

В соответствии с постановлением ЦК партии от 15 июля 1929г. «О состоянии обороны СССР», бурно шла техническая и организационная перестройка Красной Армии: создавались новые рода войск – авиационные и бронетанковые силы. В августе 1933г. в районе Минска проходило большое опытное учение. Авиация была представлена смешанной группой, состоявшей из трех эскадрилий – истребительной, штурмовой и легко-бомбардировочной. В каждой эскадрилье было по 31 боевому самолету. Так была апробирована структура авиационных образований. В середине 30-х годов на вооружение стала поступать новая авиационная техника: самолеты И-15бис, И-153, И-16, бомбардировщики СБ., ТБ-3, Р-5. Эта техника стала основным вооружением полков. Тогда были организованы смешанные полки и дивизии. На вооружении полка состояли преимущественно 2-е эскадрильи бомбардировщиков, 2-3 эскадрильи истребителей и штурмовиков. Такая структура просуществовала до начала ВОВ. Надо добавить, что такая организационная структура авиационных частей была громоздкой и сложно управляемой. Еще один момент, не было единого рода авиации. Вся авиация страны была поделена на авиацию армейскую и авиацию фронтовую. Последняя подчинялась главкомам ВВС округов. Были созданы также воздушные армии резерва главного командования (РГК). К середине 30-х годов авиационная техника СССР считалась передовой в мире. Она отлично зарекомендовала себя в начальный период Гражданской войны в Испании по сравнению с авиацией Германии. Как известно, ни Германия, ни СССР не воевали, но посылали в Испанию технику и добровольцев. Естественно, авиация СССР и авиация Германии были противоборствующими сторонами.

Из участия нашей авиационной техники в Гражданской войне в Испании, как и участия в войне с Финляндией должных, а главное, своевременных выводов сделано не было.

Меры по преодолению отставания в авиационной, бронетанковой технике и некоторых видах вооружения были приняты с большим отставанием. Лишь в 1941 году началось перевооружение авиации на новую технику. И процесс перевооружения пришлось осуществлять в ходе войны. Такое положение трагическим образом отразилось на положении авиации в начальный период войны. Авиация понесла огромные потери в матчасти и, главное, потери личного состава.

Год 1939-й. Фашистская Германия наращивала свою военную мощь и готовилась к войне. 1-го сентября она вторглась в Польшу. Началась вторая мировая война. Открыто готовилась к войне Финляндия. К нашей границе подтягивались войска, строились шоссейные дороги и аэродромы. Путем провокаций Финская военщина усиливала напряженность на нашей границе. В октябре 1939 года Советское правительство

предложило заключить пакт о взаимопомощи между СССР и Финляндией. Правительство Финляндии ответило отказом и не согласилось перенести границу от Ленинграда на несколько десятков километров к северо-западу. В порядке компенсации предлагалась наша территория в Карелии. Надо напомнить, что до революции 1917года Финляндия в качестве княжества входила в состав Российской империи. Поэтому СССР рассчитывал на дружественный шаг со стороны Финляндии. Не получилось. После провокационных выпадов со стороны Финляндии СССР вступил в войну с Финляндией. Война была очень трудной и кровопролитной. Велась она в лютые морозы, в заснеженную зиму, в лесах и болотах. В марте 1940 года было подписано перемирие. В военном отношении война показала нашу неготовность вести военные действия с более серьезным противником.

В мае-июне 1941г. в штаб Северного округа шли сообщения о развертывании немецких войск на Мурманском и Кандалакшском направлениях. С 10 июня в Финляндии началась скрытая мобилизация и переброска войск к нашей границе. Немецкие самолеты все чаще и чаще нарушали воздушную границу СССР. С января и до начала войны фашистские самолеты 152 раза вторгались в глубь территории страны. Гитлеровцы сфотографировали и составили специальные фотодосье на многие аэродромы и другие важные объекты в глубине нашей территории. Была сфотографирована значительная территория страны. По снимкам были составлены крупномасштабные карты для поля боя, для авиации, артиллерии и др. В 50-е годы мы, курсанты военного авиационного училища, отрабатывали различные задачи по немецким картам нашей и заграничной территории. Полевые командиры нашей армии в беседах часто упоминали, что использовали захваченные у немцев карты.

Прежде, чем напасть на нашу страну фашистская Германия поработила значительную часть территории Европы. И, когда гитлеровцы напали на нашу страну, у них военная машина была всесторонне отрегулирована.

Особую ответственность в просчетах нес лично Сталин. И, не удивительно, что когда Германия напала на нашу страну, Сталин десять дней хранил молчание, прежде чем обратиться к Советскому народу с призывом, организовать отпор агрессору.

###

В. И. Алексеенко Василий Иванович, историк. В рядах ВВС РККА с 1934 г., Участник

Великой Отечественной войны. Военный летчик-испытатель I класса.

«...Наши боевые летчики начали войну на устаревших типах и недоведенных самолетах нового типа, не имея необходимых знаний и навыков по боевому применению и эксплуатации их в воздухе».

Радиосвязь. Правда, как можно было организовать взаимодействие между авиагруппами в первые дни войны, когда, как известно, между ними не было связи? К тому же при большой подвижности войск, как быстро можно было выбрать нужную для удара наземную цель?!

Такое тяжелое положение в нашей авиации с радиоспецоборудованием самолетов и специальным наземным оборудованием сложилось в силу того, что наша радиотехническая промышленность накануне войны еще находилась только в стадии становления, и она не могла обеспечить советскую авиацию всеми необходимыми специальными изделиями.

Не только ранее выпущенные самолеты, но и самолеты нового типа не имели надежно работающую радиосвязь, а самолеты истребители МиГ-3, Як-1, ЛаГГ-3 по существу вообще ее не имели. Если на некоторых из них и стояли радиостанции (на одном из 15 самолетов устанавливались на заводе), то летчики ими не могли пользоваться из-за больших помех радиоприему, создаваемых системой зажигания мотора и другими самолетными источниками. Не было связи между экипажами и управления с земли. Отсутствовала связь с наземными войсками, для которых авиация должна обеспечивать продвижение и т. д. и т. п. Как не вспомнить слова, бытовавшие в годы первой мировой войны: На трех солдат одна винтовка, на две винтовки один патрон.

В начальный период войны летчики на земле перед вылетом договаривались об эшелонировании по высотам, кто будет в ударной, а кто в прикрывающих группах, место и время встречи, порядок выхода из боя и т.д.

К сожалению при выполнении боевых заданий договоренности летчиков на земле, в воздухе зачастую нарушались. Зрительной связи между экипажами на расстояниях даже в ясную погоду было явно недостаточно, взаимодействие групп истребителей не

получалось.

Однако и в таких условиях советская авиация (в основном истребительная) в период с 1 мая по 30 ноября 1942 г. нанесла Люфтваффе на нашем фронте потери в 7410 самолетов (70,3 % от потерь на всех театрах военных действий), что превосходило производство на 11 %, то есть они были невосполнимыми.

Забегая вперед, отметим следующее: Опыт Великой Отечественной войны, особенно первого и части второго периодов, показал, что **мы терпели неудачи в основном из-за технического отставания нашей истребительной авиации, которое оказывало существенное влияние на действия в операциях сухопутных войск.**

В первые дни Люфтваффе завоевал стратегическое (на всем протяжении фронта) господство в воздухе и удерживал его до Курской битвы.

Повторим. Отставание нашей страны по уровню научно-технического развития по сравнению с Германией вынуждало нас больше выпускать боевой авиационной техники. Это вызвало дополнительные (по сравнению с Германией) материальные затраты на строительство новых авиазаводов, аэродромов, авиагородков, различных складов и подъездных путей, производство и перевозку больших количеств боеприпасов, топливно-смазочных материалов, а так же обучение и содержание большей численности летно-технического и обслуживающего состава ВВС и т. д. и т. п.

Кроме того, в результате испытаний в НИИ ВВС всех закупленных в Германии боевых самолетов (Me-109E, Me-110, Ю-88, До-215) отмечалось, что **немецкий самолет не мыслится без радиостанции, радиокompаса, без оборудования для слепой посадки и целого ряда оборудования, обеспечивающего его боевое применение.**

Следует заметить, что о появлении на фронте истребителя Me-109F, значительно усилившего истребительную авиацию Люфтваффе, многие летчики строевых частей не знали. Они принимали любой «мессер» за Me-109E, а появившиеся с первых дней войны в Люфтваффе истребители Me-109F опять поставили нашу истребительную авиацию в положение «отстающей - догоняющей».

Правда, наши бронированные штурмовики Ил-2, пикирующий бомбардировщик Пе-2 и

начавший серийно выпускаться с первых месяцев 1942 года пикирующий бомбардировщик Ту-2 имели полное превосходство над самолетами Люфтваффе подобного типа, а самолет Ил-2 не имел себе аналога в мировом самолетостроении.

Кардинально проблема отставания была решена только в 1944 году, когда были запущены в серийное производство и начали выпускаться с апреля-мая истребители: **Ла-7**

модификация Ла-5 с мотором М-82ФН,

Як-3

- модификация Як-1 с мотором ВК-105ПФ2

Як-9У

- модификация Як-9с более мощным мотором новой модификации ВК-107А.

...следует отметить, что весной 1942 г., в организационную структуру ВВС КА были внесены коренные изменения. Вся авиация общевойсковых армий и фронта сводились в одно оперативное объединение - Воздушную армию, которая подчинялась Командующему фронту. Это позволяло централизовать управление всеми силами авиации фронта, используя их там, где требовала обстановка.

К концу 1943 года наша радиотехническая промышленность смогла обеспечить ВВС, помимо обычных приемо-передающих радиостанций, специальными установками радиообнаружения (радары) самолетов типа «Редут» и «Пегматит» (РУС-2). Правда таких установок было мало».

###

На Кольском полуострове дислоцировалась 14-я армия. В ее составе были ВВС - 1-я смешанная авиационная дивизия (САД), для обороны Мурманска и Архангельска. Управление дивизии до ВОВ дислоцировалось в Мурманске. Командир дивизии Туркель Иван Лукич, участник боев в Испании. С августа 41 года по 15.02.42г. дивизией командовал полковник Головня Михаил Михайлович. С начала войны дивизия действовала в составе ВВС 14-й армии Северного, а с 23.08.41г. - Карельского фронта. 23 августа 1941 года Ставка Верховного Главнокомандования в интересах обороны Ленинграда разделила Северный фронт на два фронта - Ленинградский и Карельский.

Состав 1-й смешанной авиадивизии: 145 ИАП-а/д Шонгуй, командир полка полковник Н. И. Шмельков, 147 ИАП- а/д Мурмаши, командир полка полковник М. М. Головня, (В дальнейшем командиры полка менялись) 137 СБАП- а/д Африканда, командир полка полковник И. Д. Удонин, 14-я отдельная авиаэскадрилья связи и 118-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья. Всего в дивизии насчитывалось исправных 28 бомбардировщиков СБ, 97 истребителей И-15бис, И-16, И-153. Всю Отечественную войну командование дивизии, в последующем воздушной армии дислоцировалось в Беломорске. Поскольку командование Северного округа считало, что в будущей войне основные боевые действия будут происходить на Карельском перешейке, Кольскому полуострову и Карелии придавалось второстепенное значение. Начавшаяся война опрокинула мнения командования. Ожесточенная война началась от Черного до Баренцева моря.

Получилось так, что фронт, протяженностью порядка 1200 км. с воздуха прикрывала всего одна авиадивизия, имея на вооружении устаревшую технику.

В самом начале войны, когда фашисты вторглись на Кольский полуостров, они были уверены в быстрой победе. Гитлеровские офицеры даже получили приглашительные билеты на банкет в мурманском ресторане «Арктика», а солдатам был обещан на три дня весь город. Разумеется, на разграбление.

На рассвете 22 июня 1941 года вражеские бомбардировщики сбросили бомбы в районе поселков Ура-Губа и Кола. В Заполярье в этот день пятерка самолетов И-16 145-го истребительного авиационного полка, ведомая командиром эскадрильи капитаном А. П. Зайцевым, штурмовала аэродром Луостари. На обратном пути в районе Маяк Мишукова группу атаковали немецкие истребители. В завязавшемся бою советские летчики сбили «Мессершмитт-110». Так был открыт боевой счет в 145-м истребительном авиаполку.

Печальная участь этого отважного летчика. В оперативной сводке ВВС 14-й армии №300 за 30 мая 1942 года сообщалось «...на аэродроме Шонгуй летчик 19 ГИАП майор Зайцев при взлете на боевое задание-сопровождение бомбардировщиков – стал пилотировать на малой высоте. На высоте 700 м сделал переворот и, не выходя из пикирования, врезался в землю. Самолет сгорел, летчик погиб» («Мурманский вестник» 14 сентября 2000 года). В этот день погиб Сафонов. Как вспоминали сослуживцы, А. П. Зайцева затравили особысты, поэтому он покончил с собой таким способом.

В первые дни войны советская авиация понесла тяжелые потери. Пилоты люфтваффе заявили 1811 уничтоженный самолет, в том числе 322 сбитых в воздушных боях. По данным советской стороны в те дни было потеряно до 900 машин на земле, но эта цифра не включает серьезно поврежденных самолетов, брошенных и уничтоженных при отступлении.

В течение первых двух-трех недель боев советские ВВС были разбиты и перешли к глухой обороне. Погибло множество опытных пилотов. У молодых же пилотов даже с летной подготовкой дело обстояло неважно, не говоря уже об умении вести бой. В качестве примера можно привести перелет 20 МиГов-3 из 49-го ИАП по маршруту Рассказово - Лебедин 13 сентября. На маршруте два самолета разбились и сгорели, пять совершили вынужденную посадку и капотировали, еще два получили при посадке меньшие повреждения.

Немногочисленные разведывательные эскадрильи практически прекратили свое существование.

Наиболее тяжелым для советской стороны был воздушный бой 15 сентября 42 года при отражении налета на аэродром Мурмаши. Около 20 Ю-87 под прикрытием 8 Ме-110 и 16 Ме-109Ф пытались произвести налет на этот аэродром. Заметив, в воздухе советские истребители (2 Р-39 «аэрокобры», 2 Р-40 «киттихаука» и 6 «харрикейнов»), взлетевшие по тревоге, немецкие бомбардировщики в сопровождении 8 Ме-110 и 8 Ме-109 повернули назад, а оставшиеся 8 Ме-109Ф вступили в бой с 10-ю нашими истребителями. С советской стороны в этом бою участвовали 3 аса 19-го гвардейского ИАП и 7 летчиков 197-го и 837-го полков (все ВВС 14-й армии), не имевших боевого опыта. В бою были сбиты 5 «харрикейнов». Немцы потеряли всего один Ме-109Ф.

27 сентября, когда, несмотря на значительное численное превосходство наших истребителей, полная победа также осталась на стороне противника. 4 Ме-109Ф вышли на «свободную охоту» в район аэродрома Мурмаши, где их встретили 4 «томагавка» (Р-40С) 20-го гвардейского ИАП и 5 «харрикейнов» 837-го ИАП. В результате 25-минутного воздушного боя были сбиты 2 «харрикейна» и 2 «томагавка». Немецкая сторона потерь не имела.

Но с 1943 года фортуна отвернулась от немецких летчиков. Весной, в апреле, нашим летчикам удалось сбить немецкого аса Рудольфа Мюллера.

###

1-я смешанная, затем 258-я смешанная авиационная дивизия. Приказом Народного комиссара обороны СССР от 24 августа 1943 года она была преобразована в 1-ю гвардейскую смешанную авиационную дивизию. Три полка этой дивизии — 19-й, 20-й истребительные и 17-й штурмовой — были уже гвардейскими, а 137-й бомбардировочный этим же приказом преобразовывался в 114-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк.

К октябрю 1944 года линия фронта в Заполярье проходила от губы Малая Волоковая по перешейку полуострова Средний и далее от губы Большая Западная Лица к озерам Чапр и Кошкаявр. За три года оккупанты, используя труднопроходимую местность - скальные сопки, фьорды, озера и другие естественные препятствия, - создали мощную оборону, состоявшую из трех оборонительных полос. Основу обороны составляли узлы сопротивления и опорные пункты, приспособленные к круговой обороне. Освобождение советского Заполярья от немецко-фашистских захватчиков Ставка Верховного Главнокомандования возложила на Карельский фронт под командованием генерала армии К. А. Мерецкова и Северный флот.

Всего от 7-й воздушной армии в операции участвовало 747 самолетов, в том числе 132 бомбардировщика, 189 штурмовиков, 308 истребителей, 52 ночных легких бомбардировщика По-2 и 66 самолетов различного назначения [ЦАМО, ф. 342, оп. 5440, д. 163, л. 2]

Сосредоточение большого количества самолетов на Мурманском направлении, где было ограниченное количество аэродромов, привело к большой скученности авиации. На каждом аэродроме базировалось до трех-четырех полков. Политотдел армии с первым эшелоном штаба армии перебазировался в район сосредоточения авиационных частей - в поселок Мурмаши и находился там до конца операции.

###

За период войны мы получили по ленд-лизу 9091 самолет-истребитель и отправили строевым частям 7808 самолетов, что составляет 13,3 % от всех произведенных для Советских ВВС за этот период истребителей заводами НКАП, а бомбардировщиков - 2763 и отправили 2295 самолетов, что соответственно составляет 16 % (без учета легких ночных бомбардировщиков По-2).

Летчики. Накануне войны, на 22.06.1941 г. имелось летчиков - 30184 человека. Боевые потери летчиков за время войны - 27600 человек и не боевые - 3994, всего 31594 человека. Подготовлено летчиков за время войны - 44093 человека.

В боевые потери летчиков входят: истребителей - 11874, штурмовиков - 7837, бомбардировщиков - 6613, разведчиков - 587 и вспомогательной авиации - 689 человек.

Вспоминают фронтовики

Воспоминания Пестерова, электромеханика 147-го ИАП, затем стрелка-радиста Ил-2 17-го ГШАП.



«Мы переучились на «Харрикейны» и в сентябре 1942 года нас перебросили на аэродром Мурмаши защищать мурманское небо. Мы защищали Мурманск, Туломскую гидроэлектростанцию, которая была рядом с нашим аэродромом, Кировскую железную дорогу. 837-й полк за месяц боев потерял всю материальную часть (материальная часть была слабой) и почти весь летный состав. Полк был расформирован, и нашу группу направили на аэродром Подужемье в 17-й Гвардейский штурмовой авиационный

полк»....

Был у нас с Парфеновым и такой случай: мы летели на разведку и штурмовку железнодорожной станции вблизи Лаймалы. Выйдя на цель, мы сфотографировали эшелоны, после чего начали атаку. Зенитки взяли нас в клещи, с земли в нашем направлении тянулись разноцветные трассирующие следы. И вот один снаряд пробил пол моей кабины, прошел у меня между ног, ударился о край бронеспинки, отвалил этот край и вышел в фюзеляж. Я оглянулся на своего командира: он спокойно ведет, - поэтому я тоже успокоился. Но потом подумал: «А что же там натворил за бронеспинкой вражеский снаряд?»

«...Спинка сиденья состоит из трех плит: передо мной передняя плитка, имеющая проем и дверцу, и боковые под углом. И вот я отстегнул парашют, открыл дверцу бронеспинки, залез в фюзеляж и ахнул. Тяга руля высоты (именно не руля поворота, а руля высоты) была перебита почти полностью. Она алюминиевая, трубчатая, и почти полностью перебита. От вибрации самолета, от работы мотора, она вибрирует, и вот-вот переломится. Что делать? За голенищем сапога у стрелка обычно была полетная карта, - планшетов нам не доставалось. Я выхватил из-за голенища полетную карту, оторвал узкую полосу этой карты, обмотал вокруг поврежденного места, зажал пальцами правой руки и стал держать. Летчик ничего не знает, он шурует рулем. У меня рука затекла. Что делать? Я поставил локоть на стрингер, и получилась живая качалка. Так мы летели до самого аэродрома. Когда сели и зарулили, слышу крики встречающих: «А где же стрелок?» Мой командир иногда любил пошутить. Он выскочил на крыло, заглянул в мою кабину и говорит: «Ну, мы задание выполнили, а Женька мой выпрыгнул с парашютом» - «Как же выпрыгнул? «Фонарь» кабины закрыт!» Тут я вылезаю, - у меня руки и ноги занемели, и я еле-еле вылез из кабины. Все закричали: «Ура! Оба живы». Меня стали качать. Командующий 7-й Воздушной армии, узнав об этом случае, подписал приказ о награждении меня орденом Отечественной войны II степени. В представлении было написано: «За мужество, героизм и смекалку, проявленные в тяжелых условиях, спасая поврежденный самолет, наградить орденом Отечественной Войны II степени». Представление было 10 июля 1944 года».

-В основном жили в землянках?

- Да. Только в Мурмашах были бараки.

«После подготовки в Африканде полк перелетел на аэродром Мурмаши, там мы прошли ознакомление с театром военных действий, совершили несколько учебных полетов к линии фронта: изучали место боевых действий. В конце сентября полк перелетел ближе к фронту на аэродром Ура-Губа. Это аэродром на побережье Ура- Губы».

- Не было желание избежать Луостари, который забрал много жизней?

- Там очень много погибло. Но желания туда не летать не было: даже наоборот. У нас на командном пункте в Мурмашах перед вылетом летчики, включая Орлова, написали такой призыв на стене, плакат: «Мы летим отомстить за гибель Камышанова. Смерть фашистским оккупантам! Мы не пожалеем своей жизни! Мы погибнем, но отомстим!» И надо же такому совпадению случиться – они погибли. Вот такой был плакат, который, кстати, зафиксирован в архивных материалах Подольска. Вот такой был призыв от имени летчиков, которые летели на опасное задание на Луостари».

- Что нас воодушевляло? То, что они напали на нашу землю, они завоевывали нашу землю. И это чувство – отомстить – было у большинства. Я не видел, чтобы кто-то проявлял какую-то мягкотелость или трусость.

- Какой был самый страшный эпизод? Что было самым страшным?

-Страшно было, когда самолет был облит бензином. Когда я высунул руку, понюхал,- бензин! В любой момент от выхлопных патрубков может загореться весь самолет. Он как факел! Это самым страшным было для меня. А так почему-то страха не было.

###

Д. Гончаренок, 145 ИАП, летчик-истребитель гвардии подполковник запаса.

Если завязывала бой морская авиация, то ее не поддерживали ни фронтовая, ни

авиация ПВО, и наоборот. Помню, восьмерка истребителей ПВО, которая базировалась вместе с нами, вылетела на задание и собралась над аэродромом в плотный строй. Наши летчики находились в готовности № I. Набирая высоту, эскадрилья ПВО взяла курс на Мурманск, как вдруг выше нее появилась группа немецких истребителей. Пара Ме-109 пошла в атаку. Летчики ПВО не заметили их. На наших глазах эта пара сбила 7 самолетов эскадрильи. Командир эскадрильи вернулся на аэродром без своих летчиков. Во время трагических событий мы, сидя в самолетах, просили выпустить нас на выручку, но наше командование не разрешило этого сделать.

Мы прикрывали наземные войска, Туломскую ГЭС и Кировскую железную дорогу, летчики ПВО - Мурманск, морская авиация корабли Северного флота, то есть действовали порознь. А немцы наносили удары всем своим составом.

Но вообще у нас по сравнению с другими полками потери были незначительными, хотя наш полк в течение всей войны не прекращал боевых действий. Лишь однажды полк совершенно неоправданно потерял сразу несколько машин и пилотов. 10 марта 1943 года немецкие самолеты заблокировали наш аэродром и летали буквально по его границе, пользуясь тем, что прикрытия зенитной артиллерией у нас не было.

Командир дивизии Рейфшнейдер-Калугин приказал поднять в воздух эскадрилью. Командир полка Новожилов доложил, что аэродром блокирован истребителями противника. Но Рейфшнейдер повторил приказание, и Новожилов дал команду взлететь третьей эскадрилье.

Первым взлетал гвардии капитан И. Миусов, только что назначенный заместителем командира эскадрильи. Взлететь и сразу попасть в лапы к немцам на неготовом к бою самолете, не убраны шасси, скорость не набрана было равносильно самоубийству. Миусов прекратил взлет и доложил, что мотор дает перебои. Командир приказал повторить взлет. В это время в воздух поднялся ведомый Миусова летчик Ивченко. Его сразу подожгли, и он упал на лес. Взлетел летчик Романенко, затем Чернов. Оба сразу были сбиты. Взлетел еще один самолет. И тоже загорелся.

Взлетел Миусов, но, как только он оторвался от земли, его атаковали два «мессершмитта» и зажгли. Миусов, падая в лес, только успел сказать по радио: «Прощайте, товарищи!».

После этого летчики полка, сидевшие в самолетах в готовности № 1, включили передатчики и, не договариваясь, каждый в отдельности, заявили протест. Это была большая трагедия для полка.

Тот, кто был в это время на командном пункте полка, рассказывал: «Новожилов после каждого вылета самолета докладывал по телефону командиру дивизии:

- Выпустил третий самолет - горит.
- Выпускай следующего,- слышно было в трубке телефона.
- Выпустил четвертого- сбит!
- Выпускай следующего!

После гибели Миусова Новожилов изо всех сил ударил телефонной трубкой об аппарат, разбил ее вдребезги, сел и заплакал».

Все летчики, не стыдясь слез, оплакивали так глупо погибших друзей. После этого случая Рейфшнейдер был переведен от нас».

- А как Сергеев, долетел?
- Сергеев? - Сергеева сбили девушки.

- Как сбили? Какие девушки?

- Не волнуйся, все в порядке, он жив, скоро приедет. Да, Сергеева, действительно, сбили свои зенитчицы за Мурманском, приняв за противника....

«Впереди увидел Тулому. Решил сесть на лед реки, не выпуская шасси. Пронеслась мысль - после посадки из самолета не выходить, чтобы меня не добились на земле, как это произошло несколько дней назад с одним из летчиков».

«Выпустив тормозные щитки, я плавно подвел самолет к поверхности реки. Но лед перед плотиной электростанции оказался тонким и проломился. Самолет, а вместе с ним и я, быстро стали погружаться. Не раздумывая, я освободился от крепящих ремней и парашюта, с трудом открыл фонарь самолета. Ледяная вода ошпарила меня с головы до ног. Задержав дыхание, я оттолкнулся от борта самолета и почувствовал, что правая нога зацепилась за антенну. Я резко рванулся. Нога выскочила из унта. Еще один судорожный взмах руками - и я на поверхности, среди плавающих льдин. В стороне выплыл парашют, ближе ко мне - перчатка. Не знаю почему, но я поплыл не к кромке льдины, а от нее, к перчатке. Только протянул руку, чтобы взять перчатку, как был оглушен ревом мотора. Увидел рядом фонтанчики воды от разрывов снарядов. Протерев глаза, заметил, что заходит на штурмовку второй Ме-109. Забыв о перчатке, я поплыл к берегу и, как только немец стал пикировать, нырнул под льдину. Вынырнув с другой стороны, заметил брызги у парашюта. Оказывается, парашют отвлекал огонь на себя. Работая, как на полигоне, фашисты решили добить меня, во что бы то ни стало. Они сделали по четыре захода, разбили чехол парашюта. Последний заход застал меня уже около кромки льда, ближе к берегу. При атаке я теперь не нырял, а только погружался в воду. К счастью, немцы скоро улетели.

Я попытался вылезти на лед. Но как только закинул ногу на льдину, она обломилась. Не удалась и вторая попытка. Обессилев, я с головой погрузился в воду. К берегу лед был толще, и я понял, что там он выдержит. Но как взобраться на него? Положив по локоть левую руку на лед, правой подлил под нее воды и стал ждать, пока рукав примерзнет.

Сколько прошло времени, не знаю, но я вдруг почувствовал, что засыпаю. Да это же смерть! - пронеслось в голове.

Рванувшись изо всех сил, я выбросил тело на лед и покатился к берегу, опасаясь, как бы лед снова не обломился. Потом встал, но голая нога на снегу стала быстро мерзнуть. Снял с левой ноги унт, теплый меховой носок надел на правую ногу, унт снова надел на левую ногу и попытался идти. Зарябило в глазах, и я упал. Отдышавшись, опять стал двигаться в сторону домиков, которые увидел. Но мороз делал свое дело - превращал меня в сосульку. Пробовал ползти. Потом вспомнил про пистолет.

Два выстрела сделали свое дело. Я увидел, как от домика отделились две мужские фигуры. Услышав выстрелы, подошли ко мне старик с бородой и молодой парень. Ничего не спрашивая, взвалили меня на плечи и, проваливаясь в снег, понесли в домик...

На утро за мной прибыл самолет.

Перед вылетом ко мне подошел старый рыбак, выручивший меня, и принес мой разбитый парашют. Я спросил его фамилию.

- Фамилия обыкновенная, Титов, а звать Иван. Мы тепло распрощались.

На аэродроме меня радостно встретили боевые друзья. Запомнились теплые слова нашего полкового аса Ивана Бочкова. Он сказал:

- Молодец, Дима, так держать. Рано еще по нас панихиду справлять.

Через день я снова был в полете вместе со своими товарищами. Через неделю эпроновцы достали с семнадцатиметровой глубины мой самолет. В нем было тридцать дыр, в том числе две пушечные на правой плоскости и одна — на левой. Ремонтники подлечили его, и через месяц я снова вылетел на своем «киттихауке».

###

А. БОРОДАЙ, гвардии полковник, бывший комиссар 145-го ИАП «Битые тузы».

Однажды, возвращаясь с боевого задания, наша группа истребителей наткнулась на самолеты, ведущие воздушный бой. Сначала трудно было разобраться, кто с кем дерется. Но, приблизившись, мы быстро разглядели «Яковлевых».

- Ага! Значит, моряки Северного флота дают прикурить! Поможем братьям по оружию! - сказал Паша Кутахов, и шестерка наших «аэрокобр» ринулась в бой.

29 «мессеров» бежали на запад. 8 истребителей противника сбили летчики-моряки, три «мессершмитта» вогнала в землю наша группа.

В этом воздушном бою в числе других сбитых машин был и самолет немецкого аса Мюллера. Сам летчик выбросился с парашютом. Этот пилот с «дубовым венком» на груди вместе с группой других немецких асов был послан на Мурманское направление лично Гитлером для того, чтобы восстановить быстро тающее господство гитлеровцев в воздухе. На фюзеляже самолета Мюллера (точнее, на его обломках, осмотренных нашими трофейщиками) был нарисован бубновый туз и флажками обозначены уничтоженные боевые единицы: французские, бельгийские, голландские, датские, а больше английские корабли и самолеты. Всего 82 самолета и судна сбил и потопил этот фашист. Имелась на обломках самолета и одна красная звездочка. Недаром Мюллер так испугался, когда его спросили, сбивал ли он советские самолеты.

Через некоторое время выяснилось, что немецкого аса «бубнового туза» Мюллера сбил летчик-североморец Бокий.

Пока мы делились впечатлениями о минувшем воздушном бое, начальник штаба полка подполковник Степанов с группой механиков привел еще одного немецкого летчика по фамилии Ваничке. Он тоже оказался из группы асов. Немец, спустившись на парашюте, пытался отстреливаться. Его ранили, и наша трофейная команда доставила его на аэродром. Немецкий летчик показал, что он летал на «мессершмитте-109ф» со знаком червонного туза на фюзеляже. Ваничке подтвердил, что Гитлер лично направил на

Север группу летчиков-асов для восстановления господства фашистов в воздухе. У этих немецких летчиков под воротником висели своего рода амулеты в виде игрушечных цветных ботиночек на ниточке.

Сбитый позже немецкий ас Вилли Пфейнер («пиковый туз») объяснил, что эти амулеты они носят как символы непобедимости, что летчики с амулетами будут живы до победного конца и героями вернуться в Германию.

Но немецким асам не помогли амулеты. «Тузы» были биты советскими соколами.

Двух «тузов» сбили в 1942—1943 годах летчики нашего полка. Одного - североморцы, а четвертый, «трефовый туз», достался Георгию Громову, летчику нашего «братского» 147-го истребительного полка.

Самого главаря отряда немецких асов Карганика трижды сбивали в районе Ура-губы, но каждый раз он удирал, оставляя нашим трофейщикам лишь парашют с ярлычком «Карганик».

###

Гайдаенко Иван Дмитриевич, 145 ИАП. К-р 152 ИАП.



«...нашу эскадрилью перебросили на север, на аэродром Африканда. Там стоял бомбардировочный полк 1-ой САД, в которую входили также 145-ый и 147-ой истребительные полки. Аэродром бомбили каждый день. Приходили Ю-88 без сопровождения и безнаказанно бомбили. На аэродроме никакой ПВО не было! Много наших самолетов вывели они из строя, поэтому нашу эскадрилью туда и перебросили. Это ж какое руководство было?! Два истребительных полка у них, а бомбардировочный полк не прикрытый! Вскоре эшелоном по железной дороге привезли десятка полтора МиГ-3. Спрашивают: «Кто хочет переучиться на истребитель?» Я изъявил желание. Нам прислали из 145-го полка командира эскадрильи Новожилова и учебный самолёт УТИ-4, на котором он нас стал вывозить. Конечно, после СБ летать на УТИ-4 было непросто. Новожилов в итоге из пяти добровольцев самостоятельно выпустил только двоих: меня и еще одного летчика. Остальные сами отказались, потому что И-16 и УТИ-4 были очень строгими самолетами. На СБ штурвал двумя руками таскаешь, а на И-16 стоит чуть ручку потянуть, и он начинает «бочки» крутить. Так я стал истребителем. Попал в 145-й полк. Правда, на МиГ-3 полетать не пришлось - разбомбили их. Дали мне старый И-16, на котором толщина слоя краски была в палец, и от 145-го полка нашу группу из 5 летчиков посадили в Алакуртти. Оттуда летали на разведку, штурмовали войска. Вооружен самолет был двумя ШКАСами. Больше двух очередей этот пулемет не давал – заклинивало его от перегрева.



Какие вам чаще всего ставили задачи? – Наши полки перебрасывали от Беломорска на юге, до Мурманска на севере. Чаще всего мы занимались прикрытием Мурманска, железной дороги и прикрытием войск. Иногда сопровождали ударные самолеты. Одно время нам был придан полк на «илах», он потом стал 17-м гвардейским. Там летчики были подготовлены еще хуже, чем наши молодые. Ориентировались они плохо. Приходилось выделять один экипаж, который выполнял роль лидера. Он должен был найти цель, спикировать на нее, тогда они наносили удар. Был такой дикий случай. Пошли мы сопровождать «илов». Они взлетели, собрались, мы пристроились сзади, и один из нас вышел вперед и пошел лидировать. Ну, летим, попали в плохую погоду - снежные заряды, не пройти никак к линии фронта. Походили, вышли к Мурманску, а там зенитки на каждом корабле и на всех сопках стояли. Когда в Мурманск приходили караваны, порт был забит. Любая бомба попала бы точно в цель. Там нельзя было летать никому: стреляли по любому самолету без разбора. И вот, зенитки как начали рубить, но мы «илов» все-таки благополучно отвернули. Пришли на их аэродром в Мурмаши, и лидер, который шел впереди, просто со снижением прошел, сделал «горку». Однако лётчики-штурмовики настолько напуганы зенитным огнем, что зашли и по своему аэродрому отбомбились, а потом на него же и сели. Вот какой был уровень подготовки

лётчиков.

В 1944-м году на Севере война закончилась. Нашу дивизию оставили, а остальные части уехали на Дальний Восток. Мой полк летал на «Киттихауках». Я узнал, что в Вологде стоят самолёты «Як-7Б». Полк, который на них летал, ушел, а самолеты оставил. Я договорился, поехали мы туда и забрали двенадцать «Як-7Б». Кутахов, командир 20 гвардейского полка, где-то достал «Як-3». Раз войны у нас, на Севере, уже не было, решили сделать сборы и провести воздушные бои.



И. Гайдаенко у своего самолета «Аэрокобра».

И вот, полетели мы на сборы: Кутахов на «Як-3», а я на «Як-7Б». Новожилов и еще один командир полка были на «Кобрах». Так в этих учебных боях мы эти «Кобры» на «яках» загоняли!

Мне кажется, что из самолетов, которые пошли во время войны, самыми лучшими были «Яки», особенно «Як-3». Если там сидит опытный летчик, то сбить его невозможно: настолько он был маневренный, но и «Як-7Б» тоже были серьезными машинами.

С англичанами и американцами приходилось общаться, воевать вместе? – Мы встречались с англичанами, они были не у нас, а у моряков в Первом Гвардейском. Как-то мы попали в Мурманск, там с ними встретились, устроили грандиозную пьянку. Водку было трудно достать, пили одеколон. Если его водой развести, то получалась такая мутная жидкость, которую называли «белый платочек». Напились все

капитально.... Так что нормальные были взаимоотношения. Что летчикам делить?

Политическая работа много отнимала времени? – Нет. Такой был у нас случай, прислали нам освобожденного секретаря парткома. Он не был летчиком - такой лапоть. И вот, когда открыли союзники второй фронт, у нас, как обычно в подобных случаях, собрали митинг. Там говорили о том, что союзники наконец-то открыли второй фронт и высадились во Франции под руководством генерала Эйзенхауэра. И значит, помимо прочих, выступает этот секретарь парткома. Он говорит: «Товарищи, наконец-то союзники нам помогают, открыли второй фронт под руководством генерала Эзенахера...» Весь митинг упал от хохота. После этого его так и прозвали «Эзенахер». Вот вам и политическая работа.... Нет, она много крови не портила. Нормально мы жили.

Наш 145-й, ставший весной 1942 года 19-ым гвардейским, авиаполк был посильнее соседнего 20-го гвардейского (бывший 147 ИАП). Потери в нем были намного выше, чем у нас и где-то в августе 1942-го года меня перевели туда на усиление. Я не хотел туда ехать, но Туркин, командующий ВВС 14-й армии, прислал У-2, буквально с приказом: «Связать Гайдаенко и отвезти в 20-й полк». Что тут сделаешь? В 20-м полку к тому моменту из старых лётчиков никого не осталось, и прислали молодых ребят, только из училищ. Много, конечно, сейчас вранья о наших потерях в первый период войны. Но много и правды. Били нас немцы, ох, как били! -Почему? Сами судите. В это время 20-й полк отвели с аэродрома Мурмаши немножко в тыл на аэродром Шонгуй, чтобы переучивать полк. Я принял эскадрилью. Знаешь, из кого она состояла? У меня был заместитель, капитан, получивший 10 лет условно за трусость. Ему дали возможность летать, мол, если еще провинишься, то пойдешь в штрафбат. И еще был под моим началом командир звена, офицер, а остальные летчики только из училищ прибыли сержантами, в обмотках, в ботиночках, в шинелишках. Стал я с ними беседовать, спрашиваю: «Какой у вас налет?» Старший из них объясняет: «Летали мы на «И-16», у меня самый большой налет: 10 самостоятельных полетов. Остальные сделали 3–5 полетов». Вот такие летчики! Разве можно на фронт присылать таких?! А знаешь, как подготовка наших летчиков проходила? Вначале войны был запрещен высший пилотаж! Когда я переучивался на «И-16», так Новожилову говорю: «Покажи, как бой вести, я же после «СБ», там никакого пилотажа». Он отвечает: «Во-первых, пилотаж запрещен, во-вторых, в бой попадешь, сам будешь крутиться, как надо. А не сможешь, значит, собьют». Вот такое обучение!

Вот этих сержантов надо было переучивать на них. «Киттихаук» сложный самолет. На разбеге, если резко взять ручку, чтобы поднять хвост, его начинает разворачивать. Так же и при посадке. А как только он начинает разворачиваться, накрывается и ломает консоль. Каждый полет молодые ломают самолеты.... Потом я все-таки сбежал с этого полка. Что я буду делать с этими сержантами? Убьют же! Подобрал четверых летчиков,

получше, и перебрался опять в 19-й Гвардейский полк, где возглавил третью эскадрилью.

Когда перешли на четырех самолетное звено? – Где-то в середине 1942 года, стали летать парами. Даже по одному летали – самолетов не хватало. Помню, подняли меня накрытие войск, лечу один, больше никакого нет. А Туркин, командующий авиацией, наслышавшись про Покрышкина и его этажерку и с командного пункта кричит: «Ходите в два эшелона. Один сверху, второй внизу». Я отвечаю: «Да, да. Я сейчас крен сделаю, одно крыло будет сверху, а другое внизу! Вот и будет два эшелона!» Начальства во время войны не стеснялись.

Что Вы можете сказать о Кутахове? Он как летчик был отличный, но характер у него был жесткий. Помню, 837-й полк на «Харрикейнах» прислали. («Харикейны» – поганые самолеты. Просто гадость). Мы их называли зверинец, поскольку у них самолеты были разрисованы тиграми, львами, медведями. Они сели в Мурмашах, а мы были в Шонгуе. Кутахов считался опытным и командующий приказал ему вылететь в Мурмаши и рассказать летному составу вновь прибывшего полка о театре военных действий. Кутахов полетел. Там собрали летчиков. Говорят: «Вот местный командир эскадрильи Кутахов вам расскажет, как тут идут бои». Некоторые зашикали: «Подумаешь, что мы сами не знаем?» Кутаков услышал это: «Ах, так?! Да пошли вы к ядрене матери!» Поворачивается, за шлемофон, сел и улетел обратно. Через два дня от их полка ничего не осталось. Расколошматили их в пух и прах. Ребят оставшихся из того полка отдали нам уже без самолетов. Один, Кутахов, был у нас в эскадрильи. Он сам москвич, интеллигентный. У нас летчики все грубоватые, матом могут послать. Он вначале даже краснел. Потом обтерся, летал нормально, жив остался. Ну, а Кутахов – он мог послать, и даже в морду дать, если что. Но когда воевали, он был, безусловно, боец настоящий, и умел руководить полком. А это умеют немногие. У нас с ним были нормальные отношения, но нельзя сказать, что он мне давал какие-то поблажки. После войны, когда он стал заместителем, а затем и главкомом у него стали проявляться крайне неприятные черты – обостренное самолюбие, любовь к подхалимам. Очень ему нравились всякие подношения. Мне это всегда претило.

Что для Вас война? – Это была тяжелая обязанность. Конечно, я был рад, когда она закончилась. Тем более, что никакого удовольствия от ведения боя я не испытывал. Когда я сбивал, было приятно, но я бы не сказал, что мне хотелось часто это повторять. А вот лётчиком оставаться хотелось.

(Выдержка из книги А А Новикова, главного маршала авиации, «В небе Ленинграда»).

«...Днем 27 июня 1941 года младший лейтенант Петр Харитонов, летчик 158-го истребительного полка, на самолете И-16 совершил воздушный таран».

«К сожалению, слишком поздно доложили мне о подвиге комсомольца лейтенанта И Мисякова, таранившего вражеский истребитель в районе Мурманска тоже 27 июня.

Через день, 29 июня в рядах ленинградских летчиков прибавилось сразу два новых героя. Степан Здоровцев и Михаил Жуков. Оба таранили вражеские бомбардировщики. «Через день или два после таннх ударов Здоровцева и Жукова я докладывал командующему войсками Северного фронта М М Попову и А А Жданову о трех героях —однополчанах и предложил представить их к званию Героя Советского Союза. В тот же день Жданов при мне позвонил в Москву и доложил И В Сталину о героях-ленинградцах. Сталин поддержал наше предложение о награждении отличившихся летчиках. Никаких документов об этом в архивах не сохранилось, их просто не было. Разговор Жданова со Сталиным да телеграмма в Ставку заменили обычные наградные листы»

Троим ленинградским летчикам было присвоено звание Героя. Таким образом, лейтенант Мисяков не попал в списки наградных, не получил звание Героя за свой таран, окончившийся гибелью героя.

###

«В первые дни войны система оповещения была отработана скверно, налеты как на аэродромы, так и на город Мурманск проходили безнаказанно. Истребительная авиация взлетала в момент подхода противника к объекту. При организации налетов на объекты противника на Мурманском направлении большим козырем для атакующих являлось малое подлетное время. Несложный подсчет показывает, что для немецких бомбардировщиков, летящих со скоростью 400 км/ч, при удалении наших объектов от фронта на 45-50 км, подлетное время составляло всего 6,7-7,5 минут. Таким образом, даже при обнаружении противника непосредственно над линией фронта и быстрой передаче данных на аэродром, истребители часто не успевали

взлететь и набрать высоту, необходимую для перехвата».

«И мы сегодня должны понимать, что, не имея уверенности в своевременности оповещения, советское командование было вынуждено держать большое число истребителей для прикрытия многочисленных и разбросанных на большом расстоянии друг от друга наземных и морских объектов.

Надо, правда, особо отметить (так как на этот вопрос нечасто обращают внимание), что на советских истребителях отсутствовали радиостанции. Это резко снижало эффективность действий авиации. Наведение истребителей с земли было невозможно, во многом усложнялось взаимодействие в воздухе между отдельными самолетами и группами, а вероятность обнаружения противника в воздухе ограничивались физическими возможностями каждого летчика. Здесь уместно привести воспоминания авиационного техника 145-го авиаполка.

Н. Веремей г. Куйбышев. «Всю войну, с первого до последнего дня, я служил авиатехником сначала в 145-м, а затем в 768-м истребительном полку ПВО. ...Это было в первые месяцы войны - звено И-16 барражировало в районе аэродрома, когда чуть в стороне показались 18 фашистских самолетов, летевших на очередную бомбежку. От звена отделился один И-16, ринулся на всю эту группу фашистов и завязал бой. Завертелась карусель со стрельбой. В конце концов, бой завершился вничью, и наш летчик - это был младший лейтенант Семенов - благополучно приземлился. Интересно, что летчики остальных самолетов звена не заметили, что Семенов ушел от них, и продолжали барражирование».

«Здесь мы подошли к еще одному важному моменту. Более эффективно использовать авиацию на севере постоянно мешала погода. По данным метеослужб, с 22 по 30 июня в Заполярье было семь пасмурных дней, (то есть

-

почти все), причем, шесть из них с осадками. Из-за плохих метеоусловий был потерян один СБ, который

25

июня при возвращении на свой аэродром заблудился и совершил аварийную посадку в районе Иоканьги».

В 1941 году ВВС 14-й и 7-й армий имели на вооружении самолеты старых конструкций.

30 процентов самолетного парка требовали замены моторов, воздушных винтов, покрышек шасси, основных агрегатов или ремонта планера. Такое состояние материальной части не могло не сказаться на результатах боевых действий в тот период, когда во время полярного лета советские летчики должны были совершать по 5—7 вылетов в сутки.

Вооружение советских самолетов, как известно, состояло в основном из пулеметов калибра 7,62 мм и по мощности огневого залпа уступало вооружению самолетов противника, на которых уже стояли пушки. К тому же пулеметы, стоявшие на истребителях И-15бис, И-16, И-153 были сильно изношены и требовали тщательного ухода и своевременного ремонта. Нередко из-за отсутствия специально оборудованных помещений вооружение готовилось к стрельбе под открытым небом, боекомплекты хранились в не приспособленных для этого землянках. Таково было положение в начальный период войны, первые месяцы.

С середины 1942 года картина воздушных боев стала резко меняться в лучшую сторону. По ленд-лизу стали поступать самолеты более современные, более скоростные и энерговооруженные. А, главное, оборудованные хорошо работающими средствами связи. Правда партии, поступивших «харрикейнов», вооружены были плохо, уступали «Ме-109». В боевых порядках стали применять не звено, а пару истребителей, а затем вылеты на «свободную охоту».

Эффективно действовали летчики-истребители при вылетах на «свободную охоту». 14 июня 1943 года в район Маятало, Ивало вылетели командир и штурман 20-го гвардейского истребительного авиаполка майоры М. В. Семянистый и Г. В. Громов. При подходе к аэродрому противника Маятало наши летчики заметили четверку «Мессершмиттов-109», барражировавших на высоте 800—900 м, и пару только что взлетевших Ме-109, очевидно поднятых на перехват советских истребителей. Фашистский летчик попытался сразу же зайти для атаки. Майор Громов, замыкавший пару, передал по радио: «Ко мне в хвост заходит «мессер». «Вижу», — кратко ответил Семянистый, глубоким виражом над самой землей сам вышел в хвост «мессершмитту» и, взмыв вверх, под большим ракурсом с дистанции 200 м. дал по врагу короткую прицельную очередь. Немецкий истребитель неестественно задрал нос, затем перешел в крутое пикирование и врезался в болото».

Глава 8. Авиация в начале войны

Автор: Administrator

14.12.2010 21:03 - Обновлено 14.12.2010 22:08



Пилоты из 1-го истребительного авиационного полка: слева С.А. Тряпичкин, А.П. Давыдов, Н.М. Шадурин, В.А. Биликин, И.С. Рейте (сидят в 1941 году)