДЕЙСКИМ ЗНАМЕНЕМ У МЕМОРИАЛА ПАМЯТИ ЛЕТЧИКАМ-ШТУРМОВИКАМ 108 ГВ.
ШАП, ПОГИБШИМ В БИТВЕ ЗА МОСКВУ В 1941-42 ГГ. ФОТО 2.



Главная действующая сила Совета ветеранов полка: в центре — полковник в отставке, председатель Совета Живчиков Анатолий Иванович, справа — полковник в отставке, зам. командира полка Павличенко Александр Александрович, слева — секретарь Совета Клобуков Леонид Яковлевич.
1999 г.



Бронекорпус центроплана самолета Ил-2. Летчик-командир звена ст-на Ефремов Николай Дмитриевич (предпол.). На подбитом зениткой самолете он произвел вынужденную посадку на лес вблизи д. Федоровка Демянского р-на Новгородской обл. 11.04.42 г. Это был 28-й боевой вылет Ефремова Н. Д., в котором он был тяжело ранен при посадке и скончался в тот же день. Останки найдены летом 2002 года поисковым отрядом «Демянск», (руководитель Павлов Анатолий).



60-ЛЕТИЕ 6-й ГВ. ШАД.
г. Кривой Рог, 14-15 СЕНТЯБРЯ 2002 г.



ПАМЯТНЫЙ ЗНАК ЛЕТЧИКАМ 299-го (108-го ГВАРДЕЙСКОГО) ШАП В ЖУЛЕБИНО.
ОТКРЫТ 6 МАЯ 2005 г. В СРЕДНЕЙ ШКОЛЕ № 1909.



Щепилов, Горельченкова (Августа Михайловна — мастер по вооружению, Заслуженная учительница Карелии, Почетный гражданин г. Кемь), Голова, Солдаткин, Железнякова, Такзий, Гавнетдинов, Васюков, Аднашев, Древаль, Иваньков, Рубичев (с табл.), Смирнов В. К. (110 ШАП).



Открытие Памятного знака летчикам 108 гв. ШАП на территории Люберецкого техникума сельхозмашстроения. Вторая плита трем студентам-выпускникам, погибшим в Афганистане. Установлен 22 июня 1993 г. Фото 1.



Открытие Памятного знака летчикам 108 гв. ШАП на территории Люберецкого техникума сельхозмашстроения. Вторая плита трем студентам-выпускникам, погибшим в Афганистане. Установлен 22 июня 1993 г. Фото 2.



Музей 108 гв. ШАП в городе Люберцы.



В музее ЛТСХМ. Слева направо: Павличенко А. А. и Павличенко Н. А., Пащенко Г. П., Живчиков А. И., Дроздов В. И. г. Люберцы, 18.09.2001 г.



Друзья встречаются вновь... В музее боевого пути полка через 57 лет Пащенко Геннадий Петрович и Клобуков Леонид Яковлевич. 2003 г.



Павличенко А. А. и художник тоже.
Диорама в музее изготовлена его руками



Красавец Ил-10.
Готовил его и доводил на заводе Слава Долгов, а эксплуатировал Леонид Клобуков.
Оба из одного выпуска ЯВШАИ (Яновская военная школа авиационных механиков)



ВСТРЕЧИ В МУЗЕЕ БОЕВОГО ПУТИ ПОЛКА.
Фото 1.



ВСТРЕЧИ В МУЗЕЕ БОЕВОГО ПУТИ ПОЛКА.
Фото 2.



У Памятного знака военным летчикам 108 гв. ШАП, защищавшим Москву в 1941-1942 гг.



Равнение на знамя полка.
В день открытия Памятного знака 9 мая 2005 г.
Фото 1



Равнение на знамя полка.
В день открытия Памятного знака 9 мая 2005 г.
Фото 2



«ВЕЧНАЯ СЛАВА ВОЕННЫМ ЛЕТЧИКАМ — ЗАЩИТНИКАМ МОСКВЫ»
Памятный знак 108 гв. штурмовому авиационному Рава-Русскому ордена Суворова полку,
установленный 9 мая 2005 года в ЮВАО на пересечении Жулебинского и Хвалынского
бульваров на месте базирования полка в 1941-1942 гг.

ДОКУМЕНТЫ И ЛИТЕРАТУРА

1. Центральный Государственный Архив Советской армии: 11-й ЛБАП, опись 998, дело 2.
2. Центральный ордена Красной звезды Архив Министерства обороны России (ЦАМО РФ), ф.108 гв. ШАП:
 - а) Исторический формуляр: опись 518858с, 2, д.998, 175-507с;
 - б) Журнал боевых действий: оп. 175505с;
 - в) Оперативные сводки, итоговые донесения: оп. 175473с, 175496с, 175499 с;
 - г) Приказы по личному составу: ЦАМО РФ, оп. 175494с, 175497с, 185292с, 196805;
 - д) Безвозвратные потери: оп. 175499с, 724, отдел № 9 ЦАМО РФ.
3. 1-я Запасная Авиационная Бригада: ЦАМО РФ, оп. 459066с, 459076с, 106634с, 107105с, 107108с, 107113, 107114с, 17810сс, 34601с, 104843.
4. Политдонесения: ЦАМО РФ, оп. 175473с;
5. Шавров В. Б. — «История конструкций самолетов в СССР»; М., Машиностроение, 1986.
6. «Военная энциклопедия», Мин. обороны СССР, М., Воениздат, 1976.
7. «Великая Отечественная война Советского Союза 1941-1945», М., Воениздат, 1984.
8. Новиков В. Н. — «Оружие Победы 1941-1945», М., «Машиностроение», 1985.
9. Дубровин Л. А. — «Пикировщики», М., Воениздат, 1986. (Воспоминания о битве под Москвой комиссара 6-й РАГ).
10. Коваленко Н. И. — «Истоки мужества», М., 1993.
11. Федоров А. Г. — «Летчики на защите Москвы», М., Наука, 1979. [227]

СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ 108 ГВ. ШАП

Совет ветеранов 108 гв. ШАП создан 9 мая 1976 года общим собранием однополчан, на первой послевоенной встрече, в городе Запорожье.

За это время, по 2003 год состоялось 27 встреч однополчан по боевому пути полка: Конотоп — 5 раз, Запорожье — 4, Киев — 1, Рава-Русская — 4, Купянск — 1, Крестцы — 2, Кривой Рог — 4, Люберцы — 6.

Последняя встреча состоялась в городе Запорожье, по случаю 60-летия освобождения города от немецко-фашистских захватчиков в 2003 году.

С осени 1983 года совет ветеранов 108 гв. ШАП вошел в состав Московского Комитета ветеранов войны и по сей день работает под его руководством.

Совет полка имеет свой лицевой счет в Краснопресненском отделении Сбербанка России:

№ 40703810838200100101, к/с № 30101810400000000225 в ОПЕРУ Московского ГТУ Банка России, БИК 044525225, ИНН 7707083893, КПП 775001001, ОКПО 00032537, ОКВЭД 65.12, ОГРН 1027700132195

Адрес Сбербанка: 123458, Москва, ул. Таллинская, 26, Совету ветеранов 108 ГШАП.

На 01 мая 2008 года состав совета следующий:

1. Председатель совета ветеранов 108 гв. ШАП — Живчиков Анатолий Иванович, полковник в отставке, Почетный гражданин города Рава-Русская (109153, г. Москва, ул. Маршала Полубоярова, дом 4, корп. 2, кв. 257, тел. 495-704-13-61);

2. Заместитель председателя — Павличенко Александр Александрович, полковник в отставке, Почетный гражданин городов Рава-Русская, Конотоп и Люберцы (140005, г. Люберцы Московской обл., ул. Кирова, дом 57, кв. 10, тел. 495-559-72-26);

3. Секретарь — Клобуков Леонид Яковлевич, он же ведет переписку с однополчанами (123182, г. Москва, ул. Академика Бочвара, дом 5, корп. 3, кв. 151, тел. 499-196-30-16)

Члены совета ветеранов

4. Макковеев Константин Иванович, подполковник в отставке (353681, г. Ейск Краснодарского края, ул. Октябрьская, дом 201, кв. 40, тел.: 2-47-61);

5. Супрунов Павел Петрович (355005, г. Ставрополь, ул. К. Маркса, дом 77, кв. 10, тел.: 8652-26-87-02);

6. Горельченкова Августа Михайловна — Почетный гражданин г. Кемь (г. Кемь Карельской Республики, Пролетарский пр., дом 57, кв. 10, тел.: 81458-4-31-74);

7. Кирюшина Елизавета Павловна (105568, г. Москва, ул. Челябинская, дом 2, кв. 122, тел.: 495-308-02-71);

8. Конюхов Николай Михайлович (346422, г. Новочеркасск Ростовской обл., ул. Красноармейская, дом 138, тел.: 86352-203-87);

9. Богданов Владимир Иванович, генерал-майор авиации в запасе (109153, г. Москва, ул. Маршала Полубоярова, дом 4, корп. 2, кв. 40, тел.: 495-704-47-17).

В октябре 1983 года Совет ветеранов в Запорожье был избран в составе 23 человек.

А. Живчиков

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ, ПОЛКОВНИК В ОТСТАВКЕ,
ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ГОРОДА РАВА-РУССКАЯ

А. Павличенко

ЗАМ. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, ПОЛКОВНИК В ОТСТАВКЕ,
ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН ГОРОДОВ РАВА-РУССКАЯ, КОНОТОП И ЛЮБЕРЦЫ

Л. Клобуков

СЕКРЕТАРЬ [229]

УВАЖАЕМЫЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Перед Вами «Боевой путь 108 Гвардейского штурмового авиационного полка». Возможно, в нем есть некоторые неточности, но это не от недостаточности старания, а от того, что, к сожалению, не все архивные документы рассекречены. Именно поэтому в изданной книге не все фотографии летчиков и воздушных стрелков, погибших в нашем полку в боях с фашистами, а только те, которые удалось разыскать с помощью родственников.

Любые уточнения, воспоминания, интересные фотографии военных лет из семейных архивов каждый из Вас может написать и выслать в Совет ветеранов. Можно вносить известные Вам уточнения и дополнения в «Боевой путь...» для последующего его переиздания.

Ваши дополнения будут бесценным вкладом для всех тех, кто интересуется своими родственниками, погибшими в период Великой Отечественной войны. Это будет нужно внукам и правнукам Защитников Нашей Родины!

СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

108 ГВАРДЕЙСКОГО ШТУРМОВОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА [230]

СВЕТЛОЙ ПАМЯТИ ЛЕОНИДА ЯКОВЛЕВИЧА КЛОБУКОВА



Эту книгу задумал и написал наш отец. В ее основе — достоверная информация, документально подтвержденные данные и факты истории одного из полков штурмовой авиации. Читатель найдет здесь воспоминания о людях и событиях Великой Отечественной войны, участником которой являлся автор-составитель книги Клобуков Леонид Яковлевич. Однако книгу нельзя отнести исключительно к жанру авторских мемуаров, это одновременно и коллективный труд, и исторический документ, олицетворяющий память о погибших во Второй Мировой, и повесть о фронтовых товарищах, и посвящение уважаемым ветеранам, и напоминание ныне здравствующим о цене Великой Победы. Работая на общественных началах в Совете ветеранов полка, отец более четверти века по крупицам собирал свидетельства очевидцев, изучал архивные материалы, вел поиск живых и погибших боевых соратников. Массу времени он проводил в Центральном архиве Министерства Обороны, встречался с однополчанами, вел обширную переписку, тратил много сил и средств. Была проделана поистине впечатляющая работа, результаты которой представлены в книге. Ряд материалов об однополчанах передан редакции общероссийской «Книги Памяти»; некоторые документы находятся в музее полка; описания боевых действий летчиков-штурмовиков пригодились в воспитательной работе с молодежью. Все это наш отец делал ради одной цели — исполнить свой долг перед памятью погибших товарищей.

При подготовке рукописи Леонид Яковлевич из скромности не обмолвился о собственной роли в этом уникальном проекте. Наверное, он поступил правильно. Но сегодня мы не можем не подчеркнуть факт его авторства по одной причине: с нами рядом больше нет дорогого «Леняковича», как его называли любимые внуки и правнуки. Отец никогда не жалел себя, не экономил на чувствах, и сердце не выдержало переживаний, в том числе, радостных. Он успел получить толику счастья, видя плод своего труда — пилотный экземпляр книги, где все хранит печать его характера, ума и души. Авиаторы не говорят последний полет, используют синоним крайний; и хотя в жизни отца было немало важных дел, именно это для него стало крайним. И гвардии старший сержант Клобуков с честью выполнил последнее боевое задание, но на родной аэродром не вернулся...

Прости и прощай, отец. Вечная память.

* * *

Огромная благодарность всем, кто помог в издании этой книги. Особые слова любви и уважения — Любви Григорьевне Повалюхиной, жене и другу, которая на протяжении двух десятилетий во всем поддерживала отца, заботилась о нем и с пониманием относилась к его общественной деятельности. Мы вас помним, ценим и любим!

БЛИЗКИЕ, ДЕТИ, ВНУКИ И ПРАВНУКИ

КЛОБУКОВА ЛЕОНИДА ЯКОВЛЕВИЧА

ФЕВРАЛЬ 2009 г.

КОНТАКТЫ:

ПОПОВА ТАТЬЯНА ЛЕОНИДОВНА, +7(916)1405413

КЛОБУКОВ СЕРГЕЙ ЛЕОНИДОВИЧ, +7(903)5991418

СОДЕРЖАНИЕ

Вступительное слово	1
Глава 1. Предисловие.....	4
Глава 2. Создание Ил-2.....	7
Глава 3. Формирование	10
Глава 4. Финская война	12
Глава 5. Вставай, страна огромная!.....	15
Глава 6. 299 ШАП в боях за столицу.....	19
Глава 7. 299-й ШАП — в Сталинградской битве	24
Глава 8. Бои на Курской дуге	27
Глава 9. На Берлин!	32
Глава 10. Случаи из боевой работы полка	36
Глава 11. О наших командирах.....	46
Глава 12. О наших «девчонках»	52
Глава 13. Герои Советского Союза.....	54
Глава 14. Кем мы стали.....	55
Глава 15. Увековечена память	59
Глава 16. Воспоминания однополчан	62
Примечания и условные обозначения.....	81
Приложения.....	82
Фотолетопись 108 гв. штурмового авиаполка	103
Документы и литература	196
Совет ветеранов 108 гв. ШАП.....	197
Уважаемый читатель!.....	199
Светлой памяти Леонида Яковлевича Клобукова.....	200

БОЕВОЙ ПУТЬ
11 ЛБАП, 299 ШАП, 108 Гвардейского
Штурмового Авиационного
«Рава-Русского» Ордена Суворова полка
(май 1938 - июль 1946)

Выпускающий редактор
Н.А. Пивоварова

Компьютерный набор и корректура
Т.А. Иванова, Н.С. Максимова
Художественное оформление и верстка
А.В. Пивоварова

Подписано в печать 18.08.2008 г.
Формат 60х88 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 14,5. Тираж 1000 экз. Заказ № 6876.

ИД №01425 от 05.04.2000 г.
Фонд «Народная Память»,
119889, Москва, ул. Пречистенка, д. 10, стр. 1.
Тел. /факс (495) 637-56-70.

Отпечатано с готового оригинал-макета
в ФГУП «Производственно-издательский комбинат ВИНТИ»,
140010, г. Люберцы Московской обл., Октябрьский пр-т, 403.
Тел. 554-21-86.

ISBN 978-5-265-03521-6

КНИГА В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ

В случае необходимости файлы книги размещены на Яндекс.Диске:

Формат	Ссылка	Размер файла
TIFF (scan)	https://yadi.sk/d/Zn3QtQCfikm2E	1,73 ГБ
JPEG (scan)	https://yadi.sk/d/pI-4153Qikkzo	53,0 МБ
DJVU	https://yadi.sk/i/c2uobXiEikTTH	8,22 МБ
PDF	https://yadi.sk/i/50-j4Ev8ikTTT	7,92 МБ
DOC	https://yadi.sk/d/4mTFW9eOikTTX	29,3 МБ
HTML	https://yadi.sk/d/X2CTwMcwikTT7	29,3 МБ

Файлы в формате TIFF – это оригиналы сканированных страниц с разрешением 600 dpi.

Книга в формате HTML размещена на сайте «Военная литература»

http://militera.lib.ru/h/sb_boevoy-put_108gshap/index.html