

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Сергей Богатырев,
Дмитрий Зубов

ВОЗДУШНАЯ БИТВА ЗА ОДЕССУ



**СОВЕТСКИЕ АСЫ ПРОТИВ ЛЮФТВАФЕ
И КОРОЛЕВСКИХ ВВС РУМЫНИИ**

1941

**Сергей Вадимович Богатырев
Дмитрий Владимирович Зубов
Дмитрий Михайлович Дёгтев**
**Воздушная битва за Одессу.
Советские асы против
люфтваффе и королевских
ВВС Румынии. 1941**
Серия «Военная авиация XX века»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=39468720

*Воздушная битва за Одессу. Советские асы против люфтваффе и королевских ВВС Румынии. 1941. / Дегтев Д.М., Богатырев С.В., Зубов Д.В.: Центрполиграф; Москва; 2018
ISBN 978-5-227-08138-4*

Аннотация

В данной книге на основе многочисленных отечественных, румынских, немецких и иных зарубежных источников впервые приведена полная хроника воздушных сражений на самом южном участке Восточного фронта, начиная с 22 июня 1941 г. и до эвакуации советских войск из Одессы. Рассмотрены различные аспекты и особенности применения

истребительной авиации, бомбардировщиков, штурмовиков, самолетов-разведчиков, летающих лодок, торпедоносцев и даже связных и спасательных самолетов всех противоборствующих сторон – Красной армии, румынских FARR и люфтваффе. Это фактически первая в отечественной историографии попытка всестороннего и глубокого анализа воздушного сражения на отдельно взятом участке фронта и его влияния на ход боевых действий. В книге развенчиваются расхожие мифы о «всесокрушающих ударах врага по аэродромам», «полном господстве люфтваффе в воздухе» с первых дней войны, «огромных потерях» советской авиации и ее исключительно плохой подготовке, «кровавой мясорубке», в которую якобы посылали «неопытных» и «необстрелянных» юнцов. Кроме того, авторами изучены особенности советской предвоенной доктрины применения ВВС и ее вынужденная эволюция в первые месяцы войны, описаны многочисленные биографии советских летчиков – как будущих известных асов, так и забытых героев, – проанализирована система наградений отличившихся авиаторов.

Содержание

Предисловие	5
Глава 1	24
22 июня	24
23 июня	43
24 июня	49
Конец ознакомительного фрагмента.	50

Дмитрий Дегтев, Сергей Богатырев, Дмитрий Zubov Воздушная битва за Одессу. Советские асы против люфтваффе и королевских ВВС Румынии. 1941

Предисловие

Героическая 73-дневная оборона Одессы достаточно часто освещалась в нашей исторической литературе. Данная тема всегда привлекала исследователей тем, что, во-первых, это была первая относительно успешная оборонительная операция советских войск с начала войны, во-вторых, первый же пример борьбы за военно-морскую базу и крупный портовый город, каких в ту войну потом было великое множество. Кроме того, сам город с его веселой и одновременно драматической древней историей, участие в сражении весьма своеобразных румынских войск – все это также придает теме специфический колорит.

Еще в советское время вышло множество очерков и несколько монографий, посвященных обороне Одессы (правда, в некоторых из них румынская армия, которая и штурмовала город, стыдливо заменена некими абстрактными «фашистами» и «оккупантами»). Из книг последних лет можно выделить две: *Савченко В. Филипенко А. Оборона Одессы: 73 дня героической обороны города*. М.: Центрполиграф, 2011; *Юновидов А.С. Оборона Одессы. 1941: Первая битва за Черное море*. М., 2011. Однако обе книги посвящены в основном сухопутному аспекту обороны города. Тема использования военно-морского флота и авиации упомянута в них поскользку-постольку и вскользь.

Начиная рассказ о воздушной битве за Одессу, в первую очередь следует обратиться к истории легендарного 69-го истребительного авиаполка и его героического командира майора Льва Шестакова. На эту тему существует достаточно обширная библиография (например: *Зильманович Д. На крыльях Родины*. Алма-Ата: Жалын, 1985; *Череватенко А.Т. Небо Одессы, 1941-й*. Одесса: Маяк, 1978; *Белозеров И.П. В небе Таврии*. Симферополь: Таврия, 1975). На начало войны 69-й ИАП входил в состав 21-й смешанной авиадивизии под командованием полковника Д.И. Галунова. О командире дивизии в своих мемуарах летчики полка либо ничего не пишут, либо пишут неохотно, что, мол, был любителем «строевых смотров с песнями и аэродромных работ...». На начало войны в составе подразделения числилось 70 истребителей

И-16 (из них 50 исправных) и 5 новых МиГ-3. Такое количество неисправных машин для самолетов данного типа являлось в общем-то обычным делом. Выпуск «ишака», никогда не отличавшегося особой надежностью, был прекращен весной 1941 г. Причем в последние месяцы основной производитель самолета – Горьковский авиазавод № 21 – сдавал в основном учебно-тренировочные машины УТИ-4 тип 15, и только 79 штук было выпущено в последней боевой модификации тип 29. Поэтому значительная доля матчасти являлась либо старой, либо очень старой и постоянно нуждалась в ремонте. Тем более 21 июня закончились большие военные маневры на юге страны, в которых принимали участие войска Одесского военного округа, Черноморский флот и авиация. Соответственно многие участвовавшие в них самолеты теперь требовали ремонта и технического обслуживания.

Командовал полком на начало войны не Лев Шестаков, а майор А.Н. Марьинский, который вскоре получил звание подполковника. Вообще же кадровый вопрос с командованием полка до сих пор довольно запутан. Тот же капитан Лев Шестаков занимал должность, которая в разных документах называется «замкомандира полка по летной работе» или «инструктор полка по технике пилотирования». Исполняющим обязанности командира 69-го ИАП Шестаков был назначен 16 июля, а утвержден в этой должности только 10 августа. При этом в документах (в том числе наградных) последнего все равно называли «помощником», а старый ко-

мандир полка А.Н. Марьянский почему-то летал на выполнение боевых заданий вместе с другими летчиками вплоть до 1 августа.

Летный состав полка без преувеличения можно назвать элитным и орденоносным, многие летчики имели богатый боевой опыт. К примеру, командиры эскадрилий майор Й.Е. Капустин (на тот момент был награжден орденом Ленина и орденом Красной Звезды) и капитан В.И. Матвеев (награжден двумя орденами Красного Знамени) принимали участие в Гражданской войне в Испании. Еще один командир эскадрильи – капитан Михаил Асташкин – в советско-финской войне, а старший лейтенант Петр Полоз (награжден орденом Ленина) и лейтенант Тарбеев – в войне с японцами на Халхин-Голе. Лев Шестаков, также воевавший в Испании, был дважды орденоносцем (награжден орденами Ленина и Красного Знамени). Количество одержанных им в Испании воздушных побед, по разным источникам, колеблется от 8 до 32. Согласно архивным данным, Шестаков лично сбил в составе Особой бригады 3 истребителя противника: 2 «Фиат-32» и 1 Me-109.

Определение «элитный авиаполк», часто используемое в отношении 69-го ИАП, не является преувеличением. Для сравнения, в октябре 1940 г. в 8-й ИАП ВВС ЧФ, который обеспечивал ПВО главной базы флота – Севастополя, было 15 молодых летчиков в звании сержантов. После окончания аэроклубов они прошли ускоренное 5-месячное обу-

чение в Серпуховской военной авиашколе пилотов. За этот период общий налет их на И-15 составил всего по 7 часов...

В лучшую сторону, по сравнению с другими приграничными истребительными авиаполками, выделялась хорошо оборудованная аэродромная база 69-го полка. Основным числился аэродром Школьное. Но кроме него использовались еще и хорошо оборудованные полевые аэродромы Жовтневе, Мариново, Черногорка, Чиково, Цебриково и еще 7 безымянных площадок для взлета и посадки вокруг Одессы. Затем, уже в ходе обороны города вошли в строй новый аэродром Дачное и так называемый ложный аэродром, на который, правда, частенько совершали посадки наши подбитые или поврежденные самолеты. К слабым местам полка можно отнести тот факт, что из четырех эскадрилий только одна (4-я) была подготовлена для полетов ночью.

Во всех монографиях, посвященных битве за Одессу, принято писать, что в обороне города с воздуха принимали участие еще и три отдельные эскадрильи ВВС ЧФ. Правда, авторы забывают упомянуть, что к истребительной авиации они никакого отношения не имели. 70-я отдельная бомбардировочная эскадрилья (70-я ОБАЭ) под командованием майора И.Д. Кравцова имела в своем составе 6 бомбардировщиков СБ, 2 разведчика Р-5 и пару У-2. Первые полтора месяца войны самолеты эскадрильи вместе с СБ из 78-й ОБАЭ, которая в конце июня базировалась в Николаеве, наносили удары по морским целям и базам противника в ни-

зовьях Дуная. 82-я отдельная морская разведывательная эскадрилья под командованием капитана И.Т. Чебанника имела в своем составе 10 летающих лодок МБР-2 и базировалась на хорошо оборудованный гидроаэродром в Хаджибеевском лимане. Еще одно подразделение – 7-я разведывательная эскадрилья Морпогранохраны НКВД под командованием майора П.В. Соловьева имела на вооружении также МБР-2 (на 22 июня 10 машин, в том числе 9 исправных) и базировалась вместе с 82-й ОМРАЭ, которой она и была передана из состава НКВД в оперативное подчинение, но почему-то не сразу после начала войны, как это предполагалось мобилизационным планом, а потом и приказом НКВД СССР от 26 июня, а только 15 июля. Так что никакой практической помощи в плане ПВО Одессы эти три эскадрильи оказать не могли.

Нигде не упоминается и о летчиках и самолетах И-15бис 8-й Одесской военной авиационной школы летчиков им. П.Д. Осипенко. Большая часть инструкторов и курсантов находилась в отпусках, но тем не менее сводная эскадрилья школы в начале войны базировалась на полевом аэродроме Выгода. Несмотря на то что летчикам школы удалось в первые дни войны даже сбить немецкий He-111, вскоре они были эвакуированы в тыл. Но все известные фотографии «одесских» И-15бис связаны именно с матчастью школы, которая осталась в городе.

Противовоздушная оборона Одессы была достаточно мощной. 15-я отдельная зенитно-артиллерийская бригада

ПВО под командованием полковника И.Т. Шиленкова прикрывала город со всех трех сухопутных направлений. Основной бригады был 638-й зенитно-артиллерийский полк (638-й ЗенАП) в составе пяти дивизионов трехбатарейного состава. На вооружении полка находилось 60 новейших 85-мм зенитных орудий 52-К с системой наведения ПУАЗО-3. Кроме того, в состав 15-й бригады входили 19-й отдельный зенитный артдивизион (19-й ОЗАД), имевший на вооружении более старые 76,2-мм зенитные орудия типа 9-К, 27-й дивизион мелкокалиберной зенитной артиллерии (МЗА), имевший на вооружении 37-мм зенитные автоматы 61-К, 162-й отдельный зенитно-пулеметный батальон, 21-й отдельный прожекторный батальон, 6-й отдельный дивизион аэростатов заграждения в составе двух авиаотрядов (21-го и 22-го) и 45-й батальон ВНОС.

С морского направления Одессу прикрывал 73-й ЗенАП ПВО ЧФ, который состоял из двух дивизионов (16-й и 53-й), пулеметного батальона, прожекторной роты и 32-й роты ВНОС. На вооружении полка имелось 24 85-мм орудия. 162-й ОЗПБ вместе с пулеметным батальоном 73-го ЗенАП Одесской ВМБ прикрывали штаб Одесского военного округа, железнодорожный вокзал и станции Застава, Одесса-Товарная и Одесса-Сортировочная. 27-й ОЗАД МЗА вместе с одной батареей из 638-го ЗенАП прикрывали важнейшую для города водонасосную станцию в Беяевке, крекинг-завод и нефтебазу. В целом же можно отметить, что авиация ПВО

Одессы была откровенно слабой – всего один авиаполк, в то время как наземная была на уровне самых мощных в СССР.

Забегая вперед, не следует забывать, что и стрелковые части Красной армии, которые позже принимали активное участие в обороне Одессы с суши, также обладали своими средствами противовоздушной обороны. Так, например, в состав 95-й стрелковой дивизии входил 175-й ОЗАД из двух артбатарей. В состав 25-й стрелковой дивизии входила 193-я отдельная зенитная батарея, а во 2-ю кавалерийскую дивизию – зенитно-пулеметный батальон 323-го зенитного дивизиона.

8 августа официально считается началом обороны города. Мы сознательно не будем затрагивать аспектов сухопутной и морской составляющей этой битвы, отсылая читателей к вышеупомянутым книгам на данную тему. Что же касается войны в воздухе, то тут еще до начала непосредственной обороны города обе стороны (СССР и Румыния) столкнулись со значительными трудностями. Сами румыны утверждают, что в июне – июле в ходе боев за Бессарабию они потеряли 58 своих самолетов. Без преувеличения можно утверждать, что реальные цифры их потерь были как минимум вдвое больше.

Обладая своей собственной весьма слабой авиапромышленностью, румыны выпускали в небольших количествах ближние разведчики IAR-37, IAR-38, IAR-39 и истребители IAR-80. Основной парк истребителей (153 машины) составляли частично купленные у Польши, частично про-

изведенные по лицензии сильно устаревшие PZL-11. Все остальные самолеты были куплены за границей: в Германии (He-111H-3, He-112B и Bf-109E-3), в Англии («Харрикейны» и «Бленхеймы»), во Франции (Potez-633B-2) и Италии (SM-79B и летающие лодки). Кроме того, самолетный парк BBC Румынии (Forțele Aeronautice Regale Române, сокр. FARR) существенно пополнился трофеями после капитуляции Польши. От ее разбитой авиации румынам достались легкие бомбардировщики PZF-23A «Карась», PZF-37B «Лось» и истребители PZF-24E.

Однако это пополнение имело и обратную сторону. Многие подбитые или поврежденные машины румыны из-за отсутствия запчастей и слабой ремонтной базы просто не были в состоянии ввести назад в строй. Хотя формально эти самолеты и продолжали числиться в составе FARR¹. И пополнить потери в самолетах после ожесточенных боев в Бессарабии

¹ Например, 10 июля 1941 г. ближний разведчик IAR-39 № 27 из 20-й разведывательной эскадрильи (Esc.20 Obs.) подбит советскими истребителями и совершил вынужденную посадку в 5 км от Биволара. Хотя самолет ремонту не подлежал, он был списан только 1 апреля 1942 г. 12 июля бомбардировщик PZL-37B № 218 из Esk. 76 Bomb. был подбит И-16 из 67-го ИАП около Ларгуты. Еще на месте вынужденной посадки его признали не подлежащим ремонту, но официально он был списан только 30 апреля 1942 г. 16 июля PZL-37B № 222 из той же 76-й эскадрильи был подбит во время налета на станцию Яргара. 1 сентября его доставили на авиаремонтный завод, 28 сентября подписан акт о демонтаже бомбардировщика на запчасти, но официально он списан лишь 7 апреля 1942 г. 18 июля еще один PZL-37B № 207 сгорел при аварийной посадке на аэродром Фокшаны-Норд. При этом бомбардировщик только 1 ноября 1942 г. был исключен из состава FARR, а списан вообще 22 августа 1944 г.

румынам было просто нечем. К тому же часть румынской авиации была задействована для противовоздушной обороны столицы, нефтепромыслов в Плоешти, военно-морских баз в Констанце и Сулине.

Существенной помощи своим союзникам не могли оказать и немцы. У них дела обстояли в этот период немногим лучше. Так, например, бомбардировочная KG27 «Бельке», которая на 22 июня 1941 г. имела в своем составе 87 He-111, в том числе 73 в строю, понесла в первые два месяца войны значительные потери. В результате III./KG27 уже 11 августа была отправлена на переформирование, а I. и II./KG27 20–22 августа имели в своем составе по 3 боеготовых бомбардировщика. Причем в тот момент это были единственные немецкие «Хейнкели» на всем южном фланге Восточного фронта!

Значительные трудности в плане обороны города с воздуха испытывали и защитники Одессы. Все авиаполки 20-й и 21-й смешанных авиадивизий (кроме 69-го ПАП) отступили вместе с частями Красной армии на восток. Полная путаница была на этом этапе и в плане управления авиацией. С созданием Одесского оборонительного района (ООР) в город прибыл комбриг В.П. Катров (судя по воинскому званию, реабилитированный после репрессий). Он стал заместителем командующего ООР по военно-воздушным силам и возглавил штаб начальника ВВС ООР (позже Приморской армии). Одновременно в городе оставался и штаб 21-й САД вместе с ее командиром полковником Д.И. Галуновым, притом что

все части дивизии, кроме 69-го полка, уже вели боевые действия далеко от Одессы. Кстати, «одесское сидение» не прошло для Галунова даром – уже 16 сентября он был снят с должности командира дивизии. Начальник штаба Приморской армии полковник Н.И. Крылов в своих мемуарах достаточно политкорректно пишет про сложившееся двоевластие: *«...создавалось впечатление, что в Одессе было больше авиационных начальников, чем самой авиации...»*

В середине августа, по решению Ставки ГК, руководство обороной Одессы было решено передать от сухопутной армии командованию Черноморского флота. Данная практика себя хорошо оправдала, и в дальнейшем сухопутную оборону всех военно-морских баз возглавляли флотские офицеры. В результате в течение нескольких дней в Одессу были переброшены истребители из 8-го ИАП (1-я и 4-я эскадрильи) и 32-го ИАП (5-я эскадрилья), 94-я ОИАЭ, новые штурмовики Ил-2 из 46-й отдельной штурмовой авиаэскадрильи², гидросамолеты из 80-й ОМРАЭ ВВС ЧФ.

² 46-я отдельная эскадрилья на начало войны входила в состав Пинской военной флотилии и имела на вооружении самолеты Р-10. После полной потери матчасти эскадрилья получила на Воронежском авиазаводе новые штурмовики Ил-2, прошла боевую подготовку на аэродроме Богодухов (Харьковская обл.) и в августе была передана в состав ВВС ЧФ. Во время перелета на фронт эскадрилья принимала активное участие в обороне Кременчуга, потеряв при этом 2 Ил-2 и 2 пилотов (9 и 12 августа). Позже она вошла в состав так называемой «Бехтеровской авиагруппы», базируясь на аэродром Бехтеры в низовьях Днепра. Затем на базе эскадрильи в октябре 1941 г. был сформирован 18-й штурмовой авиаполк ВВС ЧФ.

Вопреки сложившемуся после войны мнению, летчики Отдельной авиагруппы (ОАГ) ВВС ЧФ не входили в состав 69-го ИАП. Полк и ОАГ и базировались на разных аэродромах, и имели свое собственное командование. А бомбардировщики СБ из 40-го СБАП и ДБ-3 из 2-го МТАП, которые базировались на крымских аэродромах, начали наносить регулярные бомбовые удары по румынским войскам, наступающим на Одессу. Позже в составе ВВС Приморской армии помимо 69-го ИАП и Отдельной авиагруппы ВВС ЧФ были сформированы и другие подразделения, например отдельная штурмовая эскадрилья, в которую были включены 5 Ил-2 из 46-й ОШАЭ, 1 Р-5 из 70-й БАЗ, 1 SM-79³ и даже такой экзотический самолет, как «Валти»⁴. Кроме этого в ВВС армии

³ 11 апреля 1941 г. перед капитуляцией Югославии 8 бомбардировщиков SM.79B (по 4 из состава 7-го бомбардировочного авиаполка и 81-й отдельной бомбардировочной авиагруппы) вылетели в Советский Союз. Три из них разбились, не долетев до границы, один совершил посадку в Венгрии в районе Hosszufala. Еще 4 «Савойи» 12 апреля совершили посадку на аэродромах Бельцы и Кишинев. 15 апреля в сопровождении истребителей 55-го ИАП из 20-й САД югославские бомбардировщики перелетели в Одессу. Один из них позже был доставлен в Москву для изучения в НИИ ВВС Красной армии. Остальные с началом войны были переданы в 5-й С БАИ 21-й САД.

⁴ «В а л т и» (или «Вулти») – американский штурмовик Vultee V-11G, который производился в СССР по лицензии. В серию как штурмовик БШ-1 не пошел, и все произведенные машины были переданы в ГВФ СССР, где получили обозначение ПС-43 и использовались как курьерские и почтовые. Одесский «Валти» принадлежал Киевской авиагруппе Украинского управления ГВФ и летал на линии Киев – Одесса. Застрявший в Одессе самолет был оборудован бомбодержателями и использовался как легкий штурмовик.

было создано отдельное звено ночных бомбардировщиков из 4 У-26, которые были переоборудованы из учебно-тренировочных и гражданских версий У-2.

С появлением в небе Одессы флотской авиации удалось переломить ситуацию в свою пользу. Это позволило летчикам 69-го ИАП ввести в строй часть неисправных и поврежденных машин. К сожалению, архивные материалы о боевой деятельности полка не сохранились в полном виде. Часть бумаг была утрачена, когда 12 октября при перелете из Одессы в Крым УТИ-4 с начальником штаба полка майором Виктором Никитиным разбился на острове Джарылгач. Следует отметить, что, в свою очередь, оказать помощь в пополнении материальной части полка армейское командование просто не имело возможности. В полк морским путем продолжали прибывать летчики-истребители (в основном из расформированных полков 21-й САД), но воевать им было не на чем. И хотя впоследствии в ходе войны некоторые из них стали асами и прославились, например дважды Герой Советского Союза Павел Головачев и Герой Советского Союза Василий Бондаренко, в небе Одессы им повоевать так и не пришлось. Исправных самолетов не хватало и ветеранам полка, которые воевали с первого дня.

В целом же уровень подготовки пилотов флотских истребителей был выше, чем у армейских. В журнале боевых действий 7-й румынской истребительной авиагруппы (Gr. 7 Van.) появилась следующая запись от 29 августа: «...co-

ветские И-16 стали действовать в бою более агрессивно, быстро и умело...» В свою очередь, и румыны в течение всей осады города продолжали наращивать силы своей авиационной группировки под Одессой. В начале августа на фронт прибыла Gr. 6 Bomb, в составе двух эскадрилий (Esk. 18 Bomb, и Esk. 73 Bomb.), которая еще не принимала участия в боевых действиях. Первая имела на вооружении уже устаревшие ИАРы в варианте легкого бомбардировщика – IAR-37B, а вторая – бывшие польские одномоторные штурмовики PZL-23A «Карась». В начале сентября в строй вошли бомбардировщики уже румынской постройки JRS-79B, которыми перевооружили с Potez-633B-2 75-ю бомбардировочную эскадрилью, в начале октября – новейшие истребители-бомбардировщики IAR-81.

Наши историки не любят писать, что еще до начала войны у люфтваффе не хватало самолетов на все огромное пространство Восточного фронта. Все что немцы могли использовать в первый день войны на южном фланге Восточного фронта, – одна истребительная эскадра и одна авиагруппа. Но в JG77 из 76 Bf-109E только 41 самолет был в строю, а в учебно-боевой I(J).LG2 из 40 в строю была только половина – 20 Bf-109E. Такое большое количество находящихся в ремонте истребителей связано с тем, что оба соединения принимали самое активное участие в оккупации Югославии и Греции, которая закончилась только в конце мая 1941 г. Отдельные эскадрильи из другой истребительной эскадры –

JG52 были заняты в ПВО Бухареста, Плоешти и Констанцы.

В результате в ходе первого месяца войны главным противником летчиков 20-й и 21-й смешанных авиадивизий была румынская авиация. На начало войны в FARR числилось 28 He-112В (23 в строю), 24 IAR-80 (23 исправных), 36 Bf-109Е-3 (30 исправных), 13 «Харрикейнов» (10 исправных), то есть всего 91 истребитель (86 исправных), согласно советской классификации называвшиеся самолетами так называемых «новых типов». К «устаревшим» типам относились истребители польского производства – 96 PZL-11 (56 исправных) и 28 PZL-24 (23 исправных). Суммарно немцы и румыны имели в своем распоряжении 250 истребителей, из которых всего 150 находись в боеготовом состоянии. Много ли это или мало? Для сравнения: в ВВС Одесского военного округа имелось 611 истребителей (не считая 17 И-153 и И-15бис из 96-й ОИАЭ ДуВФ), из которых по советской классификации 189 (МиГ-1 и МиГ-3) относились к «новым типам».

Стоит также отметить, что боевые действия в воздухе на нашей южной границе начались задолго до официального начала войны. После оккупации Бессарабии в июне – июле 1940 года советские и румынские самолеты частенько нарушали границу, как с целью воздушной разведки, так и с целью проверки боеготовности и бдительности ПВО противной стороны. А с весны 1941 г. к ним присоединилась еще и немецкая авиация. При этом огонь открывался без каких-ли-

бо колебаний. Румыны, и без того чрезвычайно озлобленные претензиями со стороны Венгрии на часть Трансильвании (которую пришлось отдать) и со стороны Болгарии на Южную Добруджу (ей тоже пришлось пожертвовать), считали потерю Бессарабии (Молдавии) временным унижением и надеялись вернуть ее при помощи своего могущественного союзника. Советские же летчики были уверены, что возвращена исконно русская земля, которую надо защищать любой ценой.

Так, 25 августа 1940 г. вылетевший с аэродрома Бырлад одномоторный ближний разведчик IAR-37 из состава 18-й эскадрильи (Esk.18 Obs.) был атакован советскими истребителями И-153. Причем обе стороны, естественно, утверждали, что атака имела место на их стороне границы. Тем не менее румын перетянул на свою территорию и совершил вынужденную посадку, немного не дотянув до аэродрома Васлуи. После этого «Чайки» расстреляли и сожгли ПАР уже на земле. Его пилот адъютант Константин Макри и наблюдатель сублокотенант Йон Йонеску были тяжело ранены.

На следующий день вылетевший на разведку IAR-37 из состава этой же эскадрильи уже прикрывало звено истребителей PZL-11f. После выполнения задания при возвращении домой над Прутом (этот факт говорит, что румыны все-таки нарушили госграницу) замыкающий ПЗЛ адъютант-стажера Кароля Герки был внезапно атакован И-153 и сбит. Пилот погиб.

Продолжились эти взаимные провокации и в 1941 году. Так, 18 мая 1941 г. пилот И-16 капитан К.Н. Мягков из 67-го ПАП доложил, что сбил нарушителя границы – румынский истребитель «Харрикейн». Однако начальство решимости летчика не оценило, так как на то время уже вышел приказ «не поддаваться на провокации». Поэтому «нарушителем» оказался сам Мягков, и начало войны он встретил в одесской тюрьме!

Как сложилась дальнейшая судьба капитана Мягкова, установить пока не удалось. Кстати, наш летчик немного ошибся в определении цели атаки. В действительности он сбил не английский «Харрикейн», а купленный у немцев Bf-109E-3 с бортовым № 40. Где именно произошел этот воздушный бой, сказать трудно, но румынский летчик адъютант Георгиу Калин из 58-й истребительной эскадрильи (Esk.58 Van.) выпрыгнул с парашютом над румынской территорией в районе «Ciulnita». Позже его фамилия будет еще не раз упомянута на страницах этой книги...

Но и для советских пилотов эти бои еще «необъявленной войны» не всегда заканчивались бескровно. 12 июня 1941 г. во время атаки немецкого самолета-разведчика Ju-88 огнем его бортстрелков был сбит МиГ-3 младшего лейтенанта И. Панина (в других документах Ханин?) из 55-го ИАП, который погиб.

В свою очередь, 19 июня над советской территорией был перехвачен звеном МиГов из того же 55-го полка очередной

румынский разведчик IAR-39 из Esk.19 Obs. Наблюдатель и воздушный стрелок были убиты еще в воздухе, но пилот локотенант Георге Попеску сумел дотянуть до своей территории, где самолет упал и сгорел. Так открыл свой боевой счет один из будущих советских асов младший лейтенант Валентин Фигичев. А вот румынский пилот следующие 2,5 года своей жизни провел в госпиталях. Тем не менее ему удалось вернуться в строй и даже якобы стать асом, пока 26 июля уже 1944 г. его не сбил американский P-38J «Лайтинг».

Теперь несколько слов о структуре книги. В отечественной военно-исторической литературе уже предпринимались попытки осветить хронику войны в воздухе на отдельно взятом участке Восточного фронта с сопоставлением данных обеих сторон. Но касались они в основном Заполярья, причем по большей части на примере действий истребительной авиации. Написаны также хроники по Курской битве и Сталинграду, но и там, ввиду обширности темы, воздушные бои описаны достаточно обзорно, со значительными пробелами.

В данной работе на основе многочисленных отечественных, румынских, немецких и других зарубежных источников впервые приведена полная подневная хроника воздушных сражений на самом южном участке Восточного фронта, начиная с первого дня войны и до эвакуации советских войск из Одессы. При этом рассмотрены различные аспекты и особенности применения как истребительной авиации ВВС РККА, FARR и люфтваффе, так и бомбардировщиков, штур-

мовиков, самолетов-разведчиков, летающих лодок, торпедоносцев и даже связной и спасательной авиации.

Также в книге развенчиваются расхожие мифы о «все-сокрушающих ударах по аэродромам», «полном господстве люфтваффе в воздухе» с первых дней войны, сплошных «огромных потерях» советской авиации и ее исключительно плохой подготовке, «кровавой мясорубке», в которую якобы посылали «неопытных» и «необстрелянных» юнцов и т. п. Кроме того, авторами изучены особенности советской предвоенной доктрины применения ВВС и ее вынужденная эволюция в первые месяцы войны, описаны многочисленные биографии летчиков, в том числе будущих известных асов, проанализирована система наградений отличившихся авиаторов и т. д.

Глава 1

Оборона на границе

22 июня

Первыми советское воздушное пространство на самом южном участке границы нарушили румынские самолеты-разведчики. В 03:50 с аэродрома Клуж в Трансильвании поднялись в воздух 4 «Бленхейма» Mk.1 из 1-й разведывательно-бомбардировочной эскадрильи (Esk.1 Obs/Bomb.). Их экипажам была поставлена задача уточнить места базирования советской авиации. «Бленхейму» No. 36 с экипажем в составе пилота командира эскадрильи локотенант-командора Корнелиу Батакуи, штурмана субмайстера Йон-Василе Каранту и радиста сублокотенанта Николае Урату была поставлена задача провести аэрофотосъемку маршруту Кулевчи— Болград – Аккерман. То есть прямо через район дислокации 67-го ИАП под командованием майора Владимира Рудакова.

Полк входил в состав 21-й САД Одесского военного округа и базировался на аэродром Болгарийка, или Булгарийка (ныне Зализничное), недалеко от городка Болград. Городок являлся узлом пересечения важных транспортных коммуни-

каций – железной и шоссейных дорог. Кроме этого, на начало войны в Болграде дислоцировался передовой штаб Южного фронта (или, как в других документах, – фронтовое управление Южфронта). На вооружении 67-го ИАП находилось 64 истребителя И-16 новых типов 24 и 28, из которых 62 были в строю. Организационно полк состоял из четырех эскадрилий, при этом в 4-ю, считавшуюся ночной, были собраны самые опытные летчики, личный состав 3-й (фактически учебной), напротив, состоял из малоопытных пилотов. Остальные летчики числились в 1-й и 2-й эскадрильях.

В 04:00 на аэродроме была объявлена боевая тревога – посты СНИС сообщили о пересечении госграницы вражескими самолетами. Вскоре в направлении Булгарийки на высоте 2500 метров появился одиночный двухмоторный разведывательный самолет. Младший лейтенант Николай Ермак⁵ взлетел на перехват и в 04:15 двумя очередями сбил его, открыв тем самым боевой счет полка. В летную книжку летчика сбитый самолет был записан как Me-110. На самом деле это и был румынский «Бленхейм» Mk.1 No. 36. Самолет

⁵ Старший лейтенант 149-го ИАП Н.М. Ермак 1 июня 1942 г. на ЛаГГ-3 в ходе воздушного боя пропал без вести над территорией противника. На тот момент он имел на своем боевом счету все те же 2 воздушные победы, одержанные в первый день войны (при этом летчик был награжден орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени). До января 1943 г. пилот скрывался среди местного населения. После освобождения данной территории был арестован и долгое время находился в тюрьме, позже в фильтрационном лагере. В конце 1944 г. направлен в 181-й ГИАП. В его составе в марте – апреле 1945 г. он успел принять еще участие в боевых действиях, сбив при этом еще 4 самолета противника.

упал юго-восточнее станции Вулканешти в районе деревни Вайсала. Все члены экипажа погибли.

Тем временем северо-восточные провинции Румынии наполнились гулом авиационных моторов. Как и коллеги по люфтваффе, летчики FARR готовились нанести первый удар по советским аэродромам. С авиабазы Паганеле-Бузэу уже взлетели бомбардировщики SM-79B из 71-й и 72-й эскадрилий (Esc.71 Bomb, и Esc.72 Bomb.), которые должны были нанести удар по аэродрому Болград.

Правда, первый боевой вылет у румын не заладился с самого начала. В 03:05 при взлете с аэродрома «Савойя» с бортовым № 13 из 71-й эскадрильи зацепила левым крылом дерево и вынуждена была аварийно садиться на брюхо. В результате вместо компактного строя бомбардировщики вылетели тремя отдельными группами. К тому же из состава первой группы из-за отказа левого мотора вернулся назад борт № 12 (пилот Йон Киря).

Для сопровождения бомбардировщиков были выделены 16 истребителей IAR-80 из 8-й истребительной авиагруппы (Gr.8 Van.). Но к месту randevu над госграницей через р. Прут они не успели, и поэтому «Савойи-Маркетти» в 04:45 появились над советским аэродромом без сопровождения истребителей. Им на перехват была поднято два звена И-16. В результате короткого боя было сбито два бомбардировщика из 71-й эскадрильи – бортовой № 1 (экипаж локотенант Йон Гирстог, адъютант-шеф Константин Букур, сер-

жант-майор Думитру Йонеску, сержанты Йон Илиеску и Валеу-Йон Раду) и № 17 (экипаж сублокотенант Николае Балтаг, адъютант-шеф Василе Архип, бортмеханик Раговиняну, сержант Крянга и капрал Василе Сюта). Все 10 членов их экипажей погибли. Воздушные стрелки SM-79B (бортовой № 5, пилот капитан К. Стонеску), на котором летел командир Gr.1 Bomb, локотенант-коммандор Л. Комша, атаку истребителей отбили. При этом бортстрелок сержант Георге Митрой и бортмеханик Николае Кристя доложили, что ответным огнем сбили два И-16.

В это время к аэродрому подошла вторая группа из 3 SM-79B. На этот раз их сопровождали 4 IAR-80, которые, ввязавшись в бой с нашими истребителями, не дали прицельно атаковать свои «Савойи». Повреждена была только SM-79B (бортовой № 11, пилот адъютант Думитру Чебану), которая взяла курс на свой аэродром, получив 9 прямых попаданий из 20-мм пушки ШВАК (в пилотскую кабину, топливный бак и бомбосбрасыватель). Также на самолете был ранен бортмеханик сержант Георгиу Нисторяну. Бомбардировщик успешно совершил рискованную посадку, имея на борту две несброшенные бомбы. Его стрелки также доложили про «сбитый» И-16.

Последним в 04:45 над Булгарийкой появился отставший и заблудившийся одиночный SM-79B № 18 в сопровождении еще пары IAR-80 (куда же подевались еще 10 выделенных для сопровождения бомбардировщиков IAR-80, румынские

историки просто умалчивают). Их и атаковали два очередных звена И-16 из 67-го ИАП. Самолету все же удалось вернуться на свой аэродром, получив 29 прямых попаданий (в том числе и в оба топливных бака).

После налета, чтобы как-то оправдать свои высокие потери, командованию было доложено об уничтожении на аэродроме 15 советских истребителей на земле и еще четырех И-16, сбитых в воздухе! Не обошлось без потерь и у истребителей сопровождения. По румынским данным, в 04:45–04:50 над Булгарийкой было подбито 3 IAR-80A. Самолет с бортовым № 1 совершил вынужденную посадку около Браилы. Его пилот сублокотенант Георгиу Постечкэ из 59-й эскадрильи получил тяжелые ранения. Еще два IAR-80A потеряла 60-я эскадрилья. Раненый адъютант Эжен Джипеску смог привести IAR-80A (бортовой № 52) на свой аэродром, а вот также раненый адъютант Георге Софариу с трудом посадил на брюхо в районе Браилы свой IAR-80A (бортовой № 56).

Тем временем, не получив никаких сообщений от своего первого разведывательного «Бленхейма», в район Булгарийки послали второй самолет-разведчик, также из состава Esk. 1 Obs/ Bomb. Но и этот «Бленхейм» Mk.1 (бортовой № 12) в том же районе сбил старший лейтенант А.П. Новицкий. И снова весь экипаж (пилот капитан Константин Йонеску, штурман Йон Попеску и бортмеханик Йон Караиван) погиб в полном составе.

По плану румынского командования второй налет сила-

ми 9 бомбардировщиков PZL-37B «Лось» из Gr.4 Bomb, в сопровождении 6 «Харрикейнов» из Esc.53 Van, состоявшийся в 05:05–05:50, должен был окончательно вывести из строя советскую авиабазу. Появившись над целью, румыны с удивлением обнаружили, что аэродром пуст. Отбомбившись по запасной цели (армейский летний полевой лагерь 287-го стрелкового полка из состава 51-й стрелковой дивизии), пришлось возвращаться на базу.

Для третьего налета были задействованы 13 легких бомбардировщиков французского производства Potez-633B-2 из 74-й и 75-й бомбардировочных эскадрилий, которые в 10:50 вылетели с аэродрома Фокшаны-Юг. Их сопровождали 12 истребителей He-112B из 5-й истребительной авиагруппы. На этот раз, когда румыны в 12:00 появились над целью, они встретили сильное сопротивление. Potez-633B-2 (бортовой № 1) был сбит в первой же атаке и упал на окраину аэродрома. Один летчик из экипажа адъютанта Марина Тимотеля погиб, а второй выпрыгнул с парашютом и был взят в плен. Второй «Потез» (бортовой № 19) был подбит и сел на вынужденную около деревни Серевиче. Оба румынских летчика – капитан Николае Бальс (командир Esc.75 Bomb.) и сублокотенант Петре Попеску также попали в плен. Третий «Потез» (бортовой № 4) из Esk.75 Bomb, был тяжело поврежден, но экипажу адъютанта Думитру Тудора удалось дотянуть до своей территории. Однако при вынужденной посадке бомбардировщик скапотировал и был разбит. Еще два «По-

теза» вернулись на свой аэродром с повреждениями: № 13 (10 прямых попаданий, пробит левый топливный бак), № 17 (пробит центральный топливный бак). Позже оба этих самолета были отремонтированы и введены в строй. Бомбардировщики доложили, что им удалось «уничтожить» на аэродроме 10 советских И-16.

Впрочем, и для советских летчиков воздушный бой на сей раз сложился не столь благоприятно. Локотенант Теодор Моску на He-112В-2 W.Nr. 2044, черная «13» сбил сразу 3 И-16 (из них один при взлете с аэродрома). Старший лейтенант А. Мокляк погиб в своем втором боевом вылете, а младший лейтенант Грилюк выпрыгнул с парашютом и спасся. В свою очередь, и румынский истребитель был подбит (прямые попадания в фюзеляж, левую плоскость, масляный фильтр и бензобак), но Моску удалось совершить вынужденную посадку на аэродроме Бырлад около Рымник-Сарата.

Правда, по советским потерям есть вопросы. Третий налет на Булгарийку состоялся в 10:50–12:50. Однако несколько ранее штаб 21-й САД уже отправил «наверх» следующее донесение: *«В 5:10 22.6.41 г. бомбардировщики противника атаковали аэродром Болгарийка – безрезультатно. В результате воздушного боя 67 ИАП сбито 7 бомбардировщиков противника, из них четыре упали в районе Болгарийка – Болград. По трем самолетам – места их падения устанавливаются. Потери: Погиб летчик 67 ИАП старший лейтенант Мокляк. От бомбардировки потерь нет».* Таким обра-

зом, в каком именно бою погиб Мокляк, точно не известно.

В 11:45–13:30 румыны предприняли уже четвертый налет на Булгарийку, в котором снова участвовали 9 «Лосей» Gr.4 Bomb, и 9 «Харрикейнов» из Esc.53 Van. Истребители 67-го ИАП еще на подступах к аэродрому сбили два бомбардировщика и подбили один (все три из Esk.77 Bomb.):

– PZL-37B (бортовой № 206, бывший польский «72.106»), его штурман сублокотенант Флориан Теодореску был убит еще в воздухе, а остальные члены экипажа (адъютант Константин Варлан, бортмеханик Йон Синдулеску и сержант Йон Маргарит) выпрыгнули с парашютами и были взяты в плен;

– PZL-37B (бортовой № 214, бывший польский «72.170») весь экипаж (адъютант-шеф Василе Нанеску, сержанты Василе Ярославич, Валин Барсан, Николае Сава) погиб;

– PZL-37B (бортовой № 210) был поврежден, но его пилот локотенант Йон Куллури смог привести его на свой аэродром.

В свою очередь, румыны заявили о 5 сбитых наших И-16. По две воздушных победы записали на счет пилотов «Харрикейнов» адъютант-стажера (резерва) Константина Помута и адъютанта Петре Кордеску. Еще один «сбитый» И-16 был записан сержанту Николае Лунгу из экипажа бомбардировщика с бортовым № 210.

Всего в налетах на Булгарийку FARR потеряли 7 своих бомбардировщиков, в том числе 3 Potez-633B-2, 2 SM-79B

и 2 PZL-37B, а также два разведывательных «Бленхейма». Повреждения разной степени тяжести получили еще 6 самолетов (3 Potez-633B-2, 1 PZL-37B и 2 SM-79B), а также 4 истребителя (3 IAR-80A и 1 He-112B). Потери личного летного состава составили 18 погибших, 4 ранеными, а еще 6 летчиков попало в плен.

В свою очередь, румыны заявили о 25 уничтоженных на земле и 12 сбитых в воздухе советских И-16. По нашим же архивным данным, 67-й ИАП в первый день войны выполнил 117 самолето-вылетов. Количество заявленных сбитых вражеских самолетов по разным источникам колеблется от 13 до 16 штук, что довольно точно отражает реальную картину боев над низовьями Дуная.

К вечеру 22 июня командир полка майор Рудаков доложил, что 54 И-16 по-прежнему боеготовы, в строю остается 52 летчика. Кроме двух сбитых И-16 лейтенанта Мокляка и Грилюка, были подбиты и совершили вынужденные посадки еще два И-16. Младший лейтенант Солганов был тяжело ранен, лейтенант Павел Леонтьев остался цел, но оба истребителя были разбиты. Капитан Никифоров также получил ранение, но благополучно сел на свой аэродром. Так что из 37 заявленных румынами как уничтоженные И-16 подтверждается только 2 сбитых, 2 разбитых при вынужденных посадках и 4 поврежденных в ходе бомбардировок аэродрома.

Особняком стоят потери полка на полевом аэродроме Яловени, на котором молодые летчики полка занимались

учебной подготовкой. На нем румынам удалось повредить 8 учебных и связных УТ, УТИ и У-2. Фактически же все действия румынской бомбардировочной авиации в первый день войны были направлены только против одного советского истребительного авиаполка! Для сравнения – в других районах кроме Булгарийки FARR потеряли только 3 самолета!

Любопытно, как сбитые самолеты противника были записаны в летные книжки пилотов 67-го ИАП. Вышеупомянутому младшему лейтенанту Николаю Ермаку засчитали сбитые лично Ме-110 и Хе-111⁶, старшему лейтенанту Я.И. Рагозину⁷ Хе-111 и Ме-109, погибшему в бою лейтенанту А. Мокляку – 3 Хе-111 (один тараном), лейтенанту Михаилу Сутырину⁸ и младшему лейтенанту Михаилу Буженкову по – $1\frac{1}{2}$ Ме-109⁹, старшему лейтенанту А.П. Новицкому – 1 Ме-110, командиру звена младшему лейтенанту Анато-

⁶ В наградных документах, подписанных 31 июля, уже было указано, что Ермак сбил бомбардировавший «Савойя-Маркетти».

⁷ Старший лейтенант Я.И. Рагозин погиб в воздушном бою 31 июля 1941 г. На момент своей гибели совершил 81 боевой вылет и сбил 5 самолетов противника.

⁸ Лейтенант М.И. Сутырин позже воевал в составе знаменитого по-крышкинского 16-го ГИАП. 10 мая 1943 г. на своей «Аэрокобре» он был сбит в бою над Кубанью и попал в плен до конца войны. На тот момент имел 7 личных и 3 групповые воздушные победы, одержанные в 151 боевом вылете.

⁹ «Мессершмитт», сбитый лейтенантом Сутыриным, эффектно грохнулся прямо на окраине аэродрома Булгарийка, воткнувшись носом в землю. Летчики постановили оставить остов в качестве «памятника» и экспоната, а также наглядного пособия для молодых пилотов. Кто с мечом-де к нам прилетит...

лию Бобко¹⁰ – некий «скоростной самолет противника». Два сбитых бомбардировщика было записано на счет заместителя командира эскадрильи капитана Самсона Андреева¹¹. Но рекордсменом стал 24-летний младший лейтенант Дмитрий Чватов¹², которому в этот день в летную книжку записано: «участие в воздушных боях, которые закончились сбитием 4 самолетов противника», правда без указания типов самолетов. Вряд ли наши летчики так плохо знали типы машин своего самого вероятного противника в будущей войне. Возможно, «во избежание провокаций» их специально определили как немецкие? Или они не верили, что Румыния осмелится напасть на СССР? Так или иначе, можно сделать вывод, что на момент нападения на СССР уровень боевой подготовки румынской и советской авиации был приблизительно равным.

К отрицательным моментам боевой работы 67-го ИАП 22 июня можно отнести пассивный способ ведения боевых действий. Фактически на протяжении всего дня полк занимался обороной своего аэродрома, хотя и делал это весьма успешно. Следует отметить и отсутствие какого-либо взаимодействия с соседними авиачастями. Рядом, всего в 8—

¹⁰ Участник финской войны, был награжден медалью «За отвагу».

¹¹ Участник войны на Халхин-Голе, был награжден орденом Красного Знамени.

¹² Командир эскадрильи 67-го ИАП капитан Д.А. Чватов погиб в воздушном бою 17 июля 1942 г. На момент гибели имел на своем счету 4 личные и 2 групповые воздушные победы.

10 минутах полета вела боевые действия 96-я отдельная истребительная авиаэскадрилья ВВС ЧФ (всего 3 И-153 и 14 И-15бис), которая находилась в оперативном подчинении Дунайской военной флотилии.

По румынским данным, в 03:45–04:50 аэродром Караклия около Измаила, где базировалась эскадрилья ДуВФ, штурмовали 8 Не-112В. Румыны доложили, что якобы успешно атаковали взлетающие с аэродрома советские И-16 (что уже вызывает сомнения в достоверности этого эпизода, так как на аэродроме базировались только бипланы И-15бис и И-153).

Затем в 12:00 над Измаилом появилось 9 румынских разведывательных самолетов, которые начали бомбить город и порт с высоты 500—1000 м. Один из них был подбит зенитным огнем батареи № 463 46-го ОЗАД ДуВФ, загорелся и потерял высоту. Поднятые в воздух истребители 96-й ОИАЭ добились самолета, и он упал в Дунай. По румынским документам, в этом налете на Измаил приняли участие 8 IAR-37В из состава 18-й отдельной бомбардировочной эскадрильи. IAR-37В с бортовым № 22 был сбит над Дунаем, а его экипаж (сублокотенант Мирча Липан, адъютант-стажер Йон Константинеску и капрал Мереу Хория) числятся пропавшими без вести. По советским данным, все трое румынских летчиков выпрыгнули с парашютами и были взяты в плен, но позже были расстреляны при отступлении с берегов Дуная в середине июля 1941 г.

Второй IAR-37B (бортовой № 39) был подбит, долго преследовался советским одиночным истребителем, который пилотировал младший лейтенант Б.В. Маслов (которому в летную книжку записан сбитый в этот день самолет типа СЕТ-15), уже над румынской территорией, но все-таки был разбит при вынужденной посадке. Пилот адъютант-стажер Константин Макарие был тяжело ранен, но остальные два члена экипажа не пострадали.

В 13:00 над Измаилом появились еще 5 румынских истребителей типа PZL-24E из состава Gr.6 Vân. С ними вступило в бой звено из 3 И-15бис 96-й ОИАЭ. Несмотря на численное преимущество, два румынских истребителя были подбиты и совершили вынужденные посадки на своей территории. Правда, оба их пилота, адъютанты Пушкаш и Таки, остались целы.

Пилоты 96-й эскадрильи доложили, что за день сбили 5 самолетов противника. Кроме уже вышеупомянутого Маслова, они записаны на боевой счет командира эскадрильи капитана А.И. Коробицына, старшего лейтенанта Л.П. Борисова, лейтенантов Н.В. Черкасова, А.А. Малиновского и младшего лейтенанта М.С. Максимова.

22 июня командующий ЧФ в 15:08 отправил наркому ВМФ телеграмму следующего содержания: *«Немецкие самолеты непрерывно безнаказанно бомбят Измаил, а наша авиация ничего не делает...»* А вот свидетельство непосредственного очевидца событий. Командир МанГр. Измаиль-

ского погранотряда капитан Гордиевский в 12:00 докладывал в Киев: *«Утром 22 июня 9 разведывательных самолетов противника прилетели с румынской стороны на высоте 500–100 метров и сбросили бомбы на Измаил. Эффекта от бомбежки никакого не было. Из 9 самолетов противника сбито 2 самолета...»*¹³ Несмотря на устойчивую радио- и проводную связь между аэродромами армейских и морских летчиков, никакого взаимодействия или попыток оказать помощь друг другу во время налетов не было. Но в любом случае эти два советских аэродрома торчали у румын как кость в горле и в последующие дни подвергались постоянным атакам авиации противника.

Принимали участие в боях в этот день и другие полки 21-й смешанной авиадивизии. Так, младший лейтенант Иван Королев из 69-го ИАП заявил, что в ходе боевого патрулирования в районе Одессы лично сбил бомбардировщик Хе-111. Правда, потеря или повреждение румынского или немецкого Хе-111 в этот день в этом районе не подтверждается документами противника. А вот старшему лейтенанту И.А. Авекову из 252-го ИАП в летную книжку записаны сбитые лично над аэродромом Спартакровка 2 Ме-109. По документам противника, его авиация никакой боевой деятельности в этом в этом районе в первый день войны не вела. Начало войны полк встретил на упомянутом аэродроме Спартакров-

¹³ Пограничные войска СССР в Великой Отечественной войне. 1941 г.: Сборник документов и материалов. М.: Наука, 1976. С. 126.

ка и еще находился на стадии формирования. А когда он 5 июля он был передан в состав 17-й АД, в его составе числилось только 6 И-15бис.

Первый день войны в расположенной к северу от Измаила Молдавии начался традиционно, то есть с налетов бомбардировщиков на советские авиабазы. В 05:10 был атакован аэродром Бельцы, на котором базировались истребители 55-го ИАП, а через пять минут – аэродром Гросулово, на котором находился 45-й скоростной бомбардировочный авиаполк (СБАП). На первом были уничтожены 3 МиГ-3, запасы горючего, убито 2 человека и ранен один. Налет на Гросулово оказался более результативным, там было уничтожено сразу 10 бомбардировщиков, в том числе 8 СБ и 2 Пе-2. 9 человек получили ранения.

В 05:35 взлетевшее с аэродрома Бельцы звено МиГ-3 из 55-го полка встретило большую группу из 12 Ме-109. По советским данным, в ходе длительного воздушного боя без потерь со своей стороны наши летчики сбили два «Мессершмитта», при этом одна победа была записана на счет командира звена 24-летнего младшего лейтенанта Валентина Фигичева.

В 07:15, когда немецкие войска во многих местах уже перешли границу и углубились на советскую территорию, 4-й ИАП, базировавшийся на аэродромах Семеновка и Реваки, провел свой первый воздушный бой. При этом командир

полка майор Владимир Орлов¹⁴ на истребителе МиГ-3 в районе Кишинева на высоте 2 км атаковал и сбил румынский бомбардировщик «Бленхейм». По донесению полка, самолет упал и сгорел вместе с экипажем в 6 км к северу от аэродрома Кишинев. Впоследствии в наградном листе Орлова по этому поводу было написано: *«22.6.41 г. в день гнусного нападения на нашу Родину первым проложил путь к уничтожению зарвавшегося германского фашизма. Показывая образцы мужества и отваги в ведении воздушного боя, он первым уничтожил вражеский бомбардировщик»*. Правда, к «зарвавшемуся фашизму» сбитый им самолет не имел прямого отношения. По документам противника, это действительно был «Бленхейм» с бортовым № 38 из состава 3-й бомбардировно-разведывательной эскадрильи (Esk.3 Obs./Bomb). Весь его экипаж (пилот локотенант Георгие Чирила, штурман адъютант Йон Боран и бортмеханик Матеи) погиб. Правда, и сам 4-й ИАП потерял сразу 3 машины: одна потерпела аварию на взлете, другая была сбита в воздушном бою, третья уже во время посадки задела крылом землю и оторвала консоль.

Всего в первый день войны FARR потеряли 5 своих «Бленхеймов» из 28 имевшихся. Кроме боевых потерь (№ 12, № 36 и № 38), еще два самолета (№ 21 и № 22) были

¹⁴ Родился в 1907 г. На службу в Красную армию поступил в 1928 г. В 1936 г. за отличные показатели в учебно-боевой и политической подготовке был награжден орденом Красной Звезды.

потеряны в авариях.

В полдень 20-я смешанная авиадивизия наконец нанесла свой контрудар по румынской территории. В 12:10 звено пикирующих бомбардировщиков Пе-2 из 45-го СБАП выполнило авиаудар по железнодорожному мосту через реку Прут к северу от Ясс. При этом экипажи донесли о прямых попаданиях по объекту. Еще три «пешки» провели воздушную разведку в районе Скулени и Унчены. Стоит отметить, что личный состав 45-го полка, которым командовал 36-летний майор Михаил Кузнецов, в основном состоял из опытных летчиков, многие из которых (в том числе командир) участвовали в финской войне и имели за плечами по 15–20 боевых вылетов. Помимо упомянутых СБ и Пе-2 подразделение имело на вооружении и пикирующие бомбардировщики Ар-2¹⁵, которые в донесениях полка почему-то не фигурировали.

Тем временем в 13:30 9 вражеских бомбардировщиков в сопровождении 7 «Мессершмиттов» совершили повторный налет на аэродром Бельцы. На сей раз летчики 55-го ИАП записали на свой счет один сбитый истребитель Wf-109E-7 W.Nr. 1092, пилот которого раненый лейтенант Г. Эбелинг из штабной эскадрильи St./JG77 выпрыгнул на парашюте и попал в плен.

¹⁵ Представлял собой дальнейшее развитие СБ. Самолет имел более мощные двигатели М-105Р мощностью 1100 л/с, воздушные тормоза на крыльях, увеличенное вертикальное и горизонтальное оперение.

Примечательно, что, по румынским данным, утром 22 июня 17 He-111Н-3 из Gr.5 Bomb, взлетевших с аэродрома Циличиште, в 03:50–05:20 нанесли удары по аэродромам Кишинев-Норд, Кишинев-Зюд и железнодорожной станции Тирасполь. Отмечен слабый и неточный огонь советской ПВО и атака одиночного истребителя (это был МиГ-3 командира 2-й эскадрильи 4-го ИАП капитана Афанасия Карманова, который перегонял свой истребитель из ремонта). Однако в сводках 20-й САД этот факт почему-то вообще не упоминается.

После некоторой паузы, ближе к вечеру деятельность авиации продолжилась. На сей раз вступил в бой уже 211-й ближнебомбардировочный авиаполк, вооруженный самолетами Су-2. В 17:45 первая «восьмерка» вылетела бомбить переправы в районе Аумень – Липканы, а в 18:10 эту же цель атаковали еще 8 «сушек». Результаты этого первого применения новых машин, на которые в то время возлагались большие надежды, остались неизвестными.

Ну а противник в 20:00 выполнил еще один, уже третий за сутки налет на Бельцы, в результате которого был уничтожен еще один МиГ-3 из 55-го ИАП.

В этот же день произошел еще один интересный эпизод. В журнале боевых донесений 4-й дивизии НКВД от 23 июня сообщалось: *«22 июня в 14:10 авиадесант противника около 200 человек высажен в районе Одесса-Люстдорф».*

*В 17:30 десант уничтожен»*¹⁶. Такие доклады были характерны для первого дня войны. Например: *«22 июня. 12:30 в районе станции Каменка в 7 км юго-восточнее Равы-Русской противником выброшен парашютный десант из 5 человек который захватил станцию...»*¹⁷ В действительности этот «десант» состоял из пяти летчиков бомбардировщика He-111P-4 W.Nr. 2814 «G1+DC» из St.II/KG55, сбитого МиГ-3 из 23-го или 28-го ИАП над окраиной Львова. Вооруженные пистолетами, пятеро немецких летчиков, один из которых к тому же был ранен, якобы захватили станцию... Впрочем, так называемая «авиадесанто-боязнь», которая появилась в СССР под впечатлением недавнего десанта на Крите, в июне – июле 1941 г. повсеместно приводила к подобным донесениям и рапортам.

¹⁶ Внутренние войска в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Документы и материалы. М.: Юридическая литература, 1975. С. 88.

¹⁷ Пограничные войска СССР в Великой Отечественной войне: 1941 г. С. 244.

23 июня

Утром румыны в очередной раз попытались произвести воздушную разведку аэродрома Булгарийка. Пока что ни один из воздушных разведчиков, посланных сюда, не вернулся. Почти не стал исключением и следующий вылет «Бристоль-Бленхейма» с бортовым № 6 из состава все той же Esk.1 Obs/Bomb. Но на этот раз атака «ишаков» из 67-го ИАП была не столь удачной. С разбитым левым мотором разведчик смог долететь на одном работающем до своего аэродрома в Клузе, но при вынужденной посадке скапотировал, был разбит и позже списан. Пилот и штурман-наблюдатель были ранены, а стрелок-радист был убит еще в воздухе во время атаки наших истребителей.

Посланная затем для новой атаки аэродрома сводная группа истребителей (бомбардировщики румыны решили на этот раз не использовать) снова встретила сильное сопротивление. В результате He-112B-2 W.Nr. 2043 (черная «12») адъютанта Ангела Котрута из Esk.51 Van. был сбит. Пилот «Хейнкеля» выпрыгнул с парашютом и попал в плен. Другой истребитель IAR-80 (бортовой № 50) из Esc.60 Van. был подбит, но дотянул до своей территории и был разбит во время вынужденной посадки.

А вот летчики 67-го ИАП претендовали на 4 уничтоженных в этом утреннем бою самолета. Лейтенанту Павлу Леон-

тьеву был записан сбитый в районе аэродрома Ме-109. Впоследствии в наградных документах летчика данный эпизод описывался следующим образом: *«В воздушном бою утром 23.6.41 г., когда самолеты противника хотели заставить аэродром в-расплах¹⁸, он взлетел одним из первых и сразу же вступил в воздушный бой с истребителями противника Ме-109. Умелой атакой зашел к нему в хвост, несмотря на хитрые перевороты противника, тов. Леонтьев сажал в него очередь за очередью, пока противник не запылал факелом в воздухе, и только тогда, когда Ме-109 упал на землю со взрывом, тов. Леонтьев пошел преследовать других, уже потрепанных и в панике удиравших немецко-румынских асов»*. Еще два сбитых «мессера» были записаны на счета командира эскадрильи капитана Петра Савенко (вероятно, он и сбил упомянутый выше Не-112В-2, так как самолет упал возле аэродрома Булгарийка) и его ведомого лейтенанта Александра Буценко. А вот младшему лейтенанту Михаилу Буженкову засчитали сбитый штурмовик без указания типа.

Впрочем, сам 67-й полк также понес потери. В воздушном бою над Болградом был сбит И-16 героя предыдущего дня младшего лейтенанта Николая Ермака. Сам 22-летний летчик получил пулевое ранение, ожоги лица и рук и с большим трудом выпрыгнул с парашютом. Приземлившись на своей территории, он был подобран местными жителями и через

¹⁸ Так в документе.

сутки доставлен в госпиталь¹⁹.

Штаб 20-й САД по итогам этого дня сообщал: «С 11:30 до 20:00 авиачасти 2 °САД прикрывали бомбардировочные налеты по переправам и скоплениям противника в районе Скулени, Яссы. Истребительные части прикрывали бомбардировочные действия 45 СБП и 211 ББП, отражали налеты бомбардировщиков противника на г. Кишинев и вели воздушный бой с истребителями противника. Прикрывали Кишинев, Тирасполь, Бендеры». Первый воздушный бой состоялся в 11:30, когда поднимающаяся с аэродрома Реваки пятерка высотных перехватчиков МиГ-3 из 4-го ПАП вступила в схватку с таким же количеством ВЕ-109. При этом командиру 2-й эскадрильи капитану Афанасию Карманову были записаны два подбитых «Мессершмитта», совершившие вынужденные посадки в районе Тенчешты. Один из раненых летчиков попал в плен и был доставлен в больницу. По немецким данным, при налете на аэродром Кишинев-Зюд (так немцы обозначали Реваки) огнем ПВО был сбит Вф-109Е-7 W.Nr. 4134 фельдфебеля Г. Иллнера из 6-й эскадрильи JG77, который с тех пор числится пропавшим без вести.

Увы, как это часто бывает на войне, летчику было суждено всего пять часов радоваться своим первым победам. Уже в 16:30 четверка МиГ-3 из 55-го ИАП поднялась на перехват группы «Мессершмиттов», замеченных в районе Кишинева. Туда же с аэродрома Григориополь были отправлены 9 би-

¹⁹ 31 июля был представлен к ордену Ленина. Награжден 5 ноября 1941 г.

планов И-153. Бой закончился неудачно для советских летчиков. МиГ-3 34-летнего капитана Карманова был подбит (по немецким данным, его сбил командир 9./JG77 обер-лейтенант К. Лассе) и разбился во время вынужденной посадки. Также была сбита одна «Чайка» (летчик сгорел), а вторая получила повреждения и совершила вынужденную посадку недалеко от аэродрома Кишинев. При этом летчик Гераскин получил ранения. Еще один МиГ-3 также совершил вынужденную посадку, но из-за отказа матчасти. Кроме того, летчик одного из И-153 при посадке на аэродроме забыл выпустить шасси и приземлился на брюхо.

Что касается Карманова, то в его документах роковой вылет описан следующим образом: *«В 20:00 часов 23 июня сел на аэродроме Реваки для зарядки самолета горючим и патронами. В это время показались вражеские истребители, Карманов не дождался, когда его самолет будет снабжен горючим, взлетел и принял бой с четырьмя «Мессершмиттами» и в этом бою погиб смертью Героя Отечественной войны»*. Обращает на себя внимание разница со временем, указанная в журнале боевых действий 20-й САД²⁰.

²⁰ Афанасий Карманов был кадровым военным, служил в Красной армии с 1929 г. Во время финской войны совершил 50 боевых вылетов, а также на самолете И-15бис вывез с территории противника сбитого летчика Морозова. Был награжден орденом Красной Звезды. 20 июля 1941 г. Карманов был первым в 4-м ИАП представлен к званию Героя Советского Союза (посмертно). При этом было указано, что 23 июня он сбил в районе Кишинева 3 Ме-109. Правда, соответствующий указ Президиума Верховного Совета СССР был подписан лишь 27 марта 1942 г.

Вечером того же дня, в 19:00 МиГи прикрывали восьмерку Су-2 из 211-го ББАП, которые бомбили переправы через Прут и румынские войска в районе Скулени и Ясс. Всего в этот день 4-й ИАП выполнил 85 самолето-вылетов и потерял при этом 5 истребителей и 3 пилотов. Старший лейтенант С.Н. Смирнов был сбит в районе Гроссулово, а младший лейтенант М.Т. Никитюк над Кишиневом.

В это же время 18 бомбардировщиков из 45-го СБАП в сопровождении 5 МиГ-3 из 55-го ИАП также нанесли удар по переправам через Прут и румынским войскам. При этом в районе Ясс был сбит СБ, который упал на вражеской территории. Бомбардировщик 29-летнего старшего лейтенанта Василия Орловцева получил прямое попадание в мотор за 20 км до цели. Тем не менее пилот не свернул с курса, и самолет все-таки сбросил бомбы на цель. Затем СБ на одном моторе благополучно дотянул до аэродрома и приземлился. Еще один бомбардировщик 31-летнего старшего лейтенанта Николая Артанова²¹ был сильно поврежден во время атаки переправы и совершил вынужденную посадку в 15 км к югу от аэродрома Бельцы. Пилот не пострадал, но получил ранения штурман Сорматов, а радист Медведев погиб. Сама переправа была на время разрушена.

²¹ Николай Артанов был опытным летчиком и участником войны с Финляндией. 14 июля 1941 г. после 7 боевых вылетов (3 дневных и 4 ночных) был представлен к ордену Красного Знамени. *«Его звено участвовало в бомбардировке войск противника в районе Скулени, и от огня звена погибло немало псов-фашистов»*, – говорилось в наградном листе.

Старший лейтенант Анатолий Морозов из 2-й эскадрильи 4-го ИАП доложил, что в 21:30 над станцией Быковец сбил одномоторный самолет, который он определил как ПЗЛ-23²². На самом деле это был ближнеразведывательный IAR-39 (бортовой № 21) из состава 20-й БРАЭ, который пропал без вести вместе с экипажем.

Первые дни, войны среди прочего, выявили слабую ПВО советских аэродромов в Молдавии и Приднестровье. Особенно не хватало зенитных пулеметов для стрельбы по низколетящим самолетам. К примеру, на авиабазе Гросулово, где находился 45-й СБАП, группа техников во главе с 24-летним старшим военинженером 3-го ранга Николаем Голомой собственноручно занялась изготовлением самодельных зенитнопулеметных установок. Их собирали из запчастей для самолетов СБ и бортовых пулеметов. В итоге за короткий срок было изготовлено 10 установок, которые расставили по периметру авиабазы. Голома вообще был настоящим «Кулибиным» полка, который также смастерил 4 зенитно-ракетных комплекса, стреляющих «эрэсами»!

²² В журнале боевых действий 20-й САД значился как «бомбардировщик противника».

24 июня

В этот день боевые действия приняли ожесточенный и интенсивный характер. Это было связано с тем, что в течение 22–23 июня румынам удалось захватить 5 плацдармов на восточном берегу Прута, после чего разгорелись яростные бои по их уничтожению. Уже к 24 июня четыре плацдарма были практически ликвидированы, а вот в районе Скулени (Скуляны) румынским войскам с большим трудом удалось закрепиться. Именно этот район в последующие дни стал главной целью бомбардировщиков и истребителей 20-й авиадивизии. В свою очередь, в 02:30 Дунайская военная флотилия начала высадку десанта на южном берегу Дуная в районе Сату-Ноу (напротив Измаила). Уже через час гарнизон города был разгромлен, а над самым высоким зданием был водружен красный флаг.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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