

ПРАВДА О ВОЙНЕ

Александр Табаченко

ПОКРЫШКИНСКИЙ АВИАПОЛК

**16-й ГВАРДЕЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК В БОЯХ С ЛЮФТВАФФЕ**

«НЕЛАКИРОВАННЫЕ» БОЕВЫЕ ХРОНИКИ

Военная авиация XX века

Александр Табаченко

**Покрышкинский авиаполк.
«Нелакированные»
боевые хроники. 16-й
гвардейский истребительский
авиационный полк в боях
с люфтваффе. 1943-1945**

«Центрполиграф»

2014

Табаченко А. И.

Покрышкинский авиаполк. «Нелакированные» боевые хроники. 16-й гвардейский истребительский авиационный полк в боях с люфтваффе. 1943-1945 / А. И. Табаченко — «Центрполиграф», 2014 — (Военная авиация XX века)

ISBN 978-5-227-04764-9

Эта уникальная книга основана на документальных материалах военных архивов и личных коллекций. В ней в хронологическом порядке рассмотрены события, день за днем происходившие в легендарном 16-м гвардейском истребительном авиационном полку, который известен многим на постсоветском пространстве как покрышкинский. Но, кроме А.И. Покрышкина, этим авиационным полком во время Великой Отечественной войны командовали еще семь боевых командиров, под руководством которых воевало много летчиков – «воздушных рабочих войны». О многих из них, об их вкладе в боевые результаты авиаполка рассказано на основании боевых донесений, приказов и распоряжений, журналов боевых действий и материалов личных дел летчиков. Детально показано участие летного состава 16-го гиап в основных боевых операциях 1943–1945 годов. А также освещены эпизоды боевой работы братских авиаполков 9-й гиад – 100-го и 104-го гиап. По сравнению с первым изданием – переработаны главы о заключительном периоде войны и начале 1944 года. Кроме того, фотографии и документы (боевые характеристики, наградные материалы, приказы по 16-му гиап), представленные в приложениях, продолжают серию аналогичных материалов, опубликованных в первом издании книги. 2-е издание.

ISBN 978-5-227-04764-9

© Табаченко А. И., 2014

© Центрполиграф, 2014

Содержание

Вступление	7
Январь – май 1943 года	12
Конец ознакомительного фрагмента.	55

Александр Табаченко

Покрышкинский авиаполк. «Нелакированные» боевые хроники. 16-й гвардейский истребительский авиационный полк в боях с люфтваффе. 1943-1945

© Табаченко А.И., 2014

© ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2014

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

«Воздушным рабочим войны» 16-го гиап (55-го иап), погибшим в воздушных сражениях с немецким люфтваффе, посвящается

*Автор выражает благодарность за помощь в работе с архивными документами 55-го иап (16-го гиап) и 216-й сад (9-й гиад) начальникам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации Чувашину СИ. и Пермякову И.А.; бывшему начальнику 4-го архивохранилища 5-го отдела **Шестопалову Н.И.**, начальнику 4-го отдела (архивного) ЦАМО РФ Цымлянскому В.П., Чижевскому К.В., а также разработчикам и администраторам сайтов Общества любителей истории и краеведения и Художественно-исторического совета при главе муниципального образования Славянского района и Министерства обороны Российской Федерации «Подвиг народа 1941–1945 гг».*

Особая признательность родственникам бывших командиров 16-го гиап и 216-й сад (9-й гиад), а также командующего 4-й воздушной армией, разрешившим опубликовать документы и фотографии из личных и семейных архивов: Глинке Надежде Борисовне, Исаеву Юрию Николаевичу, Науменко Елене Юрьевне, Носенко Татьяне Васильевне, Речкаловой Любови Григорьевне, Речкаловой Лидии Васильевне, Речкалову Андрею Григорьевичу, Речкалову Александру Григорьевичу, Сикорскому Алану Адольфовичу (внуку ИМ. Дзусова), Федоровой (Грачевой) Ларисе Аркадьевне, Чавчанидзе Иосифу Аркадьевичу, а также Елизовой Елене Вадимовне – директору Музея дважды Героя Советского Союза ГА. Речкалова и боевого российско-американского сотрудничества с. Зайково (Ирбитский район), Харченко Антонине Викторовне – директору районного краеведческого музея, пгт. Черниговка (Запорожская область, Украина).

Вступление

Тема участия Военно-воздушных сил Рабоче-крестьянской Красной армии (ВВС РККА) в Великой Отечественной войне в основном довольно подробно рассмотрена в советской военной историографии на всех уровнях: штаб ВВС РККА, воздушные объединения, отдельные авиационные соединения. Роль и место именно авиационных частей в боевых действиях на фронтах показаны с детализацией до каких-то значимых событий только в мемуарах известных летчиков-героев (Покрышкин, Кожедуб, Речкалов, Скоморохов, Евстигнеев, Ворожейкин, Сухов, Голубев, Мариинский, Архипенко, Якименко, Выборнов и др.), чьи военные судьбы неразрывно связаны с судьбой их авиационных полков.

После прочтения мемуаров таких уважаемых авторов мы видим перипетии боевой жизни наших летчиков той грозной военной поры через призму их субъективного мироощущения пульса войны, но часто без точной привязки к датам, цифрам, товарищам по оружию, участвовавшим в боевых вылетах и также одерживавшим воздушные победы наряду со знаменитыми советскими асами.

16-й гиап – знаменитый покрышкинский гвардейский истребительный авиационный полк – широко известен благодаря отличной боевой биографии в годы Великой Отечественной войны и хорошим мемуарным произведениям, изданным бывшими его летчиками-однопольчанами. Но кроме Александра Покрышкина и его друзей-товарищей по оружию в этой авиационной части воевало немало летчиков – «воздушных рабочих войны», чьи имена и боевые успехи никогда не упоминались (или вскользь) в воспоминаниях самого Александра Ивановича и других мемуаристов «покрышкинцев» – А.Г. Голубева, Н.В. Исаева, В.П. Карповича, Г.А. Речкалова, К.В. Сухова.

Покрышкинский авиаполк по праву носит имя знаменитого советского аса, однако нужно иметь в виду, что кроме Александра Ивановича этой прославленной авиационной частью в разное время командовали еще восемь летчиков: Н.С. Артемьев, В.П. Иванов, Н.В. Исаев, А.С. Чавчанидзе, Б.Б. Глинка, Г.А. Речкалов, И.И. Бабак, А.В. Федоров. Каждый из них, наверное, также считал 16-й гиап (55-й иап) своим.

В преддверии разгоравшейся Второй мировой войны в Западной Европе, становление этого авиационного полка ВВС РККА проходило в конце 1940-х годов XX века в украинском городе Кировограде. Согласно директиве ВВС Киевского особого военного округа от 12 сентября 1939 года № 05875 новой авиационной части было присвоено наименование – 55-й истребительный авиационный полк.

Основой для формирования его материальной части стали 12 подразделений 5-го скоростного бомбардировочного авиационного полка (двадцать И-15бис, четыре УТИ-4, четыре И-16), а кадровый состав был выделен из четырех авиационных частей ВВС КОВО – 2, 12, 17 и 43-го иап.

Первыми официальными назначенцами стали политработники – исполняющим должность военного комиссара новой авиачасти, согласно телеграфному распоряжению начальника политуправления Одесского военного округа, сначала был назначен комиссар эскадрильи 40-го зап старший политрук В.Ф. Фурсов, и только 29 октября 1939 года приказом НКО СССР № 00383 полноправным комиссаром 55-го иап стал старший политрук Г.Е. Чупаков (1907 г. р., член ВКП(б) с 1931 года). 27 июля 1941 года он покинет ряды авиаполка В.П. Иванова – по устному распоряжению военного комиссара 20-й сад полкового комиссара Мельшанова его направят для дальнейшего прохождения службы в распоряжение штаба ВВС 9-й армии Южного фронта. Дальнейшие следы будущего трижды орденоносца (два ордена Красного Знамени и орден Красной Звезды) майора Григория Чупакова будут отмечены в рядах тылового 6-го отдельного учебно-тренировочного авиационного полка, где он, военком 2-й аз, будет вре-

менно исполнять должность командира авиаэскадрильи, дальше – в одном из полков 229-й иад и с 15 апреля 1944 года в управлении 229-й Таманской краснознаменной истребительной авиадивизии – в должности старшего штурмана этого авиационного соединения.

Под конец года приказом НКО СССР от 22 декабря 1939 года № 05056 был назначен и руководящий состав (управление) части:

командир 55-го иап – майор Артемьев Н.С., бывший помощник командира 2-го иап (аэродром Васильков);

помощник командира авиаполка – майор Иванов В.П., бывший командир 4-й, а затем 3-й аэ 17-го иап (аэродром Скоморохи); начальник штаба – начальник штаба 43-го иап майор Матвеев А.Н.

Естественно, что в новом авиаполку была создана и первичная партийная организация, прошли выборы партийного бюро части. Его секретарем был избран старший политрук Ногинский.

Секретарем комсомольского бюро 55-го иап избрали авиамеханика Верещагина.

К началу Великой Отечественной войны 55-й иап будет иметь следующую партийно-политическую прослойку: членов ВКП(б) – 30, кандидатов в члены ВКП(б) – 16, членов ВЛКСМ – 125.

19 января 1940 года майор Артемьев доложил вышестоящему командованию о завершении формирования своей части по штату 15/928—015/928.

21 января 1940 года 55-й иап по акту был передан из состава ВВС КОВО в состав ВВС ОдВО и включен в состав 43-й истребительной авиационной базы.

Весной 1940 года командир 55-го иап майор Артемьев, сдав полк, убыл на курсы совершенствования руководящего состава ВВС РККА. С 1 апреля 1940 года (приказ НКО СССР № 01326) командование авиаполком принял майор В.П. Иванов.

14 апреля 1940 года 55-й иап перебазировался всем составом на аэродром Выгода (ОдВО), на котором авиаполк Иванова находился до 19 июля того же года. В этот день 55-й иап вошел в состав 20-й сад (ОдВО). Новое место базирования – аэродром Раздельная.

21 апреля 3-я аэ заменила самолеты И-15 на самолеты И-153. Через два месяца еще две авиаэскадрильи получили взамен самолетов И-16 с моторами М-25 самолеты И-16 с моторами М-63.

1 мая 1940 года 55-й иап участвовал в составе четырех девяток «Ишаков» в воздушном параде, проходившем над Одессой.

В августе 4-я аэ сдала самолеты И-15бис, получив взамен И-153.

В сентябре 2-я аэ перевооружилась с И-16 с моторами М-63 на самолеты И-153.

С 1 декабря 1940 года и по середину апреля 1941 года 55-й иап дислоцировался на аэродроме Бельцы. В зимне-весенний период в связи со сложной метеообстановкой – большими снегопадами в Молдавии плановые полеты в составе эскадрилий организовывать не удавалось. Проводились лишь одиночные вылеты по проверке техники пилотирования на учебных самолетах и тренировочные полеты «под колпаком» на самолете У-2.

Основные усилия командования части в этот период были направлены на командирскую учебу, изучение материальной части самолета МиГ-3 с мотором АМ-35А, который должен был вскоре поступить на вооружение полка. В связи с этим две бригады лётно-технического состава части были откомандированы в Москву на Государственный авиационный завод № 1 (ГАЗ № 1 начал свою историю в 1894 году с мастерской по ремонту велосипедов, основанной обрусевшим немцем Ю. Мюллером), где прошли переподготовку и стажировку по практической эксплуатации самого современного на тот период самолета ВВС РККА.

В это же время командир авиаполка майор Иванов, командиры эскадрилий капитан Атрашкевич и старший лейтенант Курилов, старший техник эскадрильи воентехник 2-го ранга

Скороход и воентехник 1-го ранга Запорожец в поселке Кача при 146-м иап прошли программу переучивания и вылетели самостоятельно на самолетах МиГ-1 и МиГ-3.

В середине апреля 1941 года в полк по железной дороге доставили 42 новых самолета МиГ-3 (это 4 дня плановой работы ГАЗ-1). На аэродроме Бельцы закипела работа, в которой участвовали и пилоты, и технический состав. Параллельно проводилась и сборка новых самолетов и сдача зачетов летным составом части по знанию планера, оборудования, приборов и авиационного мотора.

До 10 мая командир авиаполка и два комэска облетали все поступившие МиГ-3. К середине мая руководящий состав 55-го иап и 1-я аэ в составе 9 экипажей самостоятельно вылетели на самолетах МиГ-3.

15 мая 1941 года по приказу командира 20-й сад Героя Советского Союза генерал-майора авиации А.С. Осипенко (шифротелеграмма от 06.05.41 г. № 223/ш) авиаполк В.П. Иванова для продолжения боевой учебы перебазировался с обжитого личным составом города Бельцы на аэродром Семеновка, в лагерь, как называли этот процесс пилоты.

К началу лета количество самостоятельно вылетевших экипажей на самолетах МиГ-3 увеличилось до двадцати девяти. В это же время звено младшего лейтенанта Фигичева на самолетах МиГ-3 и звено младшего лейтенанта Кондратюка на самолетах И-153 по приказу комдива (шифровка командира 20-й сад от 28.05.41 г. № 235/ш) были «выброшены» на границу с Румынией – аэродромы Пырлица и Буддурешти. Для обозначения этого маневра также было выбрано соответствующее наименование – авиационная засада. Генерал Осипенко поставил своим подчиненным боевую задачу: «Уничтожение самолетов противника, нарушающих границу. Звенья менять через 10–12 дней».

К 20-м числам июня уже все 42 экипажа 55-го иап вылетели самостоятельно на самолете МиГ-3. Половина пилотов закончили тренировочные полеты по кругу и в зону, однако «к воздушной стрельбе по наземным целям не приступали».

В Отечественную войну против немецко-фашистских захватчиков 55-й иап вступил 22 июня 1941 года. Начало боевых действий подтвердила шифровка, полученная в штабе авиаполка Иванова в 5.00 из штаба 20-й сад № 343/ш.

В это время в боевом расчете 55-го иап были две авиационные эскадрильи, оснащенные 42 самолетами МиГ-3, две авиаэскадрильи (24 экипажа) на самолетах И-16 и И-153.

В начальный период войны авиаполк В.П. Иванова воевал в составе ВВС Южного фронта на Белецком и Кишиневском направлениях.

Обо всех перипетиях двух первых военных лет довольно подробно рассказано в мемуарах Викентия Карповича, Григория Речкалова и Александра Покрышкина, потому автор не касается детального рассмотрения событий того времени. Только несколько конкретизирующих ремарок.

В связи со значительными потерями материальной части и летного состава, изменениями воззрений вышестоящего советского авиационного командования на формы и способы ведения вооруженной борьбы с немецкими люфтваффе практически все авиаполки ВВС РККА прошли через нелегкий процесс реформирования частей. Не минула чаша сия и авиационный полк Виктора Петровича Иванова.

В первый раз этот процесс начался на аэродроме Астраханка (Запорожская область), где с 24 сентября 55-й иап приступил к реформированию полка с четырехэскадрильного состава на двухэскадрильный штат (015/174) на самолетах МиГ-3. Завершилось реформирование 20 декабря 1941 года.

Следующее значимое событие в боевой летописи 55-го иап произошло 7 марта 1942 года. В этот день в соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета Союза ССР и Ставки Верховного Главнокомандования за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость и мужество, дисциплину и организованность, за героизм лич-

ного состава полка – 55-й иап приказом НКО СССР № 70 был преобразован в 16-й гиап с вручением Гвардейского знамени, которое и вручил 5 июля 1942 года на аэродроме Смелый командующий 4-й ВА генерал Вершинин.

С 26 марта 1942 года 55-й иап, находясь на аэродроме Шахта № 5 (Ростовская область), приступил к второму переформированию полка с двухэскадрильного состава на штат № 015/134, состоящий из 3 авиационных эскадрилий на самолетах МиГ-3.

Переформирование было закончено 3 апреля того же года.

С 13 августа 1942 года с аэродрома Архангельская по распоряжению командующего 4-й ВА генерала авиации К.А. Вершинина 16-й гиап вылетел (наземный и технический состав выехал) на переформирование в тыл страны. Первое место дислокации – аэродром Насосная в Азербайджане, куда авиаполк прибыл 19 августа. До 1 сентября личный состав гвардейской авиачасти гвардии батальонного комиссара Исаева отдыхал. Но уже 2 сентября, едва он приступил к теоретическим занятиям, 16-й гиап перебазировался в город Сальяны (Азербайджан) в распоряжение командира 6-го отдельного учебно-тренировочного авиационного полка (оутап) полковника Губанова, «кузницу» летных кадров 4-й ВА Северо-Кавказского фронта.

Однако и в Сальянах авиачасть Николая Исаева также долго не задержалась, и уже 9 сентября личный состав выехал к новому месту дислокации – поселок Избербаш (Дагестан), в распоряжение командира 229-й иад полковника Степановича. Здесь, а также в поселке Манас 16-й гиап и находился до 29 декабря 1942 года.

За весь период боевых действий на Южном фронте с 22 июня 1941 года по 1 июня 1942 года в составе 20-й сад (с 22.06.41 г. по 22.05.42 г.) и 216-й сад (с 22.05.42 г. по 01.06.42 г.) и Закавказском фронте с 1 июня по 13 августа 1942 года (216-я сад) 55-м иап (16-й гиап) был выполнен 5291 самолето-вылет с налетом 5340 часов. При этом было израсходовано авиапатронов к пулеметам «ШКАС» и «БС» – 840 561 штука, авиабомб АО-25 и ФАБ-50 – 20 372 штуки и 427 реактивных снарядов.

Как отмечено в формуляре полка за этот период:

«Штурмовыми и бомбардировочными ударами уничтожено и выведено из строя:

танков – 40;
автомашин с пехотой и боеприпасами – 842;
цистерн с горючим – 9;
паровозов – 9;
вагонов – 36;
складов с боеприпасами – 24;
разрушено ж.-д. депо – 1;
орудий разного калибра – 92;
уничтожено и ранено солдат и офицеров – 4661;
проведено воздушных боев – 738;
уничтожено в воздушных боях 96 самолетов противника,
уничтожено на земле 26 самолетов противника».

Правда, дальше в формуляре ничего не сказано о своих боевых потерях в материальной части и военнослужащих, а они составили очень большие цифры: 130 самолетов (из них 85 – боевые потери) и 69 красноармейцев, в том числе 50 летчиков!

С такими боевыми результатами 16-й гиап вступил в 1943 год.

Уважаемые читатели!

Книга рассказывает о боевой жизни 16-го гиап на протяжении почти двух с половиной лет, начиная с 1943 г. и до победного мая 1945 г. Перипетии воздушных боев, учебно-боевых

полетов, количество сбитых вражеских самолетов и свои потери, динамику количественного и качественного состояния летного состава этой прославленной части автор представляет, ссылаясь на архивные отчетные документы штаба авиаполка, 9-й гиад и другие документальные источники. По некоторым эпизодам боевой деятельности известных летчиков-асов 16-го гиап существуют настоящие легенды. Однако, если они здесь не приведены, значит, документально они не запротоколированы, а был или не был тот или другой эпизод – остается на совести тех, кто его рассказывает.

Слабой стороной боевых документов является то, что тексты отчетов, донесений, справок, представлений к наградам писали обычные советские люди, окончившие в основном от 3 до 7 классов школы, а диктовали им такие же по уровню подготовки заместители или начальники штабов, командиры эскадрилий, звеньев и т. д. Поэтому существует такая проблема, как различная интерпретация ими названий некоторых небольших населенных пунктов, сел, деревень, особенно это касается территорий, находящихся за пределами Советского Союза, – Румынии, Польши, Германии. Некоторых на сегодняшний день уже нет, некоторые изменили названия. Автор приводит наименования населенных пунктов так, как было записано в конкретных документах именно того периода войны. Если не совпадает в точности – виноватых много, в том числе и автор.

А. Табаченко

Январь – май 1943 года

...Между прочим... сбивать самолеты противника – это не подвиг, это, так сказать, обязанность истребителя, наши будни...

Герой Советского Союза гвардии капитан Алексей Титаренко («Маэстро») – командир второй «поющей» эскадрильи, из кинофильма Леонида Быкова «В бой идут одни старики»

С 24 сентября по 31 декабря 1942 года 16-й гвардейский истребительный авиационный полк (гиап) под командованием гвардии батальонного комиссара Исаева в составе 229-й истребительной авиационной дивизии (иад) дислоцировался в тылу Закавказского фронта в Азербайджане на побережье Каспийского моря в авиагарнизоне Манас.

В октябре летный состав 16-го гиап был проверен по технике пилотирования и выпущен самостоятельно в полет на самолетах УТИ-4 и Як-7 (№ 0227, мотор М-105 ПА № 145100). Кроме того, параллельно проходило переучивание летного и технического состава, сначала теоретическое, на тяжелом и неповоротливом, по мнению советских пилотов, американском самолете Р-40Е «Киттихоук», пришедшем на смену Р-40С «Томагавк». В помощь командованию гвардейской авиачасти из Баку для налаживания процесса изучения новой иностранной авиатехники прибыл инструктор старший техник-лейтенант Муратов Владимир Павлович.

26 октября у летного и технического состава, а также младших авиаспециалистов 16-го гиап были приняты зачеты по знанию новой материальной части. Гвардейцы-пилоты авиаполка Николая Исаева получили следующие оценки: «отлично» – капитан Покрышкин, старший лейтенант Речкалов, лейтенант Ершов, младший лейтенант Чесноков, старшина Бережной, сержанты Табаченко, Ижко, Никитин, Савин и Ефимов, красноармеец Степанов; «хорошо» – капитан Тетерин, старший лейтенант Искрин, лейтенанты Труд и Сутырин, младшие лейтенанты Соловьев, Вербицкий, Труд, старшины Голубев, Науменко, Моцалов, сержанты Островский, Сапунов, Моисеенко, Воробьев, Чесноков. Шесть пилотов части (Федоров, Козлов, Паскеев, Фаддеев, Шагов и Воронцов), не оцененные комиссией, были в командировках и находились на излечении.

По итогам выполнения плана летной подготовки и командирской учебы за октябрь 1942 года первое место в 16-м гиап заняла 1-я авиаэскадрилья (аэ) (командир – гвардии капитан Покрышкин, заместитель командира по политчасти гвардии старший политрук Митяев), второе место – 2-я аэ (командир – гвардии капитан Тетерин, заместитель командира по политчасти гвардии старший политрук Барышев), третье место – 3-я аэ (командир – гвардии лейтенант Фаддеев, заместитель командира по политчасти гвардии старший политрук Воронцов).

Для практического освоения нового для советских пилотов самолета 1 ноября 1942 года по указанию командующего Закавказским фронтом 16-й гиап получил от 481-го иап «Киттихоук» Р-40Е (№ 1540 с мотором «Аллисон» V-1710-39 № 10477). Этот самолет был закреплен за 3-й аэ гвардии лейтенанта Фаддеева, который назначил экипаж и техсостав для его обслуживания. Командиром 16-го гиап было предписано, что в период учебных занятий и производства полетов на нем «командирам летающих эскадрилий выделять технический состав для помощи технику самолета для обслуживания».

На ноябрь гвардии батальонный комиссар Исаев поставил перед своими подчиненными задачу – «выпустить весь летный состав на самолете «Киттихоук», отлично отработать налет, расчет и посадку и технику пилотирования в зоне. Изучать новую материальную часть на отлично и грамотно эксплуатировать на земле и в воздухе».

Уже 2 ноября нижеперечисленный состав (майор Фигичев, капитаны Покрышкин и Тетерин, лейтенант Фаддеев, старшие лейтенанты Искрин, Паскеев, Речкалов, Козлов, Федоров,

лейтенант Труд, старшины Бережной, Табаченко и Шагов, сержант Ершов), сдавший зачеты по знанию самолета «Киттихоук» с мотором «Аллисон», правила эксплуатации и технику пилотирования, был допущен командиром 16-го гиап к самостоятельным полетам на новом самолете.

В ноябре 1942 года 16-й гиап провел только 3 летные смены, причем полеты 26 и 27 ноября выполнялись на самолете У-2 (№ 100816 с мотором М-11-Г № 165180), полученном по указанию главного инженера Закавказского фронта генерал-майора инженерно-авиационной службы Родионова из 44-й полевой авиаремонтной мастерской (ПАМ). Этот самолет был закреплен за механиком звена управления авиаполка гвардии техник-лейтенантом Корницким.

Кроме того, значительное число техсостава было занято на подготовке мест проживания к зиме и не участвовало на занятиях по технической (химической и т. д.) подготовке.

В декабре, в соответствии с приказом командира 229-й иад № 0116 от 28 ноября 1942 года, командование 16-го гиап сумело организовать 12 летных смен (4, 6, 7, 9, 10, 14, 15, 17, 19, 20, 21 и 24 декабря) на самолете «Киттихоук» и УТИ-4. Вторым УТИ-4 (№ 1521454 с мотором М-25В № 1913999) по указанию командира 229-й иад был получен исаевской частью из 484-го иап в первый день месяца. Однако прослужил он только полмесяца и 15 декабря был снова передан назад в 484-й иап, а в распоряжение 16-го гиап по указанию командующего 4-й воздушной армии (ВА) был передан прибывший после капремонта из 44-й ПАМ самолет УТИ-4 (№ 1521974 с мотором М-25В № 1913793).

Перед авиаполком гвардии батальонного комиссара Николая Исаева была поставлена основная задача – «выпустить самостоятельно летный состав на самолете Р-40Е». Больше всех летали пилоты 2-й и 3-й эскадрилий (командиры – Леонид Тетерин и Вадим Фаддеев), меньше – 1-й аз, которой командовал Александр Покрышкин. Несколько летных дней руководителем полетов на аэродроме был лично командир 16-го гиап. Аэродромно-техническое обеспечение всех авиационных частей, дислоцированных на аэродроме Уитаж (п. Манас), осуществлял 443-й батальон аэродромного обслуживания (бао).

Вялотекущий процесс переучивания на новую авиационную технику, учитывая отсутствие достаточного количества самолетов, помещений для занятий, учебных агрегатов, а также капризы осенне-зимней погоды в Дагестане, должен был продолжаться до весны следующего года.

Однако к концу 1942 года в планах вышестоящего советского авиационного командования произошли изменения и программа переучивания на новую материальную часть для некоторых авиационных полков этого соединения, в том числе и 16-го гиап, командующим 4-й ВА была свернута.

Согласно приказу командира 229-й иад от 29 декабря 1942 года № 0153а 16-й гиап под командованием батальонного комиссара Исаева должен был до 31 декабря перебазироваться («сего числа убыть») на аэродром Аджи-Кабул в распоряжение командира 25-го запасного авиационного полка (зап) подполковника Индюшкина, где приступить к переучиванию на новую материальную часть – американский самолет Р-39 «Аэрокобра», получаемый ВВС РККА, так же как и Р-40, по программе ленд-лиза. Основанием для такого решения командира 229-й иад полковника Прокопия Степановича послужила полученная им шифротелеграмма № 6339/ш командующего 4-й ВА. Однако, как свидетельствуют сохранившиеся документы авиадивизии, приказ на перебазирование Николай Васильевич Исаев получил в штабе авиадивизии в поселке Избербаш (Дагестан) только 30 декабря 1942 года, причем лично в руки.

Для командира 229-й иад такое решение было явно не выстраданное – 16-й гиап не слыл «сладким пряником» для вышестоящего начальства, и он с радостью, наверное, передал его в распоряжение командира 25-го зап. Как указывал тот же полковник Степанович в своем недавнем приказе по дивизии от 17 декабря 1942 года № 0138:

«В 16-м гиап, где слабая дисциплина и распатан воинский порядок, до сего времени процветают случаи пьянства с дебошем, нерадивое отношение к выполнению приказаний, поломки самолетов, вензаболевания, беспорядочное блуждание людей из полка по разным гарнизонам.

Большое количество аморальных явлений и низкой дисциплины в полку свидетельствуют о слабой партийно-политической работе в полку и подразделениях.

Командиры подразделений не руководят и не управляют своими людьми, не знают, где и чем занимается их каждый боец. Заместители командиров по политчасти своих людей не знают, настроение их не изучают.

В силу этого личный состав полка нередко предоставлен сам себе».

И это констатировалось дивизионным начальством, несмотря на то что командир и военный комиссар 16-го гиап не скупались на взыскания, начиная от дисциплинарных и заканчивая отправкой «злостных нарушителей» в штрафные части, за различные грубые нарушения воинской дисциплины, допущенные подчиненным личным составом во второй половине 1942 года.

Так что в новый 1943 год большое количество личного состава исаевской части, в том числе и командного, вошли «обвешанные, как новогодние елки», взысканиями и дисциплинарными арестами. Комдив таким образом приводил в чувство расслабившихся после фронта пилотов-гвардейцев. Помогал ему в этом и «знаменитый» 227-й приказ Верховного главнокомандующего, получивший громкое название «Ни шагу назад!».

Но наверное, для двоих военнослужащих 16-го гиап конец 1942 года принес и положительные эмоции. Это были Григорий Речкалов и Тамимдар Паскеев. Они 30 декабря приказом командующего войсками Закавказского фронта № 060/н были награждены орденом Красного Знамени, хотя Николай Исаев представлял в конце октября обоих своих подчиненных (командиров авиазвеньев) к награждению высшим советским орденом – орденом Ленина. Но командир 229-й иад и командующий 4-й ВА понизили «градус» награды обоим.

Гвардии старший лейтенант Паскеев Тамимдар Хасьянович (1919 г. р., татарин, в РККА с 1938 года, кандидат в члены ВКП(б) к середине октября 1942 года выполнил 273 боевых вылета. Участвуя в 15 воздушных боях, он сбил один самолет противника и пять – в составе группы.

Гвардии старший лейтенант Речкалов (1920 г. р., в РККА с 1938 года) был поощрен высокой правительственной наградой за лично произведенные в 1941–1942 годах 158 боевых вылетов, в которых он, участвуя в 26 воздушных боях, сбил четыре немецких самолета и в составе группы – два. Кроме этого, сухие строки наградного листа рассказали, что он «при штурмовке войск противника на реке Днестр 22.06.41 года был ранен в ногу и его самолет был поврежден. Чувствуя высокую ответственность перед родиной, он привел самолет на свой аэродром и отлично провел посадку». После этого воздушного боя для Григория Андреевича наступили долгие месяцы лечения и медицинской реабилитации; «отлучение» от фронта – направление в тыловую учебную авиачасть и благополучная, в конечном итоге, «самоволка» в родной, ставший уже гвардейским авиаполк. Кроме командира и начальника штаба 55-го иап, наверное, мало кто знал, что в придачу ко всем этим бедам Григорий Речкалов летал с лета 1941 года с приобретенным заболеванием – дальтонизмом. В мирной жизни пилот с таким диагнозом был бы немедленно списан с летной работы, но на войне каждый «штук» был на счету, а закаленный в боях и омытый кровью в воздушных схватках – вдвойне востребован! Это хорошо понимали и Виктор Иванов и Александр Матвеев! Не цветные, а серые фашистские кресты на вражеских самолетах в прицеле бортового оружия советского «Ишака», «Яка» или, начиная с 1943 года, «Аэрокобры» не мешали Григорию Андреевичу отлично сражаться с прославленными фашистскими асами и многих из них навсегда оставить на советской земле, территории Румынии, Польши и Германии!

Еще два военнослужащих 16-го гиап – два замполита авиаэскадрилий гвардии старший политрук Митяев и гвардии старший политрук Барышев также в канун нового 1943 года приказом 4-й ВА от 29 декабря 1942 года № 07/н были награждены орденом Красной Звезды.

Для Петра Митяева (1914 г. р., в РККА с 1936 года) это была вторая награда.

Первый орден Красной Звезды (приказ ЗКФ от 19.10.42 г. № 024/н) ознаменовал отличную работу Петра Алексеевича как парторга 88-го иап, где он служил с начала Отечественной войны. Для укрепления партийно-политической работы в братском 16-м гиап начальник политотдела 216-й иад направил («За хорошие организаторские способности и большую проведенную воспитательную работу по мобилизации личного состава полка на разгром немецких оккупантов т. Митяев выдвинут на должность комиссара эскадрильи гвардейского истребительного авиаполка») старшего политрука Петра Митяева в «хозяйство» Виктора Петровича Иванова, командира 16-го гиап – и он, прибыв в новую часть 10 июня 1942 года, пришелся ко двору. Особенно для нового командира части (после ранения в июле 1942 года гвардии подполковника Иванова В.П.) гвардии батальонного комиссара Николая Исаева. Два политработника – командир части и комиссар подразделения хорошо понимали друг друга. Наверное, Петр Митяев деятельно, наряду с гвардии старшим политруком Барышевым (1912 г. р., в РККА с 1934 года), бывшим одно время даже врио замполита 16-го гиап, участвовал в «деле Покрышкина» в августе – сентябре 1942 года. Но здесь стоит заметить, что довольно сомнительно предполагать, что это была его личная инициатива. Командирская вертикаль в полку была жесткая, ее поддерживали и начальник штаба, и другие заместители командира части, в том числе и секретарь партбюро авиаполка.

Перебазирование 16-го гиап происходило железнодорожным транспортом, с пересадкой в Баку. Старшим наземного эшелона был назначен замполит части гвардии подполковник Погребной.

По прибытии в город Аджи-Кабул (г. Кази-Магомед, Азербайджан), по приказу начальника гарнизона, личный состав 16-го гиап сначала проходил карантин в течение 14 суток и параллельно обустроивался на новом месте. В этот период городские отпуска, посещение «увеселительных мест», учитывая пристрастие многих гвардейцев к этому, и одиночные выходы военнослужащих части в город категорически запрещались.

Как покажет время, на аэродроме Аджи-Кабул 16-й гиап будет дислоцироваться до 2 апреля 1943 года, получая здесь личный состав, ленд-лизовскую материальную часть и проводя боевое слаживание на земле и в воздухе, готовясь таким образом к предстоящим в этом году боям в небе Кубани и Украины.

Уже 2 января 1943 года на основании приказа командира 229-й иад для дальнейшего прохождения службы в распоряжение командира 494-го иап (Як-1) Северо-Кавказского фронта убыл сверхштатный личный состав 16-го гиап. В их числе были четыре пилота: гвардии младшие лейтенанты Соловьев Леонид Данилович и Чертков Федор Николаевич, а также два гвардии сержанта – Ижко Андрей Мартемьянович и Воробьев Михаил Иванович. Кроме них были переведены в эту же часть 8 военнослужащих инженерно-технического состава.

Какова же дальнейшая военная судьба этих уже бывших летчиков 16-го гиап?

Как оказалось впоследствии, старший летчик 484-го иап (8-й истребительный авиационный корпус (иак) младший лейтенант Воробьев Михаил Иванович (1922 г. р., уроженец Орловской области, Суземского района, образование – 7 классов, в РККА с 1940 года, ВШП (6-й отдельный учебно-тренировочный авиационный полк (оутап) – 1942 год) погибнет в воздушном бою 27 августа 1944 года, с честью выполнив свой солдатский долг.

В июле 1943 года в госпитале от тяжелого ранения умер и летчик Ижко Андрей Мартемьянович (1921 г. р., украинец, образование общее – 10 классов, в РККА с 1940 года, ВШП (6-й оутап) – 1942 год). Он был похоронен на опушке леса в 1 км северо-западнее деревни Новая Балка Болдинского района Смоленской области. Извещение о его смерти было отправлено в

Челябинский областной военкомат, для передачи скорбной информации его отцу, проживающему в Магнитогорске (ул. Профсоюзная, барак № 16, кв. 33).

Гвардии младший лейтенант Чертков Федор Николаевич (1915 г. р., уроженец Донбасса, г. Макеевка, образование – 7 классов, ВШП – 1935 год, в РККА – с 1934 года, на фронте с 22.06.41 г., беспартийный) прибыл в 16-й гиап из 6-го оутап в октябре 1942 года (приказ командира 229-й иад от 29.10.42 г. № 089) и был назначен на должность пилота. Летал на самолетах Як-1 и «Аэрокобра».

После убытия из авиационной части гвардии батальонного комиссара Николая Исаева, будучи уже летчиком 563-го иап 283-й иад (16-я ВА), он пропал без вести 9 июля 1943 года. Его следы нашлись после войны в документах немецкого шталага № 373. В них было записано, что пленение младшего лейтенанта 563-го иап произошло 9 июля 1943 года в районе Понари, а доставили его в лагерь для военнопленных 9 сентября 1943 года (лагерный номер – 5166); день его рождения – 21 декабря 1915 года, его довоенная профессия – электросварщик, фамилия его мамы – Гоголева, а проживала семья в Макеевке, по адресу: Советская колония, д. № 163/8. Так что все сходится. Но дальнейших сведений о судьбе Федора Николаевича нет.

Гвардии младший лейтенант Соловьев Леонид Данилович в 1942 году был уже опытным пилотом, летающим на самолете И-16 (налет на 19.09.42 г. – 170 б/в). Его успешная боевая работа была должным образом оценена полковым и дивизионным командованием. Например, по состоянию на октябрь 1942 года командир 229-й иад (приказ № 081) «...за успешное выполнение боевых заданий, за сбережение материальной части и безаварийность» поощрил денежным вознаграждением подчиненный летный состав. При этом командир 16-го гиап гвардии батальонный комиссар Исаев за 5 боевых вылетов получил 1500 рублей, штурман полка гвардии майор Крюков за 20 б/в – 3500 рублей, пилот гвардии лейтенант Соловьев – за 40 б/в – 5000 рублей.

Во втором параграфе этого приказа «за успешно проведенные вылеты на разведку расположения войск противника» два комэска 16-го гиап гвардии майор Фигичев и гвардии капитан Покрышкин за 20 боевых вылетов, выполненных каждым из них, получили по 2000 рублей.

Таким образом, гвардии лейтенант Соловьев выполнил боевых вылетов столько, сколько летали на разведку два лучших командира подразделения части, вместе взятые.

После 1943 года военные пути-дороги Леонида Даниловича прошли в составе авиачастей 11 иак 3-й ВА.

3 января с летным и техническим составом авиаполка начали проводиться теоретические занятия по изучению новой материальной части – американского самолета Р-39 («Белл», модель 14А) (английское название «Аэрокобра») и авиационного мотора «Аллисон», получившего в США обозначение V-1710-35, в экспортном для Великобритании варианте – V-1710-E4.

До этого времени, в ноябре – декабре 1942 года, летно-технический состав 229-й иад (16-й гиап, 494-й иап, 484-й иап) проходил программу переучивания на самолете Р-40Е «Киттихоук». При этом на аэродроме Манас было выпущено, например, в 16-м гиап в самостоятельный полет 7 человек руководящего состава части: командир авиаполка гвардии батальонный комиссар Исаев, штурман части гвардии майор Крюков, помощник командира по ВСС гвардии майор Фигичев, командиры эскадрилий гвардии капитаны Покрышкин и Тетерин, гвардии лейтенант Фаддеев и командир звена – гвардии старший лейтенант Речкалов. Они в ноябре 1942 года произвели 15 полетов с налетом 22 часов 20 минут. Такой небольшой налет объясняется отсутствием самолетов. Летчики младший лейтенант Мошенский (484-й иап) и лейтенант Фаддеев (16-й гиап), как сказано в приказе командира 229-й иад, «невнимательно отнеслись к технике пилотирования, вывели из строя самолеты, чем задержали выпуск остальных летчиков», кроме того, капризная погода поздней осени и начала зимы в Закавказье не располагала к производству полетов.

В группе летного состава 16-го гиап, начинавшего переучивание на «Аэрокобру», старшим был назначен командир 1-й аэ гвардии капитан Покрышкин, его заместителем стал командир 2-й аэ гвардии капитан Тетерин.

В группе технического состава – старший инженер авиаполка инженер-капитан Савельев Григорий Федорович (1909 г. р., в РККА с 1931 года), его заместителем был назначен гвардии старший техник-лейтенант Копылов Глеб Николаевич (1914 г. р., в РККА с 1932 года).

В группе авиамотористов старший – инженер части по вооружению старший техник-лейтенант Бессокирный Кузьма Михайлович (1912 г. р., в РККА с 1934 года), его заместитель – старший техник-лейтенант Шадрунов Анатолий Павлович (1916 г. р., в РККА с 1937 года). Общее руководство учебным процессом осуществлял начальник штаба авиаполка гвардии майор Датский Яков Михайлович (1904 г. р., в РККА с 1927 года).

Из-за отсутствия достаточного количества самолетов изучение материальной части проводилось в основном теоретически и не всегда проходило гладко. Так, 18 января 1943 года, согласно расписанию занятий, с 12.00 до 13.50 старший техник по радио 16-го гиап старший техник-лейтенант Лытаев должен был проводить с полковыми учебными группами изучение радиоаппаратуры самолета «Аэрокобра», в первую очередь радиостанции СКР-274. Однако в назначенное время старший группы в учебный класс не прибыл. Инженер-капитан Григорий Савельев обратился за разъяснениями к военному инженеру 3-го ранга Жмудю, на что Яков Маркович ответил ему: «Эти занятия уже проводились и больше проводиться не будут». Такое отношение к изучению новой материальной части со стороны инженера полка по электроснабжению возмутило командира авиаполка. Его указания, чтобы личный состав постоянно углублял свои знания по изучению самолета «Аэрокобра», не выполнялись. Требования командира части были следующими: «Все проводимые теоретические занятия по расписанию, утвержденному мною, должны проводиться с утвержденными конспектами, и ни в коем случае не должны дисциплины переставляться и заменяться, так как изменения в расписании имеют право делать я и мой заместитель по политчасти».

Командир авиаполка посчитал этот срыв занятий чрезвычайным происшествием и наказал старшего техника по радио части Анатолия Лытаева – объявил выговор. Инженерам авиаполка он объяснил, что до этого времени новый самолет личный состав части изучал лишь по американским схемам и чертежам и только несколько раз был на аэродроме, непосредственно знакомился с «железом» американского самолета.

Строгость командования части вполне объяснима – фронт требовал полноценного пополнения новыми, хорошо обученными пилотами и любая расхлябанность летного состава и упрощение форм занятий были недопустимы. Экзамен на передовой у них должен был принимать хорошо подготовленный теоретически и практически летный состав вышколенных немецких «экспертов», неудача в бою с ними – смерть. Так что для советских пилотов цена хорошо выученных домашних уроков была очень высока.

16 января из 25-го зап в 16-й гиап наконец-то поступил первый самолет «Аэрокобра» Р-39 № 138449 с мотором «Аллисон» № АС-42-135022. Он был сразу же зачислен в боевой состав части. Однако уже 18 января эта «Аэрокобра» была передана в 298-й иап, заканчивающий программу переучивания и в числе первых готовившийся убыть на фронт.

С 17 января начались плановые учебные полеты летного состава 16-го гиап, но, так как самолетов на всех не хватало, пилоты исаевской части летали по определенной очереди.

По состоянию на 7 января 1943 года наиболее опытными пилотами авиаполка были: командир части Николай Исаев (налет 1481 час 19 минут, 1726 посадок), штурман Павел Крюков (налет 1241 час 12 минут, 1904 посадки), командир авиаэскадрильи Александр Покрышкин (налет 636 часов 45 минут, 1254 посадки). Они и должны были в первую очередь передавать свой практический опыт молодым пилотам, руководить переучиванием летного состава на новую материальную часть.

Кроме отработки взлета-посадки и полетов по кругу, необходимо было научить молодой летный состав выполнять упражнения по высшему пилотажу (одинарная бочка, двойная бочка, переворот, петля, иммельман, ранверсман, срыв в штопор не более одного витка), причем строго в соответствии с новым Курсом переучивания летного состава и Курсом боевой подготовки 1942 года, не допуская перескакивания в упражнениях. К выполнению фигур высшего пилотажа на иностранных самолетах (Р-39, Р-40Е и «Харрикейн») допускались лишь летчики, тщательно проверенные инструктором на двухместном самолете-истребителе.

23 января 1943 года командиру 16-го гиап гвардии батальонному комиссару Исаеву Николаю Васильевичу приказом народного комиссара обороны № 0583 было присвоено воинское звание «подполковник». До него подполковником в части был только замполит – Михаил Акимович Погребной.

27 января комиссией, назначенной Николаем Исаевым, были приняты зачеты у технического состава части по знанию и эксплуатации материальной части самолета «Аэрокобра» с мотором «Аллисон». А уже 29 января у них приняли зачеты по знанию материальной части вооружения самолета «Аэрокобра» – пулеметов «Кольт-Браунинг» калибра 12,7 и 7,62 мм.

Оценки – только хорошие и отличные. При этом командир части приказал инженерам по вооружению принимать зачеты у технического состава два раза в месяц – 15-го и 28-го числа каждого последующего месяца.

В этот же день при производстве тренировочных полетов на аэродроме Аджи-Кабул произошла авария самолета УТ-2 (экипаж: штурман 2-й аэ гвардии старший лейтенант Искрин, пилот – гвардии сержант Никитин).

Авария произошла из-за «неточного выполнения наставления по производству полетов, которое написано кровью товарищей», как написал в приказе об этом инциденте сам командир авиаполка.

Николай Исаев сетовал, что Искрин, как летчик, в некоторых случаях зазнается и пренебрегает элементарными правилами выполнения пилотажа, считая себя хорошо подготовленным пилотом. Фактически же ему еще многому нужно учиться и «выполнять все наставления и указания старших командиров».

Искрин считался опытным пилотом, к началу 1943 года он был уже дважды орденосцем (гвардии капитан Покрышкин, например, к этому времени имел только один «не боевой» орден Ленина).

Приказами командующего войсками Южного фронта № 0268 от 25 мая 1942 года и командующего войсками Закавказского фронта № 02 от 9 сентября 1942 года пилот 16-го гиап гвардии лейтенант Искрин был награжден двумя орденами Красного Знамени. В сентябрьском приказе вместе с Николаем Михайловичем таким же боевым орденом был награжден и гвардии младший лейтенант Зибин.

К 2 февраля 1942 года, будучи пилотом 131-го иап, лейтенант Искрин выполнил 46 боевых вылетов, из них 26 – на штурмовку, что подтвердил командир 131-го иап майор Давыдов. Но сбитых самолетов на его боевом счету не было. Подписывая наградные документы на Николая Искрина, уже как военнослужащего 16-го гиап, подполковник Иванов отметил, что этим пилотом на самолете И-16 выполнено уже 94 боевых вылета и, участвуя в 11 воздушных боях, им было сбито в составе звена 2 вражеских самолета (без уточнения – где и когда). В заслугу Николаю Михайловичу поставлено и то, что он «хорошо воспитывает летный состав. Его звено является лучшим в эскадрилье и летает без происшествий».

Кроме того, за период с 20 августа 1941 года по 1 марта 1942 года гвардии старший лейтенант Искрин выполнил 53 боевых вылета на штурмовку войск противника. Это хороший результат, так как тот же Александр Покрышкин совершил только 49 вылетов. Кроме них самыми результативными летчиками части были: гвардии капитан Фигичев (86 б/в), гвардии

капитан Крюков (70 б/в), гвардии старший лейтенант Тетерин (86 б/в), гвардии старший лейтенант Паскеев (50 б/в).

По состоянию на начало 1943 года гвардии старшим лейтенантом Искриным было сбито (по данным наградного листа на звание Героя Советского Союза) 2 самолета противника: 7 и 17 июля два бомбардировщика Ю-88, которые горящими упали в районе Михайловки и Миллерова, и один Ю-88 был засчитан ему как групповая победа.

16 июля 1942 года «при выполнении боевого задания на штурмовку войск противника в районе Миллерово, звено – ведущий старший лейтенант Искрин, ведомые – старшины Мочалов и Бережной в воздушном бою сбили самолет противника Ю-88, который горящим упал на землю в район Миллерово».

Согласно приказу командира 16-го гиап № 016 от 22 сентября 1942 года 7 июля засчитана воздушная победа над немецким самолетом «Фокке-Вульф» (без номера) трем пилотам части: Искрину, Никулину и Бережному. Сбитый ими вражеский самолет горящим упал в 5 км юго-западнее поселка имени Кагановича (по справочнику Быкова «Советские асы» – Михайловка).

13 октября 1942 года приказом командира 229-й иад № 071 им, всем троим, «за сбитый вражеский самолет Ю-88 в воздушном бою 16.07.42 г.» было выплачено денежное вознаграждение «в размере две тысячи (2000) рублей на троих поровну».

Вместе с тем в наградном листе на награждение Владимира Бережного орденом Красной Звезды читаем, что уничтожение им ФВ-189 запротоколировано в другой день и при других обстоятельствах: «17.07.42 года, выполняя задание Командующего 4-й ВА по прикрытию ж. д. Орехово, где выгружались наши войска, звено, в составе которого находился тов. Бережной, через 30 минут встретило приближающегося к пункту охраны разведчика «Фокке-Вульф-189». Завязался воздушный бой, разведчик уходил. Тов. Бережной искусно атаковал его и сбил, самолет загорелся и врезался в землю». Правда, дата под этим текстом стоит – 22 декабря 1942 года, может быть, что-то изменилось в памяти командования авиаполка или самих летчиков?

19 июля 1942 года состоялся еще один результативный вылет с участием Николая Искрина и Владимира Бережного. Его официальная трактовка также записана в наградных документах последнего:

«...возвращаясь после выполнения задания на штурмовку войск противника в районе МИЛЛЕРОВО, звеном встретили идущий на нашу территорию Ю-88. Старшина БЕРЕЖНОЙ и его ведущий ст. лейтенант Искрин атаковали Ю-88, который сбросил бомбы в поле и начал уходить в облака. Тов. Бережной дал длинную заградительную очередь, самолет загорелся и упал на землю.

Оба сбитых самолета (в том числе 17.07.42 г. – ФВ-189. – *Авт.*) подтверждаются летчиками полка – майор Крюков, ст. лейтенант Искрин и ст. Мочалов».

Только получается, что Ю-88, сбитого 7 июля 1942 года, не было – был уничтожен, как мы видим по документам штаба 16-го гиап, ФВ-189, да и то как групповая победа (Искрин, Бережной, Мочалов). А с другой стороны, этот тип немецкого самолета, но никак не «Юнкерс-88», был сбит Бережным 17 июля!

Свести концы с концами очень сложно.

Боевая биография старшины Мочалова, запечатленная в наградных документах последнего, подтверждает некоторые эпизоды боевых вылетов, проведенных вместе со своими однополчанами.

Так, что касается боевого вылета, выполненного 16 июля, записано: «...произведя прикрытие своих войск в р-не Орехово, звеном летчики ст. лейтенант Искрин, ст. сержант Никулин и старшина Мочалов встретили разведчика «Фокке-Вульф-189», который был атакован и сбит».

Кроме того, Мочалов отличился 2 августа 1942 года, когда группа вражеских бомбардировщиков в количестве до двенадцати Ме-110 появилась в районе аэродрома Кропоткин.

Он в числе первых успел взлететь на перехват немецких самолетов и в воздушном бою, который происходил на глазах личного состава, восхищающегося «смелостью и отвагой сталинских соколов», сбил Ме-110.

За произведенные 160 вылетов на поле боя, участие в 32 воздушных боях, в которых старшина Мочалов сбил один (Ме-110) и в групповом бою три (10, 16 и 28 августа) самолета, гвардии батальонный комиссар Исаев 22 декабря 1942 года представил его к правительственной награде – ордену Ленина. Однако и командир 229-й иад полковник Степанович и командующий 4-й ВА генералмайор авиации Науменко предложили Военному совету СевероКавказского фронта утвердить их решение по этому летчику – наградить орденом Красного Знамени. Приказ состоялся 19 февраля 1943 года, когда 16-й гиап был выведен с фронта и занимался переформированием и переучиванием на новую матчасть.

Возвращаясь к наградному листу на присвоение звания Героя Советского Союза (27.05.43 г.) Николаю Искрину, следует, наверное, предположить, что летчики, участвующие в тех результативных боевых вылетах, уже погибли (Никулин – 07.07.42 г., Бережной – 17.04.43 г., Мочалов – 23.04.43 г.) и, соответственно, групповые воздушные победы перешли, по решению командования части, к единственному оставшемуся в живых летчику.

5 февраля 1943 года командир 3-й аэ гвардии старший лейтенант Фаддеев Вадим Иванович (фамилия летчика во многих полковых военных документах писалась именно с двумя буквами «д», впоследствии одна буква «д» по какой-то причине была из написания фамилии убрана. – *Авт.*) донес рапортом командиру своего авиаполка гвардии подполковнику Исаеву, что 3 февраля он вступил в законный брак с гражданкой Лавицкой Людмилой Николаевной, при этом представил в штаб части свидетельство о браке № 9. «Соль» данного рапорта в том, что Вадим Иванович, красивый волжский богатырь, каким запомнили его однополчане, буквально отбил Людмилу Николаевну, также красивую официантку летной столовой батальона аэродромного обслуживания, у летчика 45-го иап Лавицкого Николая Ефимовича (07.12.19 г. р., в РККА с 1939 года, в Отечественной войне с 15.12.41 г.), будущего орденосца (награжден орденами Ленина, Красного Знамени (трижды), Александра Невского, Отечественной войны I степени, медалями), Героя Советского Союза (24.08.43 г.) в составе 100-го гиап.

Однако Людмила Николаевна не принесла счастья ни Фаддееву, ни Лавицкому. Оба ее мужа, Герои Советского Союза, впоследствии погибли: Вадим Фаддеев – 5 мая 1943 года в воздушном бою в небе Кубани; Николай Лавицкий – 10 марта 1944 года в авиакатастрофе на Кавказе. При перелете из Кумтаркала на аэродром Черниговка в районе Гудермеса на высоте 300 м в левой плоскости «Аэрокобры» Николая Лавицкого, из-за замыкания электропроводки, возник пожар. Как предположила комиссия, расследовавшая причины данного чрезвычайного происшествия, из-за этого самолет с небольшим углом пикирования на большой скорости врезался в землю. Летчик парашютом, по невыясненной причине, не воспользовался и погиб на месте падения самолета. Причем Герой Советского Союза гвардии капитан Лавицкий был в это время уже в ранге помощника командира 9-й гиад по воздушно-стрелковой службе и имел на личном боевом счету 23 вражеских самолета, сбитых лично, и два – в паре с ведомым.

Что касается Людмилы Лавицкой-Фаддеевой, то фронтовой солдатский «телеграф» быстро разносил такие личные подробности из жизни «второй половины» знаменитых командиров и до конца войны летчики, в большинстве – суеверные люди, соприкасавшиеся с ней по службе, чурались ее и обходили стороной, как женщину, приносящую беду.

В этот день, 5 февраля, прибыл в 16-й гиап из 494-го иап ЮФ на должность пилота лейтенант Старчиков Николай Алексеевич (1917 г. р., в РККА с 1938 года), в победном 1945 году он станет командиром эскадрильи в составе своего авиаполка, Героем Советского Союза.

Войну с германским фашизмом Николай Старчиков встретил 22 июня 1941 года в составе 12-го иап ВВС ЮЗФ. При этом до июля 1942 года он на самолетах И-16 и Як-1 выпол-

нил 63 боевых вылета на поле боя. С июля 1942 года он проходил переучивание на Липецких курсах усовершенствования командного состава ВВС КА.

10 февраля 1943 года в Аджи-Кабуле командир 16-го гиап издал приказ № 010, в котором довел до личного состава части разбивку личного состава полка по подразделениям и экипажам, согласно штату № 015/284 от 9 сентября 1942 года (32 самолета, 174 человека личного состава) и директивы ВВС Красной армии № 341429с от 21 декабря 1942 года.

Управление:

1. Командир полка, батальонный комиссар Исаев Николай Васильевич.
2. Заместитель командира по политчасти, подполковник Погребной Михаил Акимович.
3. Ординарец командира полка, сержант Виноградов Сергей Гаврилович.

Штаб:

4. Начальник штаба полка, майор Датский Яков Михайлович.
5. Ординарец, красноармеец Кравченко Федор Васильевич.
6. Заместитель НШ по оперативно-разведывательной части, майор Вольский Владимир

Прохорович.

7. Начальник связи, он же помощник НШ, майор Масленников Григорий Тимофеевич.
8. Помощник НШ по спецсвязи, старший лейтенант Сулима Андрей Иванович.

9. Писарь старший, Куличев Александр Петрович. **Отделение строевое и кадров:**

10. Начальник отделения строевого и кадров, старший лейтенант Павленко Леонтий Иванович.

11. Писарь старший, старший сержант Тихомиров Николай Алексеевич.

Начальники служб:

12. Штурман полка, майор Крюков Павел Павлович.

13. Начальник воздушно-стрелковой службы, старший лейтенант Шульга Василий Антонович.

14. Начальник химической службы, капитан Веляев Прокофий Алексеевич.

15. Старший врач полка, военврач 2-го ранга Козьявкин Митрофан Иванович.

Партийно-политический аппарат:

секретарь первичной партийной организации, секретарь первичной комсомольской организации – совместители.

Техническо-эксплуатационная служба:

16. Старший инженер полка (он же – заместитель командира полка по эксплуатации), инженер-капитан Урванцев Аполлинарий Егорович.

17. Инженер полка по вооружению, старший-техник лейтенант Бессокирный Кузьма Михайлович.

18. Инженер полка по электро- и спецоборудованию, военный инженер 3-го ранга, Жмудь Яков Маркович.

19. Техник радиостанции, старший техник-лейтенант Лытаев Анатолий Петрович.

20. Техник по фотооборудованию, старший техник-лейтенант Шишкин Виктор Иванович.

21. Укладчик парашютов, он же завскладом, красноармеец Михальчева Клавдия Егоровна.

22. Укладчик парашютов, он же завскладом, красноармеец Маркина Алевтина Романовна.

23. Укладчик парашютов, он же завскладом, красноармеец Бабкова Мария Ивановна.

24. Писарь, старший по учету самолетов и моторов, сержант Куфтырев Петр Васильевич.

Звено управления полка – механик авиационный (3 человека), моторист авиационный (2 человека) – 5 человек. Матчасть – два боевых самолета и один У-2 (УТ-2).

Боевой расчет летчиков 16-го гиап (без наземного технического персонала. – *Авт.*) по эскадрильям следующий:

1-я эскадрилья

1. Командир аэ, капитан Покрышкин Александр Иванович.
2. Замкомандира по политчасти, капитан Митяев Петр Алексеевич.

1-е звено

1. Командир звена, старший лейтенант Речкалов Григорий Андреевич.
2. Пилот, красноармеец Степанов Иван Платонович.
3. Старший пилот, старшина Голубев Александр Федорович.
4. Пилот, старший сержант Табаченко Петр Петрович.

2-е звено

1. Замкомандира аэ – штурман, старший лейтенант Паскеев Тамимдар Хасьянович.
 2. Пилот, старший сержант Островский Василий Поликарпович.
 3. Старший пилот, старший лейтенант Козлов Борис Васильевич.
 4. Пилот, старшина Шагов Николай Гаврилович.
- Адъютант аэ, капитан Абрамов Василий Филиппович.

2-я эскадрилья

1. Командир аэ, капитан Тетерин Леонид Владимирович.
2. Замкомандира по политчасти, капитан Барышев Михаил Яковлевич.

3-е звено

1. Командир звена, старшина Наumenко Николай Данилович.
2. Пилот, лейтенант Сутырин Михаил Иванович.
3. Старший пилот, старшина Бережной Владимир Емельянович.
4. Пилот, старший сержант Сапунов Дмитрий Герасимович.

4-е звено

1. Замкомандира аэ – штурман, старший лейтенант Искрин Николай Михайлович.
 2. Пилот, старший сержант Никитин Виктор Никитович.
 3. Старший пилот, старшина Мочалов Никита Семенович.
 4. Пилот, сержант Савин Иван Федорович.
- Адъютант аэ, капитан Медведев Иван Михайлович.

3-я эскадрилья

1. Командир аэ, лейтенант Фаддеев Вадим Иванович.
2. Замкомандира по политчасти, капитан Воронцов Петр Павлович.

5-е звено

1. Командир звена, младший лейтенант Вербицкий Степан Яковлевич.
2. Пилот, старший сержант Чесноков Виктор Алексеевич.
3. Старший пилот, лейтенант Ершов Николай Николаевич.
4. Пилот, старший сержант Ефимов Николай Ефимович.

6-е звено

1. Замкомандира аэ – штурман, старший лейтенант Федоров Аркадий Васильевич.
 2. Пилот, лейтенант Труд Андрей Иванович.
 3. Штурман полка, майор Крюков Павел Павлович.
 4. Пилот, старший сержант Моисеенко Яков Анисимович.
- Адъютант аэ, старший лейтенант Коцюбинский Станислав Зенонович.

Технико-эксплуатационная часть – старшие техники эскадрилий, они же помощники командира эскадрильи по эксплуатации (3), механики авиазвена (6), механики авиационные (30), мотористы авиационные (24), техники авиавооружения (3), механики авиавооружения (3), мастера авиавооружения (12), стрелки авиавооружения (18), механики по радио (3), меха-

ники по электроспецоборудованию (3), механики по авиаприборам (3), мастера по кислородному оборудованию (3) – всего 114 военнослужащих.

После сдачи зачетов по знанию материальной части самолета «Аэрокобра» летный состав, пока не имея самих новых самолетов, приступил к тренировкам на самолетах УТИ-4 и Як-7.

С 16 февраля 1943 года 45-й иап, укомплектованный по штату 015/174, с аэродрома Аджи-Кабул первым был отправлен на фронт, в состав действующей армии. С 9 марта подчиненные Ибрагима Дзусова в составе 216-й смешанной авиационной дивизии (сад) приступили к боевой работе с аэродрома Краснодар, имея на вооружении десять Р-39D-2 (номера: 41-38416, 427, 429, 431, 433, 446, 451, 456, 458, 462), одиннадцать Р-39К-1 и девять Р-40Е-1 (номера от 41-36941 до -36944, от 41-36947 до -36950 и № 1773). При этом в составе 45-го иап было 13 молодых пилотов и 18 летчиков с определенным боевым опытом. На вооружении 1-й и 3-й аэ находились самолеты «Аэрокобра», 2-й аэ – «Киттихоук».

17 февраля для дальнейшего прохождения службы в должности пилотов 16-го гиап прибыли два ровесника (оба – 1917 г. р.) младшие лейтенанты Маметов Якуб и Горохов Павел. Если бывший пилот 55-го иап Якуб Маметов возвратился в часть после залечивания ран, полученных в воздушном бою в июне 1941 года, последующей выписки из госпиталя и прохождения реабилитации, то Павел Михайлович Горохов боевого опыта не имел и с самолетом Р-39 не встречался в своей летной практике.

Вместе с ними в полк прибыл (возвратился) с курсов штурманов в Кировабаде заместитель командира 1-й аэ гвардии старший лейтенант Паскеев и приступил к исполнению своих служебных обязанностей.

18 февраля 1943 года состоялся приказ командующего 4-й ВА (№ 013/н), в котором генерал Науменко за боевые отличия на фронте наградил большую группу личного состава своего объединения, среди них несколько военнослужащих 16-го гиап: гвардии старшину Бережного Владимира Емельяновича (орден Красной Звезды) и гвардии капитана Абрамова Василия Филипповича (медаль «За боевые заслуги»).

При этом стоит заметить, что гвардии батальонный комиссар Исаев представлял своих подчиненных командира звена Владимира Бережного за два сбитых самолета противника (ФВ-189 и Ю-88) к награждению орденом Красного Знамени, а адъютанта 1-й аэ (в подчинении – 57 военнослужащих летного и техсостава) Василия Абрамова – орденом Красной Звезды, но, как видим, в итоге решение командира 229-й иад не совпало с мнением командира 16-го гиап.

С 11 марта на аэродром Аджи-Кабул начали поступать «Аэрокобры», предназначенные непосредственно для укомплектования 16-го гиап. Считается, что некоторые летчики авиачасти Исаева сами летали в Иран за ними, однако документальных подтверждений пока не получено.

17 марта 1943 года 32 самолета Р-39 «Аэрокобра», полученные от 25-го зап, были зачислены в боевой состав авиаполка и записаны в книги регистрации самолетов и моторов части, согласно приемо-сдаточным актам.

В последующие дни начались интенсивные полеты, правда не всегда проходившие без происшествий.

Так, 22 марта 1943 года пилот 1-й аэ – гвардии старший сержант Табаченко Петр Петрович (1918 г. р., украинец, уроженец д. Ягановка Сумской области, образование – 7 классов и 3 курса Кировоградского строительного техникума, Херсонская отдельная авиационная школа инструкторов-летчиков 1939 года, прибывший в 16-й гиап 29.09.42 г. из 6-го оутап (командир – полковник Губанов Д.А.) 4-й ВА) выполнял плановый учебно-тренировочный полет по упражнению № 13б на самолете «Аэрокобра» по программе переучивания летчиков на новой материальной части. При выполнении фигуры иммельман, вследствие малой скорости в верхнем положении, самолет сорвался в перевернутый штопор. Пилот Табаченко, не поняв сущно-

сти штопора, так как впервые находился в положении перевернутого штопора, запоздал дать рули управления на вывод из создавшегося положения. После взял ручку управления на себя и перевел самолет в нормальный штопор после двух-трех витков. Выводя самолет из нормального штопора, пилот дал ручку управления от себя и газ, при этом поставив ноги (рули управления) в нейтральное положение. Самолет вышел из штопора на высоте только 500–600 м от земли.

Командир 16-го гиап указал на основные причины предпосылки к летному происшествию: «...можно считать, что личный состав недостаточно усвоил методику и технику выполнения фигур высшего пилотажа, особо фигуру «штопор», и до некоторой степени теряется при попадании в сложную обстановку, не справляясь своевременно с управлением самолета. Недостаточно учитываются ошибки, допускаемые в технике пилотирования, как на послеполетных разборах, так и на предполетной подготовке».

При этом он приказал командирам эскадрилий проработать с летным составом методические указания по технике пилотирования на самолете «Аэрокобра», обратив особенное внимание на выполнение фигур высшего пилотажа, особенно тщательно изучить параметры и способы ввода и вывода самолета из штопора, а также действия пилотов при случайном срыве в нормальный и перевернутый штопор. Кроме этого, проверить весь летный состав части на самолете УТИ-4 или Як-7 на срыв в штопор и вывод самолета из штопора.

Пилотаж на самолете «Аэрокобра» по выполнению фигур высшего пилотажа рекомендовано было производить на высоте не ниже 13 000 футов и пилотировать, строго придерживаясь зоны пилотирования и не над горами.

На всех послеполетных разборах и предполетной подготовке тщательно разбирались допускаемые ошибки летчиков в технике пилотирования, не допуская ни одного случая неразобраным, доводя недостатки и ошибки своевременно до каждого летчика.

К 2 апреля 1943 года 16-й гиап был сформирован по штату 015/174 в количестве 32 экипажей и убыл на Северо-Кавказский фронт в состав 216-й сад 4-й ВА, имея на вооружении четырнадцать Р-39L-1 (модель 26В), семь Р-39К-1 (модель 26А) и одиннадцать Р-39D-2 (модель 26Д), все с авиационными моторами «Аллисон» V-1710-63 мощностью 1325 л. с. При этом модели Р-39L и D-2 были укомплектованы трехлопастными воздушными винтами фирмы «Кертисс-электрик», а модель Р-39К – винтами «Аэропродуктс».

Вооружение «Аэрокобр», в зависимости от модификации и серии самолета, было различным, но в базовом варианте оно состояло из авиационной пушки калибра 20 мм (боекомплект 60 авиаснарядов), двух синхронных фюзеляжных пулеметов фирмы Colt-Browning M-2 (281 патрон на пулемет) калибра 12,7 мм и четырех крыльевых пулеметов калибра 7,62 мм (БК – 500– 1000 авиапатронов).

Причем на самолетах серии D-2 для уменьшения взлетной массы самолета боекомплект фюзеляжных пулеметов был сокращен с 270 до 200 патронов, а крыльевых – с 1000 до 50 патронов на каждый пулемет.

На последующей модификации Р-39Q (модель 26) устанавливался авиационный мотор «Аллисон» V-1710-85 мощностью 1200 л. с. и пушка калибра 37 мм (БК – 30 авиаснарядов). Кроме того, четыре крыльевых пулемета были заменены двумя крупнокалиберными (12,7 мм), размещенными в обтекателях под крылом.

Практически все серии «Аэрокобр» отличались комплектами радиооборудования и вместимостью внутренних топливных баков самолетов (от 450 л), однако при этом была возможность использовать подвесные топливные баки.

Вот полный список новой материальной части, на которой 16-й гиап вылетал с Закавказья на фронт:

Р-39Д-2	№ 38424	с мотором «Аллисон»	№ АС-42-135023
	№ 138425	»	№ АС-42-135004
	№ 138428	»	№ АС-42-135005
	№ 138430	»	№ АС-42-135027
	№ 138434	»	№ АС-42-135233
	№ 138437	»	№ АС-42-135148
	№ 138438	»	№ АС-42-135185
	№ 138528	»	№ АС-42-135058
	№ 138547	»	№ АС-42-135212
	№ 138550	»	№ АС-42-135084
	№ 138555	»	№ АС-42-26267
Р-39К-1	№ 24405	с мотором «Аллисон»	№ АС-42-135308
	№ 24406	»	№ АС-42-135304
	№ 24418	»	№ АС-42-135314
	№ 24419	»	№ АС-42-26268
	№ 24421	»	№ АС-42-135288
	№ 24422	»	№ АС-42-26245
	№ 24445	»	№ АС-42-26259
Р-39Л-1	№ 4507	с мотором «Аллисон»	№ АС-42-26316
	№ 24531	»	№ АС-42-26344
	№ 24537	»	№ АС-42-26290
	№ 24552	»	№ АС-42-26252
	№ 24572	»	№ АС-42-26389
	№ 24574	»	№ АС-42-26409
	№ 24576	»	№ АС-42-26392
	№ 24577	»	№ АС-42-26395
	№ 24593	»	№ АС-42-25416
	№ 24594	с мотором «Аллисон»	№ АС-42-26434
	№ 24601	»	№ АС-42-25411
	№ 24603	»	№ АС-42-25418
	№ 24607	»	№ АС-42-26406
	№ 24612	»	№ АС-42-26419

Генерал-майор авиации Борман А.В., командир 216-й смешанной авиационной дивизии (42-й гиап, 57-й гиап, 45-й иап), знал о прибытии в свое подчинение новой «отдохнувшей» в тылу авиационной части, перевооруженной на импортную авиатехнику и полностью уком-

плектованной летным и техническим составом, из которых многие имели значительный боевой опыт, что, несомненно, радовало комдива.

2 апреля 1943 года с аэродрома Аджи-Кабул на аэродром Кутаиси вылетели начиная с 15.00 32 летчика 16-го гиап. Состав летного эшелона был следующий: Исаев, Крюков, Шульга, Покрышкин, Паскеев, Речкалов, Козлов, Голубев, Степанов, Шагов, Островский, Табаченко, Маметов, Тетерин, Искрин, Бережной, Науменко, Сутырин, Сапунов, Мочалов, Никитин, Савин, Старчиков, Фаддеев, Федоров, Вербицкий, Ершов, Труд, Чесноков, Моисеенко, Ефимов, Горохов. В 16.50 последние два пилота части (Ефимов и Горохов) благополучно приземлились на аэродроме Кутаиси. За время перелета встречи с противником в воздухе не было, боеприпасы летным составом не расходовались. На шесть дней по различным причинам задержалась на аэродроме Кутаиси исаевская авиационная часть.

Только 8 апреля продолжился перелет 16-го гиап на фронт. Маршрут следования: аэродром Кутаиси – аэродром Краснодар.

Первой вылетела группа из 22 «Аэрокобр» под управлением командира авиаполка Николая Исаева. Вместе с ним перебазировались пилоты Шульга, Покрышкин, Паскеев, Речкалов, Козлов, Голубев, Степанов, Шагов, Маметов, Бережной, Науменко, Савин, Тетерин, Искрин, Сутырин, Сапунов, Табаченко, Островский, Никитин, Старчиков и Мочалов. Перелет двух эскадрилий авиаполка прошел благополучно.

Перелет 3-й аэ 16-го гиап (командир – гвардии старший лейтенант Фаддеев) в количестве 10 самолетов «Аэрокобра» с аэродрома Кутаиси на аэродром Тбилисская не обошелся без ЧП.

Ведущим группы был назначен сам командир эскадрильи, несмотря на то что в ее составе был штурман части Павел Крюков. Взлет пилоты произвели с аэродрома Кутаиси в 16.10, крайний самолет приземлился на аэродроме Тбилисская в 17.40. При посадке командир звена гвардии младший лейтенант Вербицкий потерпел аварию, причиной которой явилась потеря им ориентировки при планировании. Командир звена Вербицкий посадку произвел на пахоту вне аэродрома. Из-за мягкого грунта на месте посадки его самолет скапотировал. В результате аварии летчик получил легкие ушибы, но самолет «Аэрокобра» № 138430 был разбит и ремонту не подлежал. Авиационный мотор «Аллисон» У-1710-63 № 135027 и оставшиеся пригодные приборы и агрегаты с поврежденного самолета были погружены 103-й технической командой 25-го района авиационного базирования (РАБ) на платформу на железнодорожной станции Кавказская и направлены на железнодорожную станцию Ельжанка Сталинградской области. 11 апреля мотор поврежденной «Аэрокобры» был сдан представителем 16-го гиап техником-лейтенантом Беляевым в армейскую разделочную базу.

Остальные 9 самолетов группы Фаддеева (Крюков, Фаддеев, Федоров, Ефимов, Ершов, Моисеенко, Чесноков, Труд, Горохов) произвели посадку нормально.

В этой группе летел и штурман авиаполка гвардии майор Крюков, однако он, по мнению командира части, не принял решительных мер для восстановления потерянной ориентировки в воздухе подчиненным, а понадеялся на ведущего группы, что и сказалось на выполнении боевой задачи.

Командир 16-го гиап гвардии подполковник Исаев жестко указал на виновников данного происшествия: «Ведущий группы – гвардии старший лейтенант Фаддеев и штурман авиаполка гвардии майор Крюков».

Александр Иванович Покрышкин в книге «Познать себя в бою» об этом эпизоде пишет следующее: «К вечеру... отсутствовала эскадрилья Фаддеева. Оправдались мои предположения. Приняв разлив Кубани, подступающей к Краснодару с запада, за залив Азовского моря, ведущий Павел Крюков изменил курс и увел свою группу правее. Самолеты сели вынужденно на пустующий грунтовой аэродром в районе Тихорецка. Посадка на последних литрах бензина прошла организованно, без поломок. Туда были направлены бензовозы, и утром летчики

должны вернуться в полк. Узнав, что у боевых товарищей все в порядке, мы вздохнули с облегчением».

Так как это «организовано, без поломок»? Выходит, это командир полка неправильные приказы пишет в ходе боевых действий?

Первый день нахождения 16-го гиап на Северо-Кавказском фронте (09.04.43 г.) описан в книге Тимофеева «Кубанская битва» следующим образом:

«9 апреля командир 16-го гвардейского полка Н.В. Исаев распорядился сделать облет линии фронта двумя эскадрильями в составе четырнадцати самолетов. Покрышкин предлагает первые вылеты делать четверками или шестерками, поскольку группа более чем из восьми самолетов становится маломаневренной. В ответ Александр Иванович получает резкую отповедь и очередное приказание «не мешать». Снова нелетающий командир, по оценке Покрышкина, «имея смутное представление о динамике боевого вылета и боя истребителей, о тактике действий противника, давал указания, оторванные от действительной обстановки в воздухе».

Вадим Фадеев при виде плотного строя «аэрокобр», полетевших к переднему краю на одной высоте, возмущался:

– Саша, ты посмотри, что они делают. Они же столкнутся между собой...

– Это еще не так страшно, Вадим! Вот если встретятся с «мессами», то кого-то мы сегодня недосчитаемся... Эта его идея нам дорого может обойтись.

– Пусть меня под суд отдадут, но я не полечу на облет. Это же глупость!

– Согласен, но у нас мало власти с тобой. Может быть, повезет и все обойдется нормально.

...Легкой добычи «эксперты» люфтваффе не упускали. Пара «мессершмиттов», применив излюбленную атаку на скорости из облаков, снайперской очередью сбила одну из «кобр» и тут же оторвалась от преследования. Летчику удалось спастись, остальные, как пишет Покрышкин, «были в подавленном настроении... Психологическую травму на парашюте не спустить». Исаев после разговора с Фадеевым отменил такой же облет его эскадрильей.

Участие самого Покрышкина в облете Исаев вынужден был отменить еще раньше. Из штаба дивизии поступил приказ направить группу в район Крымской навстречу ожидаемым немецким бомбардировщикам».

Однако «Журнал боевых действий 16-го гиап», как мы увидим дальше, не отражает вышеописанные пассажи мемуариста. Там запротоколировано с армейской точностью, кто, в какое время и какие задачи выполнял и каков результат боевой работы летчиков авиаполка.

9 апреля 1943 года в 8.40 первыми в воздух с аэродрома Краснодар, на котором располагалось управление и КП 216-й смешанной авиадивизии (сад), поднялось три пары «Аэрокобр» 16-го гиап под управлением командира 1-й аэ гвардии капитана Покрышкина Александра в составе: Покрышкин – Голубев, Речкалов – Степанов, Паскеев – Козлов. Боевая задача (не облет линии фронта) была поставлена следующая – прикрытие наземных войск в районе Абинской.

При возвращении с боевого вылета на свой аэродром 5 самолетов покрышкинской группы произвели посадку нормально, а «Аэрокобра» гвардии старшего лейтенанта Речкалова потерпела аварию. Летчик не учел наличия попутного ветра на глиссаде, поэтому посадочная скорость «Аэрокобры» была им превышена, и его самолет выкатился за пределы бетонной взлетно-посадочной полосы на мягкий грунт. Передняя стойка шасси его самолета сложилась, и «Аэрокобра» развернулась влево. В результате была поломана и передняя носовая и левая основная стойки шасси, разбита левая консоль крыла и погнут воздушный винт. Повреждения «Аэрокобры» были тяжелыми. Самолет силами полковых авиамехаников отремонтировать не представлялось возможным, и его отправили на восстановление в дивизионные ПАМ.

После заруливания «Аэрокобр» на свои стоянки ведущий группы Александр Покрышкин на КП авиаполка доложил, что в районе Крымская – Абинская они видели, как одна «Аэро-

кобра» (Ивана Степанова) и 4 самолета ЛаГГ-3 на высоте 5500 м вели воздушный бой с двумя немецкими истребителями Ме-109. Оставшаяся пятерка Р-39 в районе Абинской наблюдала за одним «Мессершмиттом», который от атаки советских самолетов ушел с пикированием.

Автором первой воздушной победы 16-го гиап в 1943 году стал пилот красноармеец Иван Степанов, который в 9.20 в районе Крымская – Абинская сбил вражеский самолет (Ме-109 ушел с белым дымом и снижением). Это подтвердил его комэск гвардии капитан Покрышкин.

В фюзеляже «Аэрокобры» Степанова механики нашли 5 мелкокалиберных пробоин, остальные самолеты группы были без повреждений.

Расход боеприпасов группы Покрышкина за этот вылет составил 48 авиапатронов калибра 12,7 мм и 70 авиапатронов калибра 7,62 мм.

Каким способом производился подсчет израсходованных боеприпасов? Оригинальная компоновка «Аэрокобры» позволяла накапливать звенья пулеметной ленты и стреляные гильзы в специальных нижних отсеках фюзеляжа самолета (для сохранения центровки летательного аппарата), поэтому по прилете на свой аэродром мастер авиавооружения (на самолете Ивана Степанова, например, им был гвардии сержант Афанасьев Николай Васильевич (1917 г. р., в РККА с 1938 года), открыв соответствующие лючки, мог на земле пересчитать израсходованные в данном вылете авиационные снаряды и патроны и доложить фактический расход БК по команде.

Покрышкин и Голубев пробыли в воздухе в первом боевом вылете на СКФ 1 час 20 минут, Речкалов – ровно час, остальные три пилота – по 50 минут.

В 11.25 на самолете «Аэрокобра» с бортовым номером 200 с аэродрома Тбилисская взлетел гвардии майор Крюков. Через 20 минут он благополучно приземлился на аэродроме Краснодар.

В 13.05 на выполнение боевого задания (прикрытие наземных войск в районе Гладковский – Шептальский – колхоз имени Кирова) вылетела шестерка «Аэрокобр» под управлением гвардии капитана Тетерина. Ведомым командира 2-й аэ был пилот Науменко. Две другие пары составили пилоты: Искрин – Старчиков, Мочалов – Савин.

В районе Гладковского наши летчики наблюдали за 2 немецкими истребителями Ме-109, которые, заметив численно превосходящий их патруль советских «Аэрокобр», бой не приняли и быстро ушли в облачность. Группа Тетерина продолжала патрулирование на высоте 3000–5000 м и организовано в 14.10 приземлилась, не израсходовав ни одного авиаснаряда или патрона.

Сразу же после посадки группы Тетерина командир 16-го гиап снова выпустил на боевое задание шестерку «Аэрокобр» под управлением комэска-1 Александра Покрышкина. Ведомым у него полетел уже Григорий Речкалов, правда не на своем самолете. Ведомым Мочалова вылетел пилот Табаченко, ведомым Степанова – Александр Голубев. Наша «перекроенная» группа, патрулировавшая на высоте 4500 м, за час полетного времени так же, как и предыдущая группа, противника в воздухе не встретила. Авиационное оружие советских летчиков не «выстрелило», расхода боеприпасов не было.

В 17.00 последняя в этот день шестерка «Аэрокобр» под управлением гвардии старшего лейтенанта Искрина вылетела на патрулирование в заданный район. Вместе с ним поднялись в воздух на выполнение боевого задания пилоты Бережной, Мочалов, Савин, Сапунов и Сутырин. И этот вылет летчиков 2-й аэ прошел безрезультатно. Боестолкновений с противником в воздухе не было.

В 18.15 все самолеты искиринской группы зарулили на стоянки. Боевая работа авиаполка на сегодня закончилась.

25 боевых вылетов совершили летчики 16-го гиап за 9 апреля, провели один воздушный бой, сбили один истребитель врага (пилот – красноармеец Иван Степанов) и не потеряли в воздухе ни одной «Аэрокобры» – таков итог первого дня ведения боевых действий авиаполком

гвардии подполковника Исаева в составе 216-й сад (командир – генерал-майор авиации Борман А.В.) ВВС Северо-Кавказского фронта.

За два летных происшествия, произошедшие до 10 апреля в 16-м гиап, в результате которых было выведено из боевого состава полка два самолета, виновные получили строгие взыскания.

14 апреля командир 16-го гиап объявил в приказе по авиаполку – за посадку самолета Р-39 «Аэрокобра» вне аэродрома (при перелете с Закавказья на фронт), в результате чего самолет был сломан, – штурману авиаполка и командиру 3-й аэ выговор, с командира звена младшего лейтенанта Вербицкого приказал удерживать в течение четырех месяцев по 25 % из зарплаты в счет возмещения причиненного ущерба.

За невнимательность и плохую осмотрительность при посадке на аэродром Краснодар, в результате чего самолет выведен из строя на пять суток, командир звена гвардии старший лейтенант Речкалов был арестован на трое суток домашнего ареста с удержанием 50 % денежного содержания за каждый день ареста.

Однако долго «прохлаждаться» на земле Григорию Речкалову не пришлось. Строгость наказания, видно, пошла на пользу, да и боевая обстановка в воздухе не располагала к «укрытию» опытных пилотов под арестом. Как видим, и 9 и 10 апреля Речкалов продолжал летать на боевые задания. 11 апреля в составе 4 самолетов «Аэрокобра» он вылетел на прикрытие боевых порядков своих войск в районе станиц Абинская и Крымская. В этом районе группа встретила 2 немецких истребителя Ме-109, которые, маскируясь солнцем, начали атаковать вторую пару его ведомых. Речкалов заметил эту хитрость врага и пришел на помощь товарищам. Противник пытался уйти от огня «Аэрокобр» резким пикированием, но Речкалов, умело сочетая огонь с маневром, с дистанции 40–50 м начал расстреливать немецкий самолет и в итоге сбил один «Мессершмитт». Самолет противника, по докладу пилота, упал в озеро в 1,5–2 км севернее Абинской. Так он записал на свой боевой счет первый сбитый немецкий самолет на Кубани.

Воздушную победу Речкалова подтвердили ведущий группы – гвардии капитан Покрышкин и ведомый Речкалова – гвардии старший сержант Табаченко.

В апреле 1967 года за круглым столом журнала «Знание – сила» встретились участники «Кубанского сражения» – грандиозной воздушной битвы, которая развернулась в небе над Кубанью весной 1943 года. В редакции журнала собрались: дважды Герой Советского Союза маршал авиации Савицкий; дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Речкалов; Герой Советского Союза генерал-майор авиации Авдеев; генерал-майор авиации Борман; Герой Советского Союза полковник Лебедев; Герой Советского Союза полковник Тищенко – автор книги «Ведомые» Дракона»; Герой Советского Союза полковник Шмелев; полковник Калинин – автор книги «Истребители над «Голубой линией»; полковник Журавлев; литератор Погребной – автор книги «Человек из легенды».

Григорий Речкалов поделился своими воспоминаниями о тех годах:

«Мы прилетели на Кубань 8 апреля. Первым в нашем полку открыл счет сбитых самолетов Миша Сутырин. 9 апреля в восемь часов утра он в районе станицы Анастасиевская вогнал в плавни «Мессершмитт-109».

Я свой кубанский счет открыл одиннадцатого, а Покрышкин – двенадцатого апреля».

Однако в «Журнале учета сбитых самолетов противника 16-го гиап» первый сбитый самолет после прибытия авиаполка Исаева на фронт записан на пилота красноармейца Степанова Ивана Платоновича. В 9.20 9 апреля он имел боестолкновение с немецким истребителем, в результате «Ме-109 уходил со снижением с дымящим мотором. Подтверждает – капитан Покрышкин». Но, как сейчас известно, немецкие летчики нередко уходили от преследования с пикированием или на форсаже, при этом авиамотор самолета выбрасывал большое количество дымовой смеси, что наши пилоты считали результатом попадания своей пушечно-пулеметной

очереди. Непонятно, правда, как немецкий самолет атаковал ведомый Речкалова, а не ведущий и как «дымный» самолет засчитали за сбитый.

При этом следует сказать, что расход боеприпасов шести «Аэрокобр» в этом вылете был следующий: израсходовано авиапатронов калибра 12,7 мм – 48 шт., а калибра 7,62 мм – 70 шт.

Однако в этой же графе, где запротоколирована воздушная победа Степанова, то есть 9 апреля 1943 года, ниже, совершенно другими чернилами вписана фамилия Покрышкин и ему также зачтена воздушная победа над Ме-109. Свидетелями этого события записаны летчики Речкалов, Старчиков и Степанов. Однако лейтенант Старчиков 9 апреля только один раз поднимался в воздух, и то в составе своей эскадрильи, в паре с Николаем Искриным, и видеть воздушную победу командира 1-й аэ гвардии капитана Покрышкина никак не мог. Да и «Журнал боевых действий» это не подтверждает, как и Григорий Андреевич не вспомнил этот сбитый Покрышкиным «Мессершмитт». А был ли мальчик?..

10 апреля погода стояла пасмурная: облачность – 10 баллов (высота 4000–4500 м), видимость – до 10 км. Первый вылет в 7.48 совершила группа из 6 «Аэрокобр» под управлением гвардии капитана Тетерина в составе: Тетерин – Старчиков, Бережной – Сапунов, Науменко – Сутырин. С боевой задачей по прикрытию наземных войск в районе патрулирования летчики справились.

По возвращении на свой аэродром командир 2-й аэ доложил, что в районе Анастасьевки на высоте 2000–3000 м они провели бой парами с 4 немецкими истребителями Ме-109. В этом воздушном бою около 8.20 пилот гвардии лейтенант Сутырин сбил Ме-109, который упал в районе севернее Анастасьевки. Подтвердили воздушную победу гвардии младший лейтенант Науменко, лейтенант Старчиков и радиостанция наведения с позывным «Белка».

В 8.30 старший пилот гвардии младший лейтенант Бережной также сбил «Мессершмитт» в том же районе. Как записано в полковых документах: «Ме-109 задымился и ушел со снижением к земле, падение не наблюдалось».

Практически сразу же после посадки группы Тетерина, в 8.55 в воздух поднялась шестерка «Аэрокобр» под управлением гвардии капитана Покрышкина в составе: Покрышкин – Паскеев, Шагов – Островский, Козлов – Голубев.

Однако в своих мемуарах Покрышкин пишет, что Исаев назначил ведущим группы на этот вылет не его, а заместителя командира – штурмана эскадрильи гвардии старшего лейтенанта Паскеева, а Покрышкин своей парой (Покрышкин – Голубев) прикрывал его звено. Но в «Журнале боевых действий» порядок и перечень вылетающих летчиков был именно такой, первой стоит фамилия Покрышкин. Кроме того, Александр Иванович вспомнил, что ведомым у Паскеева был летчик Савин и он (Покрышкин) после вылета с ним разговаривал и Савин давал ему объяснения – но, как мы видим из официального полкового документа, Савин даже в воздух вместе с ними не поднимался. Ошибки с составом и датой вылета быть не может, так как есть реперная точка – в этом вылете погиб летчик Голубев. После этого вылета фамилия сержанта Александра Голубева больше никогда не встретится в «Журнале боевых действий».

Боевая задача группе Покрышкина/Паскеева была поставлена кратко – прикрыть наземных войск в районе колхоз «Красный табаковод» – поселок Гладковский – станица Украинская – Шептальский – Верхний Ставропольский – колхоз имени Кирова.

В районе Крымская – Абинская наши летчики провели на высоте 3200–3500 м воздушный бой с 10 немецкими истребителями Ме-109. После атаки «Аэрокобр» часть самолетов противника от боя сразу уклонилась, а часть ушла с пикированием на свою территорию.

Перипетии этого воздушного противостояния доподлинно неизвестны, однако точно зафиксировано, что в 9.50 через КП авиаполка «по радио капитан Покрышкин вызвал помощь». К этому времени в небе остался только он сам. Пилот Островский возвратился домой в 9.30, Паскеев и Шагов в 9.50 совершили посадку на аэродроме базирования, судьба опытной пары в составе Голубева и Козлова оставалась неизвестной.

Как вспоминает в мемуарах Покрышкин, когда по прилете он спросил у техника самолета о судьбе Голубева – тот ответил, что «он и Козлов не садились. По времени у них уже кончилось горючее».

Комэск-1 многозначительно заметил: «Все ясно. Молодых летчиков, видимо, сбили».

Ох, Александр Иванович, Александр Иванович, это Голубев и Козлов – молодые летчики?!

Борис Козлов с первого дня войны на фронте, Александр Голубев – с августа 1941 года, оба награждены орденом Красного Знамени (тогда как Покрышкин имел на это время только не очень «уважаемый» в авиации орден Ленина). Первый провел больше 180 боевых вылетов, второй – больше 215 и сбил лично два немецких самолета. Какие же они «молодые»!

После выяснения причин невозвращения с боевого задания двух пилотов покрышкинской группы выяснилось, что «... тов. Козлов проявил в этом бою героизм и отвагу. Зная, что боеприпасы израсходованы, пошел на таран противника, в результате чего самолет противника горящим упал в районе Кр. Табаковод. Сам тов. Козлов выпрыгнул с парашютом, при выпрыгивании получил удар стабилизатором, при ударе потерял сознание, в которое пришел в полевом госпитале». Правда, факт воздушного тарана немецкого самолета старшим летчиком Борисом Козловым был отражен только в наградном листе на последнего, подписанном Николаем Исаевым 15 июня 1943 года. Но, несмотря на то что мнение командира 16-го гиап (наградить гвардии старшего лейтенанта Козлова вторым орденом Красного Знамени, первым он был награжден 25.05.42 г.) поддержал и командир 216-й сад подполковник Дзусов, командующий 4-й ВА наградил его за этот воздушный бой орденом Отечественной войны II степени.

В 9.55 на помощь Александру Покрышкину срочно взлетела пятерка «Аэрокобр» под управлением замкомандира 2-й аэ Николая Искрина (Искрин, Науменко, Бережной, Сутырин и Савин). Кто-то один из пилотов этой группы остался без ведомого, но, наверное, только такое количество боеготовых летчиков мог поставить под ружье в тот момент командир авиаполка, или же это было сделано специально – «под Покрышкина», оставшегося в одиночку в небе.

В районе Суворовского наша пятерка истребителей провела на высоте 3200–4200 м воздушный бой с шестеркой Ме-109. Однако воздушных побед с нашей стороны зафиксировано не было. На аэродром не возвратился самолет гвардии лейтенанта Сутырина. О судьбе его никто не знал.

В 10.30, пробыв в воздухе 1 час 35 минут, совершил посадку Покрышкин. Вслед за ним в 10.45 – Искрин, в 11.15 – Науменко, Бережной и Савин.

В мемуарах Покрышкина эпизод с вызовом себе на помощь «подмоги» (как это вообще можно выдумать, чтобы Покрышкин о помощи просил!), вылетом искринской пятерки, естественно, не описан. Враки все это – наверное, писарь полка темной ночью сам это выдумал и записал в отчетный документ части!

Описаны в мемуарах только удачные атаки Покрышкина и разгон им в этом вылете групп «Юнкерсов» и «Мессершмиттов».

Расход боеприпасов за утренние вылеты был следующий: авиапатронов 20 мм – 12 шт., 12,7 мм – 890 шт., 7,62 мм – 1580 шт.

В этот же день 3-я аэ 16-го гиап в составе Крюкова, Фаддеева, Федорова, Ефимова, Ершова, Горохова, Чеснокова и Труда в период 11.20–11.40 совершила благополучный перелет по маршруту Тбилисская – Краснодар. В воздухе противника не было. Перелет прошел успешно. 16-й гиап «воссоединился» на аэродроме Краснодар.

В 14.30 на прикрытие наземных войск в том же районе колхоз «Красный табаковод» – Гладковский – Украинская – Верхний Ставропольский – совхоз имени Кирова вылетела группа из 12 «Аэрокобр» под руководством штурмана 16-го гиап гвардии майора Крюкова (Крюков, Покрышкин, Речкалов, Степанов, Шагов, Искрин, Науменко, Бережной, Старчиков, Сапунов, Никитин, Савин). Погода стояла хорошая, облачность 6–8 баллов на высоте 4000–4500 м.

Пилоты крюковской группы, израсходовав 300 авиапатронов калибра 12,7 мм и 88 авиапатронов калибра 7,62 мм, задание выполнили. Высота патрулирования составила 5000 м. В районе югозападнее станицы Абинской наши экипажи наблюдали 4 немецких Me-109. Но те, увидев втрое превосходящий их по численности советский воздушный патруль, не приняв боя, ушли на свою территорию. В половине четвертого дня вся группа совершила посадку на своем аэродроме базирования.

В 14.50 в воздух с боевой задачей по прикрытию наземных войск и посадки крюковской группы поднялись две пары: Табаченко – Маметов и Островский – Паскеев. Полет четверки «Аэрокобр» прошел без боестолкновений, и в 15.40 они зарулили на стоянки.

В 16.20 группа командира 3-й аэ гвардии старшего лейтенанта Фаддеева (8 бортов – пилоты Фаддеев, Федоров, Труд, Ершов, Чесноков, Моисеенко, Горохов и Ефимов) вылетела с аэродрома Краснодар и в 16.40 совершила благополучную посадку на аэродроме Поповическая. Немецких самолетов в воздухе группа не встретила.

На этот же аэродром в два приема перелетел и весь оставшийся летный состав 16-го гиап. В 16.55 в воздух поднялись пилоты Тетерин, Искрин, Науменко, Речкалов, Савин, Сапунов, Бережной, Никитин и Старчиков. Через 20 минут боевая задача была выполнена, посадка группы прошла организованно.

В 17.35 вторая группа – Покрышкин, Шульга, Шагов, Исаев, Крюков, Паскеев, Островский, Маметов, Табаченко и Степанов также взлетела курсом с Краснодара на Поповическую. В 17.55 все 27 боеготовых самолетов и пилотов 16-го гиап снова «воссоединились» на аэродроме у станицы Поповической, где уже базировался братский 45-й иап. Здесь же разместился и штаб 216-й сад (4-я ВА).

Так закончился второй день боевой работы 16-го гиап на Северо-Кавказском фронте – 10 апреля. В активе, в боевом зачете авиаполка – 2 сбитых немецких самолета (воздушные победы Бережного и Сутырина), в пассиве – гибель однополчанина гвардии сержанта Голубева Александра и тяжелое ранение гвардии старшего лейтенанта Козлова Бориса, а также потеря двух «Аэрокобр» – и это все потери за один утренний групповой вылет под руководством комэска-1.

11 апреля первыми в 8.25 с аэродрома Поповическая вылетели на выполнение боевой задачи в указанном районе пилоты 2-й аэ: Тетерин, Старчиков, Бережной, Сапунов, Науменко и Савин. Под руководством своего командира они полтора часа патрулировали в воздухе над линией фронта (район Украинская – Шептальский– Верхний Ставропольский – колхозы «Красный табаковод», имени Кирова – Гладковский).

В районе Абинской наши пилоты встретили два истребителя Me-109, которые, однако, увидев советские самолеты, с боевого курса не свернули и произвели по ним атаку. Летевшая вверху нашей «этажерки» пара «Аэрокобр» атаковала оба «Мессершмитта». Немецкие летчики боя не приняли и ушли с набором высоты и вторично попытались атаковать краснозвездные самолеты. В это время гвардии капитан Тетерин со своим ведомым гвардии старшим лейтенантом Старчиковым атаковали два Me-109. По докладу пилотов Савина и Сапунова, один Me-109 был сбит гвардии капитаном Тетериным. «Мессершмитт» в 9.10 упал юго-западнее Абинской. При выходе из атаки самолет Тетерина из-за облаков атаковала вторая пара Me-109, однако его ведомый, Старчиков, надежно прикрыл своего ведущего. «От решительных и смелых атак его группы самолеты противника уходили от поля боя, не вступая в бой», – записано в наградных документах Леонида Тетерина.

Гвардии младший лейтенант Науменко воздушный бой не вел, ввиду отказа на его самолете генератора и аккумулятора.

По прилете на свой аэродром механики обнаружили только на самолете Тетерина боевые повреждения.

Расход боеприпасов группы Тетерина составил: авиаснарядов 37 мм – 80 шт., авиапатронов 12,7 мм – 700 шт. и 7,62 мм – 1600 шт.

В 10.05 в воздух поднялась восьмерка «Аэрокобр» под управлением гвардии капитана Покрышкина. Погода стояла неважная: дождь, видимость 1,5–2 км, облачность 4–5 баллов.

Вместе с ним на прикрытие наземных войск 52-й армии вылетели пилоты Паскеев, Степанов, Речкалов, Табаченко, Шагов, Островский и Маметов.

Снова в районе Абинской наши истребители встретили шесть Ме-109. Ввиду низкой облачности маневрировать на малых высотах нашим самолетам было затруднительно. Свои атаки воздушный противник производил внезапно из-за облаков с ракурсов $\frac{3}{4}$ и $\frac{4}{4}$ и в последующем снова маскировался в плотных облаках.

Снова покрышкинскую группу постигла неудача – в результате воздушного боя была сбита «Аэрокобра», управляемая пилотом гвардии младшим лейтенантом Маметовым Якубом (1916 г. р., в РККА с 1936 года, уроженец Фрайдоровского района (сейчас Новоселовского) Крымской АССР, жена – Маметова Ксения Мустафьевна, г. Евпатория). Он вместе с самолетом упал в озеро в районе севернее Абинской. Пилот погиб. Места захоронения у него нет.

Младший летчик Якуб Маметов был опытным пилотом, с первого дня войны он в составе 55-го иап отражает налеты фашистской авиации. Уже 28 июня 1941 года в воздушном бою с немецкими бомбардировщиками уничтожает одного из них. Благо с боевой стрельбой у него ладилось: за 1941 год командование 2 раза выносило ему благодарности за отличные результаты при выполнении учебных стрельб по конусу.

5 июня Якуб был ранен в воздушном бою и надолго выбыл из строя. К этому времени он выполнил 32 боевых вылета. За боевые отличия в первые месяцы войны он был представлен командиром 55-го иап майором Ивановым к награждению орденом Красного Знамени, с которым согласились и командир 20-й сад, и командующий 9-й армией, но только командующий ВВС Южфронта генерал Шелухин снизил достоинство награды до ордена Красной Звезды (постановление Военного совета Южного фронта от 06.11.41 г. № 016/н).

В этом групповом вылете был поврежден самолет гвардии старшего сержанта Петра Табаченко – перебита трубка тормозной системы.

Пилот гвардии старший сержант Островский был вынужден сесть на аэродроме Новотитаровская из-за полной выработки авиационного горючего.

Однако, несмотря на сложную обстановку в воздухе, гвардии старший лейтенант Речкалов в воздушном бою в 10.50 сумел сбить один немецкий истребитель Ме-109, который упал в озеро в 1,5–2 км севернее Абинской. Свидетелями успешной атаки Григория Речкалова были Покрышкин и Табаченко.

По результатам этого воздушного противостояния командованием авиаполка был сделан для всего летного состава один из главных выводов – противник внезапно атакует наши воздушные патрули мелкими группами, не более 2–4 самолетов, в основном из-за облаков.

Расход боеприпасов группы Покрышкина составил: авиаснарядов 37 мм – 76 шт., авиапатронов 12,7 мм – 640 шт. и 7,62 мм – 800 шт.

В 13.20 четверка гвардии старшего лейтенанта Искрина (Искрин, Савин, Науменко, Старчиков) вылетела на патрулирование в заданный район. Облачность продолжала быть высокой – 10 баллов. Боестолкновений с противником за 1 час 15 минут полетного времени не было.

В 14.15 командир 2-й аэ гвардии капитан Тетерин совершил перелет на аэродром Камышевская.

В 14.20 четверка Фаддеева (Фаддеев, Горохов, Федоров, Труд) вылетела на прикрытие наземных войск. В районе Украинская– Шептальский – Верхний Ставропольский – колхоз «Красный табаковод» – имени Кирова – Гладковский они провели воздушный бой с четырьмя Ме-109. В этом бою командир 3-й аэ гвардии старший лейтенант Фаддеев в 15.25 сбил один

«Мессершмитт». Самолет противника в районе 6–8 км южнее Абинской упал и сгорел, а «экипаж погиб».

Радиостанция наведения «Белка» информировала об этом советского летчика: «Прекратите стрельбу, Ме-109 горит!» Подтвердил воздушную победу своего командира его постоянный ведомый – гвардии лейтенант Труд Андрей.

Расход боеприпасов составил: авиаснарядов 37 мм – 28 шт., авиапатронов 12,7 мм – 240 шт. и 7,62 мм – 50 шт.

11 апреля после обеда героем дня стал штурман авиаполка гвардии майор Крюков Павел Петрович – он сбил три Ме-109.

Вот как описан этот бой в наградных документах последнего:

«11.04.43 г., прикрывая свои войска в районе Абинская на высоте 2500–3000 метров, Крюков услышал по радио: «Справа «Мессы!» – и, оглянувшись, увидел 4 Ме-109. Приказав по радио своему ведомому и остальным самолетам прикрывать свои войска, он развернулся резко вправо и пошел в лобовую атаку. Открыв огонь с дистанции 100–150 метров по ведущему правой пары Ме-109, от него сделав резкий боевой разворот, сверху сзади атаковал второго этой пары. Ведя бой с 4 Ме-109 и сбив одного Ме-109, продолжал бой с оставшимися тремя Ме-109. При последующих атаках, зайдя в хвост паре Ме-109, он с дистанции 30–50 метров дал очередь по ведомому, который перешел в беспорядочное падение. Продолжая преследование оставшегося Ме-109, так как второй сбежал с поля боя, он его сбил в районе Крымская, на дистанции 50–100 метров открыл по нем пулеметно-пушечный огонь, увлекшись уничтожением фашистских стервятников, он вошел в зону зенитного огня противника и вышел с резким боевым разворотом из боя. Последний стервятник упал западнее Крымская.

Весь воздушный бой провел один. Возвратился в район Абинская со своей группой и продолжал прикрывать свои войска до окончания времени.

Информирующая радиостанция – позывной «Тигр» донесла по радио, что в этот день один наш истребитель вел бой с четырьмя Ме-109, в результате которого им было сбито три Ме-109, которые горящими упали в районе Крымская, а четвертый сбежал с поля боя. Земля восхищена. Бойцы просят сообщить фамилию летчика. Этот летчик был гвардии майор Крюков».

Вечернее сообщение Совинформбюро:

«В течение 11 апреля на фронтах существенных изменений не произошло.

За прошедшую неделю, с 4 по 10 апреля включительно, в воздушных боях и на аэродромах противника уничтожено 117 немецких самолетов. Наши потери – 48 самолетов».

12 апреля. Снова возвращаемся к интервью Григория Речкалова 1967 года:

«Вот страничка из дневника: «Время взлета 11 часов 15 минут, посадка в 12.30. Состав группы парами: Покрышкин – Степанов, Речкалов – Табаченко, Старчиков – Савин, Науменко – Сутырин. Погода: облачность слоистая, 8–10 баллов, высота нижней кромки 800–1200 м, видимость 6–8 км, временами дождь.

В районе станиц Троицкая, Мингрельская, Ольгинский провели воздушный бой с десятью «Мессершмиттами-109», сбили три «Ме-109», подбили один. В районе южнее Абинской встретили еще восемь вражеских истребителей, в завязавшемся бою было сбито четыре самолета.

Сбили: Покрышкин – три Ме-109, Речкалов – два Ме-109, Науменко – один Ме-109, Сутырин – один Ме-109».

По «Журналу учета сбитых самолетов» 12 апреля засчитаны воздушные победы: Покрышкину (11.50 и 12.10 – 2 шт., всего три Ме-109), Речкалов (12.00), Савин, Сутырин (12.20 – два Ме-109), Науменко (12.15). Сбитые немецкие «Мессершмитты» упали в озеро (плавни) и в районе восточнее Абинской и между станицами Троицкая, Мингрельская и Ольгинский.

В наградных документах Александра Покрышкина находится официальная трактовка динамики воздушного боя, проведенного его группой в этот день:

«12.04.43 г., прикрывая свои войска группой в составе восьми самолетов «Аэрокобра», в районе восточнее Троицкое встретили четыре Ме-109, гвардии капитан Покрышкин своему заместителю приказал по радию атаковать, сам лично зашел одной паре Ме-109 в хвост и с дистанции 40–50 метров открыл огонь, в результате которого сбил одного Ме-109. Из атаки вышел вверх горкой и, осмотревшись, обнаружил еще четыре Ме-109, которые выходили из-за облачности. Завязав с ними бой, сбил еще одного Ме-109. За этот один вылет на прикрытие войск противника капитан Покрышкин сбил два Ме-109. После боя запросил КП, куда ему идти. Получил распоряжение возвращаться на Краснодар.

Придя в район Краснодар и не обнаружив противника, зная наличие горючего в баках, по своей инициативе пошел обратно в район прикрытия своих войск.

Юго-вост. Абинская в предгорьях тов. Покрышкин увидел сзади догонявших их группу Ме-109. Приказал своим летчикам развернуться и сам лично в лобовую атаку первым пошел в бой. В результате 3 боев в одном вылете Покрышкин сбивает три Ме-109. Возвращаясь домой с победой, группа капитана Покрышкина имела шесть сбитых самолетов Ме-109».

Здесь следует сказать, что вылет покрышкинской восьмерки был в этот день не первый. В 7.20 «открыли» боевую работу авиаполка пилоты Паскеев и Шагов. Погода была снова облачной – 10-балльная слоисто-кучевая, местами слабый дождь и видимость до 3 км. Однако в воздухе наша пара противника не встретила и через 1 час 15 минут, попутно проведя разведку погоды, совершила посадку на аэродроме Поповическая.

После Покрышкина в воздух по вызову в 11.20 поднялась шестерка «Аэрокобр» во главе с командиром 3-й аэ гвардии старшим лейтенантом Фаддеевым (Фаддеев, Горохов, Федоров, Труд, Ершов, Чесноков). Боевая задача – прикрытие наземных войск и уничтожение бомбардировщиков над городом Краснодаром. Однако за время патрулирования, продолжавшегося для отдельных экипажей группы от 50 минут до 1 часа 15 минут, воздушного противника советские пилоты не встретили, боезапас «Аэрокобр» остался неизрасходованным.

В полдень, для обеспечения посадки самолетов группы Фаддеева на свой аэродром, с Поповической взлетели пилоты Бережной и Сапунов. Однако тревога оказалась напрасной, посадка прошла спокойно, в воздухе противника не было.

На этом боевая работа летчиков авиаполка Исаева закончилась. 18 самолето-вылетов (с/в) совершил 16-й гиап за 12 апреля и записал на свой боевой счет 8 сбитых самолетов противника. Причина столь низкой боевой активности (18 с/в) заключалась, быть может, в том, что в этот день в авиачасти Исаева работала комиссия ВВС КА под председательством полковника Сидорова.

Вечернее сообщение Совинформбюро 12 апреля передало следующую информацию:

«В течение 12 апреля на фронтах существенных изменений не произошло.

11 апреля частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено не менее 30 немецких автомашин с войсками и грузами, взорвано 2 склада боеприпасов, подавлен огонь 4 артиллерийских и минометных батарей противника».

13 апреля летный день начался вылетом в 7.50 четверки «Аэрокобр» под управлением штурмана авиаполка Павла Крюкова. Ведомым с ним полетел молодой пилот гвардии старший сержант Николай Чесноков. Ведомым у помкомандира 16-го гиап по ВСС гвардии капитана Шульги был пилот гвардии лейтенант Николай Ершов. Боевая задача группе была поставлена следующая – прикрытие наземных войск в районе Колобятка – Красный Октябрь и разведка войск противника на дорогах.

Задание наши истребители выполнили, однако район разведки, ввиду плохих метеоусловий (облачность 10 баллов, видимость до 5 км), не был полностью просмотрен. По линии

фронта в районе патрулирования и разведки наземная обстановка была закрыта плотными облаками. Облачность перемещалась по направлению с севера на запад.

В воздухе противника не было. Через 1 час 20 минут вся четверка «Аэрокобр» благополучно приземлилась на своем аэродроме.

После четверки Крюкова в 8.05 в воздух поднялась группа Покрышкина (Покрышкин, Степанов, Паскеев, Островский). В районе прикрытия в воздухе противника наша четверка не обнаружила и воздушных боев не вела. На свой аэродром не возвратился пилот старший сержант Островский. Как позже выяснилось, в результате неожиданной атаки, скорее всего немецкого «эксперта», его «Аэрокобра» была подбита и загорелась, нашему пилоту пришлось выброситься на парашюте. В свою часть Островский вернулся только 17 апреля. Кто был виновен в этой боевой потере – Паскеев – ведущий пары, Покрышкин – ведущий группы, сам Островский – осталось неизвестным.

Только три «Аэрокобры» возвратились в 9.25 на аэродром в Поповической. Авиавооруженцам не пришлось дозаряжать боезапас самолетов, весь их боекомплект остался нетронутым.

В 12.15 в район патрулирования вылетела четверка Искрина (Искрин, Бережной, Науменко, Сутырин). Через 85 минут, после барражирования над позициями наших войск, наши пилоты, не встретив в воздухе немецких самолетов, с полным боекомплектom возвратились на базу.

В послеобеденном вылете (14.20–15.30) 13 апреля сбили по одному Ме-109 гвардии старший лейтенант Федоров, гвардии лейтенант Труд и гвардии младший лейтенант Горохов.

Замкомандира авиаэскадрильи гвардии старший лейтенант Федоров сбил немецкий истребитель в 5 км западнее Горлача, пилот Труд – в 10 км юго-западнее Петровского, пилот Горохов – в 10 км западнее Анастасиевской.

14 апреля 1943 года войска Северо-Кавказского фронта возобновили наступление в районе станицы Крымской, которую гитлеровцы превратили в мощный узел обороны. Однако этот день не принес воздушных побед авиаполку Николая Исаева.

Особенно напряженными были воздушные бои, проведенные авиацией Северо-Кавказского фронта 15 апреля 1943 года. В них участвовали одновременно большие группы самолетов с обеих противоборствующих сторон. Отдельные воздушные бои продолжались до 40 минут. Одни группы истребителей сменялись другими, которые продолжали бой, наращивая его темпы. В тот день пилоты 216-й сад, прикрывая наши наземные войска, провели 10 воздушных боев.

В утреннем сообщении Совинформбюро упоминался один из летчиков авиационного соединения генерал-майора авиации Бормана А.В. «На Кубани летчик гвардии майор Крюков, патрулируя над расположением наших войск, заметил 3 немецких истребителя «Мессершмитт-109» и навязал им бой. Майор Крюков сбил 2 самолета противника. Сбитые немецкие самолеты упали на нашей территории».

15 апреля оказалось очень результативным в боевых действиях 16-го гиап днем. Пилотами авиаполка Николая Исаева было заявлено об уничтожении тринадцати немецких самолетов! Воздушных побед в воздухе добились: гвардии младший лейтенант Науменко (Ю-88), гвардии старший лейтенант Искрин (Ю-88), гвардии младший лейтенант Бережной (9.15 – Ме-109 и 13.40 – До-217), гвардии лейтенант Труд (10.40 – Ме-109), гвардии младший лейтенант Горохов (10.45 – Ме-109 и Ю-88), гвардии капитан Покрышкин (Ме-109), гвардии старший лейтенант Речкалов (Ю-88), гвардии лейтенант Сутырин (13.50 – Ме-109), гвардии старший лейтенант Паскеев (10.45 – Ме-109), гвардии майор Крюков (Ю-88 и Ме-109).

В 10.15 в воздух поднялась четверка «Аэрокобр» под управлением штурмана части гвардии майора Крюкова (Крюков, Горохов, Федоров, Труд). В районе Крымская – Абинская на высоте 3000 м они провели воздушный бой с восьмеркой «Мессершмиттов». В результате удач-

ной атаки гвардии лейтенант Труд сбил один немецкий истребитель Ме-109, который упал на южной окраине Ахтырской. Один вражеский самолет сбил гвардии младший лейтенант Горохов, «Мессершмитт» упал в районе Абинской. Гвардии старший лейтенант Федоров подбил в этом же районе один Ме-109, который со снижением улизнул через линию фронта на свою территорию.

В 10.20 вслед за крюковской четверкой вылетела четверка гвардии капитана Покрышкина (Покрышкин, Паскеев, Речкалов, Старчиков). В районе южнее Крымской они провели воздушный бой с 10 немецкими истребителями. В результате воздушного боя, проходившего на высоте 3000–4000 м, Покрышкин сбил в районе Гостагаевский – Семенцовский один Ме-109, гвардии старший лейтенант Речкалов сбил один бомбардировщик Ю-88, который упал в 8 км от района Гостагаевский – Николаевский. По докладу гвардии младшего лейтенанта Паскеева, «им также подбит Ме-109 в районе южнее Крымская». В дополнении к боевому донесению № 28 записано: «В период 10.20–11.40, по докладу летчика ст. лейтенанта Паскеева, им сбит один Ме-109, который упал горящим в районе южнее Абинская. Сбитый самолет подтверждают летавшие экипажи».

Покрышкин совершил посадку в 11.40, Паскеев – в 11.32, Речкалов – в 11.20, Старчиков – в 11.15.

Расход боеприпасов группы Покрышкина составил: авиаснарядов 37 мм – 57 шт., авиапатронов 12,7 мм – 186 шт., 20 мм – 10 шт., 7,62 мм – 558 шт.

В наградном листе на присвоение звания Героя Советского Союза гвардии старшему лейтенанту Речкалову этот боевой вылет описан следующим образом: «15 апреля, вылетев ведущим в составе 4 самолетов «Аэрокобра» на прикрытие боевых порядков своих войск в район Абинская, Крымская, в районе цели гвардии старший лейтенант Речкалов встретил 8 немецких бомбардировщиков Ю-88, которые пытались бомбить наши войска. Отдав приказание своим ведомым по радио, он лично пошел в атаку на вражеские бомбардировщики. Своей смелостью и отвагой расстроил боевые порядки бомбардировщиков, рассеял их, не дав возможность сбросить бомбовый груз на свои войска. В результате воздушных атак Речкалова был сбит один бомбардировщик Ю-88, который горящим упал в районе Гостагаевский – Николаевский. Сбитый самолет подтверждается летающими экипажами».

Можно считать, что в основном штабные работники правдиво описали боевой эпизод.

В 13.20 в соответствии с планом-графиком вылетела четверка Искрина (Искрин, Бережной, Науменко, Сутырин). В районе прикрытия им на высоте 3000–4000 м пришлось вести воздушный бой с 20 немецкими истребителями Ме-109. Кроме этого, они также атаковали группу бомбардировщиков противника в районе Шептальский – Поповский. В результате воздушного боя гвардии лейтенант Сутырин сбил один Ме-109, который горящим упал в районе Красного (2–3 км юго-западнее Крымской), а гвардии младший лейтенант Бережной сбил один бомбардировщик До-217, который упал в районе Русского, что в 3–4 км северо-западнее Крымской.

Гвардии старший лейтенант Искрин боевое задание до конца не выполнил, ввиду отказа электросистемы Р-39. Самолеты гвардии младшего лейтенанта Бережного и гвардии лейтенанта Сутырина возвратились на свой аэродром с боевыми повреждениями: позже на «Аэрокобре» Бережного полковые механики насчитали 19 пулевых пробоин, на самолете Сутырина – 6.

С этого боевого задания не вернулся командир звена гвардии младший лейтенант Науменко Николай Данилович (1920 г. р., уроженец г. Ворошиловграда, ст. Колпаково, в РККА с 1940 года, член ВКП(б), что с ним случилось, никто из его товарищей ответить не смог. Как позже выяснилось, он был сбит в воздушном бою и пропал без вести в районе станицы Абинской. Это был опытный пилот, участвовавший в боевых действиях с начала войны. В 1942 году за мужество и отвагу и выполненные 45 боевых вылетов на разведку и штурмовку войск противника он, тогда еще в звании старшего сержанта, был награжден орденом Красной Звезды.

Места захоронения Николая Даниловича нет. Его мама – Науменко Мария Петровна проживала в оккупации, в Мелитополе Запорожской области, поэтому извещение о смерти сына ей отправлено вовремя не было.

В 13.35 на прикрытие наземных войск вылетели шесть «Аэрокобр» под руководством Покрышкина: Покрышкин – Речкалов, Федоров – Труд, Крюков – Горохов. В районе патрулирования на высоте 4000 м они ввязались в воздушный бой с 8—10 немецкими истребителями Me-109.

Гвардии лейтенант Труд боевую задачу не выполнил ввиду того, что у него в полете самопроизвольно открылась левая дверь кабины самолета. Так как на внутренних поверхностях дверей крепились полетные карты и другие необходимые в полете принадлежности, то в открытый проем они и вылетели, так же как и его летный планшет. На левой двери «Аэрокобры» монтировалась часть радиоаппаратуры, в результате этого происшествия была оборвана антенна самолета. Здесь следует заметить, что левая дверь американского самолета использовалась только как запасной выход, правая дверь предназначалась для входа и выхода из кабины истребителя. В связи с этим происшествием в воздухе изменились в отрицательную сторону аэродинамические характеристики самолета, и, соответственно, дальнейший полет считался не безопасным. Пилот принял правильное решение и развернулся в сторону своего аэродрома. Через 10 минут после взлета самолет Андрея Труда был уже в заботливых руках авиамехаников своего экипажа. Вместе с ним возвратился на базу и его ведущий – Аркадий Федоров.

В 14.40 только четыре самолета из группы Покрышкина приземлились на аэродроме базирования авиаполка. Гвардии майор Крюков на свой аэродром не возвратился; что с ним случилось или куда он приземлился – никто из его боевых товарищей ответить не смог.

Расход боеприпасов группы составил: авиаснарядов 37 мм – 60 шт., авиапатронов 12,7 мм – 90 шт. и 7,62 мм – 280 шт.

Впоследствии выяснилось, что Павел Петрович Крюков юговосточнее Крымской вступил в составе четверки «Аэрокобр» в воздушный бой с 6 немецкими бомбардировщиками Ю-88, которые летели на высоте 5000 м. В результате правильного выбора направления атаки ему удалось сбить один Ю-88, который горящим упал в районе южнее Крымской. Падение немецкого бомбардировщика подтвердил представитель 56-й армии майор Молчанов, который находился в это время на линии фронта.

Второй воздушный бой гвардии майор Крюков провел на высоте 3500 м с тремя бомбардировщиками Хе-111 в районе Цеменской, что в 20 км севернее Кабардинки. В этом же районе на него набросились еще 5 немецких истребителей. Однако в результате боестолкновения в воздухе Крюкову удалось сбить Me-109, который горящим упал в районе Кабардинской. Самолет гвардии майора Крюкова пушечно-пулеметным огнем противника был серьезно поврежден, рули управления плохо работали. Наш пилот вышел из боя и полетел в сторону своего аэродрома, но не долетел и приземлился на одно колесо в районе станицы Ильской, так как второе отвалилось уже при посадке. От сильной тряски ручки управления самолетом, как в полете, так и при посадке, он получил повреждения правой руки.

По докладу гвардии младшего лейтенанта Горохова, он преследовал звено немецких бомбардировщиков Ю-88 и в результате удачной атаки ему удалось сбить один из них, который горящим упал на землю в районе Темрюка.

В 15.40 в воздух поднялась шестерка гвардии старшего лейтенанта Фаддеева (Фаддеев, Труд, Ершов, Степанов, Старчиков, Савин). Через 23 минуты летчик Иван Степанов возвратился на свой аэродром из-за отказа электрооборудования на его «Аэрокобре».

В районе выполнения боевой задачи пилоты воздушного патруля Фаддеева наблюдали вдалеке истребители противника, которые патрулировали парами и четверками на высоте 9000 м. Однако воздушного боя они не приняли. Бомбардировщиков противника в воздухе не было.

При возвращении на свой аэродром самолет Вадима Фаддеева неожиданно на высоте 1500 м был атакован двумя «Мессершмиттами». Своевременно парировать их атаку наш пилот не сумел. Повреждения советской «Аэрокобры» оказались серьезными, ее ремонт могли выполнить только авиамеханики ПАРМ.

Вся шестерка Фаддеева приземлилась с полным боекомплектom.

Последние вылеты в этот день совершили помощник командира авиаполка по ВСС гвардии капитан Шульга и пилоты Шагов и Моисеенко. В 17.05 они вылетели на патрулирование в районе аэродрома Поповическая. В воздухе противника они не встретили, и через 45 минут, в 17.50, летный день авиаполка Николая Исаева закончился.

Всего за 15 апреля 16-й гиап выполнил 43 самолето-вылета. Кроме воздушных побед были и жертвы – погиб пилот Науменко, кроме этого, произошло одно летное происшествие.

Замкомандира 1-й аэ гвардии старший лейтенант Паскеев, выполняя боевое задание по прикрытию войск в районе Гладковский – Алевра – Куафа, возвратился с боевого задания из-за неисправности мотора. Причиной его возвращения на свой аэродром стала неграмотная эксплуатация летчиком авиационного мотора «Аллисон» в воздухе. Оказалось, что пикирование пилот производил при давлении наддува в авиационном моторе свыше 46 дюймов рт. ст. и при оборотах двигателя не менее 3500 об/мин, тем самым создавалась чрезмерная нагрузка на мотор. В результате этого произошло разрушение поршневых колец авиационного двигателя. Масло в полете выбрасывалось через выхлопные клапаны и патрубки. Мотор «Аллисон» был выведен из строя – расплавлены коренные подшипники, разорвало капот и всасывающее сопло карбюратора.

17 апреля с Паскеевым также произошел аналогичный случай, еще один мотор «Аллисон» был выведен из строя. Он снова возвратился с боевого задания, не долетев до цели. Самолет снова был выведен из строя: разорвало капот, всасывающее сопло карбюратора, сгорели свечи и деформировались некоторые детали двигателя.

За преступно-халатное отношение к эксплуатации материальной части самолета «Аэрокобра» замкомандира 1-й аэ – штурмана гвардии старшего лейтенанта Паскеева командир 16-го гиап гвардии подполковник Исаев от полетов отстранил и ходатайствовал перед командованием авиационной дивизии о снятии с занимаемой должности с понижением до рядового пилота.

15 апреля отличился и братский 45-й иап (216-я сад) Ибрагима Дзусова. Его пилотами в этот день было сбито (заявлено как воздушные победы) не менее 19 немецких самолетов!

В одном из вылетов над Крымской в 40-минутном воздушном бою четырех «Аэрокобр» и трех «Киттихоуков» с 60 бомбардировщиками Ю-88 и Хе-111, под прикрытием до 25 истребителей Ме-109, было сбито пять «Юнкерсов-88» и Ме-109. Часть немецких бомбардировщиков развернулась и ушла на свою территорию, не сбросив бомбы, а те, которые прорвались сквозь советский истребительный заслон, сбросили бомбы беспорядочно. В этом вылете один из немецких бомбардировщиков уничтожил ровесник Покрышкина (1913 г. р.) – «волевой, культурный командир» (как записано в наградных документах) замкомэска старший лейтенант Берестнев Павел Максимович. Один «Юнкерс-88» и один Ме-109 сбил в этом вылете и гвардии лейтенант Глинка Борис, летавший на «Аэрокобре» (Р-39Д-2 № 138431). Командир 45-го иап Ибрагим Магомедович Дзусов о Борисе Глинке запишет в наградных документах: «За Советскую Родину, за партию Ленина – Сталина, за разрушенные города и села и слезы матерей и отцов, находящихся временно под игом фашистов, – готов отдать свою жизнь».

В последующих вылетах в этот день оба этих пилота сбили в районе Крымской еще по одному Ю-88 и Ме-109. Таким образом, за один день им обоим было зачтено по три воздушных победы!

Такой же результат показал и младший брат Бориса Борисовича – Дмитрий Борисович Глинка и старший пилот 45-го иап лейтенант Коваль. Одним указом Президиума Верховного

Совета СССР (от 24.05.43 г.) им и Александру Ивановичу Покрышкину будет присвоено звание Героя Советского Союза.

Другими героями дня в авиаполку майора Дзусова стали старший лейтенант Михаил Петров, который сбил два вражеских самолета – Ю-88 (Крымская) и Ме-109 (Шептальский), сержант Николай Кудря, одержавший две воздушные победы над Ме-109, и комэск старший лейтенант Гедалий Микитянский (Ме-109ф (Тоннельная) и Ю-88 (западнее Абинской)). Замкнул список результативных летчиков 45-го иап лейтенант Николай Лавицкий, также сбивший в этот день бомбардировщик Ю-88 западнее Крымской.

Таким образом, только 45-й иап и 16-й гиап за 15 апреля 1943 года доложили в штаб 216-й сад об уничтожении 32 фашистских самолетов – черный день немецких люфтваффе на Кубани!

Однако 15 апреля стал одновременно черным днем и для летного состава 45-го иап – из двух боевых вылетов не вернулось 4 «Аэрокобры». Около 13.00 были сбиты самолеты старшего лейтенанта Дмитрия Глинки и сержанта Василия Сапьяна. Дмитрий Борисович сбил в этом вылете в районе Крымская – Абинская два немецких самолета (Ю-88 и Ме-109), но и сам был ранен. Нашему летчику пришлось спастись с горящего самолета на парашюте, а потом проходить лечение в течение недели в госпитале, залечивая раны на руке.

Через несколько часов после воздушного боя, проведенного группой Бориса Глинки, около 19.00 были сбиты «Аэрокобры» старшего лейтенанта Петрова и старшего сержанта Безбабнова, одна из которых (Р-39 № 41-38451 или 42-4606) стала седьмой жертвой (но первой – самолет типа «Аэрокобра») будущего немецкого аса, а тогда начинающего летчика-истребителя III/JG.52 Эриха Хартмана. Если пилот Петров спасся, то 20-летний уроженец Сталинграда старший пилот Вениамин Александрович Безбабнов пропал без вести.

15 апреля, впервые за время нахождения на фронте в 1943 году, Николай Исаев наградил своей властью от имени Верховного Совета СССР наземный технический состав своего авиаполка. Без их каждодневного добросовестного труда в воздух не поднялся бы ни один самолет, не выстрелила бы ни одна авиапушка или пулемет, не был бы пилот обеспечен парашютом и надежной наземной охраной. Победа в воздухе ковалась и на земле!

В приказе по части за номером 03 были награждены медалью «За отвагу»:

1. Авиамеханик 2-й аз – гвардии старший сержант Захаров Александр Иванович.
2. Механик по радио 3-й аз – гвардии старший сержант Половинкин Петр Семенович.
3. Мастер авиавооружения 3-й аз – гвардии сержант Пелевин Александр Иванович.
4. Авиамоторист 1-й аз – гвардии сержант Бовшик Иван Степанович.
5. Слесарь ПАРМ-1 – сержант Харченко Николай Меркурьевич.
6. Клепальщик ПАРМ-1 – сержант Марков Александр Иванович.

День 16 апреля 1943 года запомнился очевидцам событий дождливой и пасмурной погодой. Реки Адагум и Вторая в полосе наступления войск Северо-Кавказского фронта вышли из берегов и затруднили продвижение советских наземных войск, их дальнейшее наступление в районе станицы Крымской пришлось прекратить.

В этот день в 8.30 в воздух поднялась группа «Аэрокобр» во главе с командиром 1-й аз 16-го гиап гвардии капитаном Покрышкиным. Состав советского воздушного патруля был внушительный – треть авиационного полка – 11 бортов: Покрышкин, Федоров, Фаддеев, Бережной, Горохов, Речкалов, Сутырин, Савин, Труд, Искрин и Исаев. Обращает внимание тот факт, что в составе группы, кроме двух комэсков, вылетел командир авиаполка, что было впервые за время нахождения 16-го гиап на фронте. Боевая задача стояла стандартная – прикрытие наземных войск в районе Абинская – Крымская.

Над Абинской бомбардировщиков противника не было, однако позже в этом районе наши пилоты встретили двенадцать «Мессершмиттов». Противник действовал двумя группами, на высоте 4500 м четыре Ме-109 и на высоте 6000 м восемь Ме-109. В воздушном бою в

«результате решительных и грамотных атак пулеметно-пушечным огнем Фаддеев лично сбил два немецких истребителя Ме-109. Сбитые им самолеты подтвердили наземные войска и летчики Покрышкин и Федоров» – так записано в официальных документах части. Кроме того, по одному Ме-109 сбили гвардии старший лейтенант Федоров (южнее Холмской) и гвардии лейтенант Труд (Крымская – Абинская).

В 9.40 только девять самолетов группы Покрышкина совершили посадку на своем аэродроме. С боевого задания не возвратились гвардии старший лейтенант Федоров и гвардии младший лейтенант Горохов. Местонахождение самолетов и обоих пилотов было неизвестно. Как позже выяснилось, «Аэрокобра» Аркадия Федорова в «воздушной свалке» была подбита и загорелась в полете. Раненый советский пилот выбросился с парашютом и спасся, хотя получил перелом правой голени, ударившись при покидании горящего самолета о стабилизатор хвостового оперения своей «Аэрокобры». После Александра Голубева, погибшего 10 апреля, за 8 дней пребывания на фронте это был второй ведомый, потерянный Александром Покрышкиным, когда тот летел ведущим пары... Два месяца после этого боя Аркадий Васильевич находился на лечении.

Пилот Павел Михайлович Горохов (1917 г. р., уроженец Челябинской области, г. Сатка, ул. Коллонтай, 11, в РККА с 1939 года, член ВЛКСМ с 1941 года) после этого воздушного боя пропал без вести. Скорбную весть о смерти мужа отправили в республиканский военкомат Азербайджанской СССР, чтобы они известили его жену Елену Владимировну Марченко, проживающую в городе Евлах.

За три сбитых самолета противника (два Ме-109 и Ю-88) в 7 воздушных боях (8 боевых вылетов), «за проявленный героизм, мужество и отвагу» Николай Исаев представил 19 апреля своего подчиненного гвардии младшего лейтенанта Горохова к награждению орденом Красного Знамени. Приказ командующего 4-й ВА (№ 036/н) состоялся 2 мая 1943 года, но награда нашла своего героя только посмертно...

За три сбитых 16 апреля немецких самолета покрышкинская группа расплатилась потерей двух «Аэрокобр». Впечатления командира авиаполка Николая Исаева, лично участвовавшего в этом боевом вылете, остались, наверное, не самыми радостными.

Расход боеприпасов составил: авиаснарядов 37 мм – 40 шт., авиапатронов 12,7 мм – 600 шт. и 7,62 мм – 1800 шт.

В 12.50 8 «Аэрокобр» под управлением командира 3-й аз Фаддеева вылетели на выполнение боевого задания. Вместе с ним поднялись в воздух пилоты Труд, Ершов, Чесноков, Искрин, Бережной, Мочалов и Савин.

Воздушного противника в районе Крымской наш воздушный патруль не встретил, только на большой высоте и на большом удалении пилоты фаддеевской группы видели два Ме-109, которые барражировали в воздухе. Немецкие летчики в бой не вступили. Около 14.00 все советские самолеты возвратились на базу. На самолетах Мочалова и Савина обнаружались небольшие поломки. Авиационные боеприпасы на всех самолетах остались неизрасходованными.

В 16.26 10 самолетов Р-39 во главе с гвардии капитаном Покрышкиным вылетели в район патрулирования с боевой задачей – недопущение действий вражеских бомбардировщиков по боевым порядкам наших наземных войск. Состав пар был следующим: Покрышкин – Степанов, Речкалов – Табаченко, Фаддеев – Ефимов, Мочалов – Савин, Старчиков – Шагов.

В районе Крымская – Абинская наши пилоты провели воздушный бой с десятью истребителями Ме-109, из которых одна пара немецких «экспертов» находилась на высоте 9000 м. Гвардии старший лейтенант Речкалов сбил истребитель Ме-109, самолет противника упал в районе Абинской. Второй воздушный бой «Аэрокобры» провели в районе южнее Холмской и также с десятью Ме-109. Один самолет противника сбил гвардии капитан Покрышкин, вражеский «Мессершмитт» упал горящим в районе Холмской.

Однако были потери и в группе Покрышкина. В воздушном бою в районе Холмской был подбит самолет пилота красноармейца Степанова, ведомого комэска-1. Это был второй ведомый, потерянный Александром Покрышкиным за один день! С горящей «Аэрокобры» Степанов выбросился с парашютом и приземлился в 15 км южнее Крымской и Холмской. Пилот получил ожоги первой степени. Но перед этим сам Степанов сумел сбить самолет противника. Фашистский летчик выпрыгнул с парашютом и приземлился в 10 км юго-западнее станицы Абинской, в горах. Только 18 апреля пилот красноармеец Иван Степанов возвратился в свою часть.

Расход боеприпасов составил: авиаснарядов 37 мм – 6 шт., авиапатронов 12,7 мм – 400 шт. и 7,62 мм – 1600 шт.

Всего за день летчики 16-го гиап выполнили 30 самолето-вылетов. Результативные воздушные бои провели летчики-истребители Фаддеев (два Ме-109), Труд (Ме-109), Покрышкин (Ме-109), Речкалов (Ме-109), Степанов (Ме-109) и Федоров (Ме-109). Всего было сбито 7 немецких истребителей.

16 апреля высокую правительственную награду – орден Красного Знамени вручили заместителю командира авиаполка по политической части гвардии подполковнику Погребному Михаилу Акимовичу (1910 г. р., украинец, в РККА с 1931 года, член ВКП(б) с 1931 года), которым он был награжден приказом командующего войсками СКФ № 029/н еще 13 февраля 1943 года. Этим «замполитовским» приказом генерал-полковником Масленниковым были награждены лучшие на начало 1943 года комиссары 4-й воздушной армии генерал-майора авиации Науменко. В числе награжденных, кроме Михаила Погребного, было еще два замполита части: майор Бикбулатов Баррах Шейхалисломович (452-й ночной бомбардировочный авиационный полк (нбап) и майор Розенталь Абрам Израилевич (790-й иап), а также два замполита авиаэскадрилий 765-го штурмового авиационного полка (шап) 216-й сад: лейтенант Шадура Н.И. и батальонный комиссар Шаронов В.А. и др.

Представление к награждению Михаила Акимовича именно орденом Красного Знамени (самой уважаемой боевой наградой на фронте) подписал еще 4 ноября 1942 года не Николай Исаев, что было бы вполне логично, а лично командир 229-й иад полковник Степанович. Комдив поставил в заслугу гвардии старшему батальонному комиссару 16-го гиап то, что «тов. Погребной лично воодушевлял весь летный состав на боевые подвиги и воспитал прекрасный боевой актив воздушных бойцов. За боевую работу в полку награждено орденами и медалями 69 чел. Из них: два Героя Советского Союза тт. Карпович, Селиверстов, дважды орденосец майор Фигичев, имеющий 403 боевых вылета, сбил 14 самолетов противника. Орденосец капитан Покрышкин совершил 336 боевых вылетов, сбил 12 самолетов противника, орденосец ст. лейтенант Федоров имеет 275 боевых вылетов, сбил 9 самолетов противника, и много других товарищей, которых тов. Погребной умело и заботливо воспитал, вызвал в них стремление своей отличной работой, высокой дисциплиной занять первенство в рядах боевых полков Южного Фронта, в результате чего полк получил звание гвардейского».

С цифрами, характеризующими «боевую работу» лучших асов исаевского авиаполка, конечно, проблема... Если с количеством боевых вылетов еще согласиться как-то можно, то с боевой результативностью – есть много сомнений.

Например, тот же Валентин Фигичев (по представлению на звание ГСС от 03.07.42 г.) «за период Отечественной войны на самолете МиГ-3 произвел 339 боевых вылетов». Значит, лучший летчик-ас 16-го гиап за три месяца Отечественной войны – период с 3 июля по 4 ноября 1942 года – произвел 62 боевых вылета, в среднем 0,7 вылета в сутки?!

Александр Иванович Покрышкин с 4 ноября 1942 года по 22 апреля 1943 года (почти за 195 дней Отечественной войны) произвел 18 «вылетов на фронт»! И это учитывая то, что с 9 апреля 1943 года 16-й гиап был непосредственно в составе действующей армии! Так как уже с осени 1942 года авиаполк подполковника Исаева был в тылу советских войск на пере-

формировании, то получается, что за 11 дней нахождения на передовой, над Голубой линией, гвардии капитан Покрышкин выполнил всего 19 боевых вылетов – 1,7 вылета в сутки! Для одного из самых результативных летчиков части, а позже одного из героев Кубанской воздушной мясорубки это много? Мало!?

По Аркадию Федорову, информация за этот период, почерпнутая из представления на звание ГСС, следующая:

«За время боевой работы на Южном Фронте 1941–1942 гг. на самолете И-16 произвел 160 боевых вылетов и на самолете Як-1 – 162 боевых вылетов (всего 322 б/в. – *Авт.*). Участвовал в 27 воздушных боях, в результате лично сбил 7 самолетов противника и в составе группы – три самолета противника:

10.07.41 г. Ю-88 в районе ВОЗНЕСЕНСКОЕ

15.08.41 г. Хе-111 в районе КАХОВКА

08.09.41 г. 2 Ме-109 в районе ОСКАНИЯ НОВАЯ

10.09.41 г. Ме-109 в районе МЕЛИТОПОЛЬ

10.12.41 г. Ю-87 в районе БОЛЬШЕ-КРЕПИНСКАЯ

01.07.42 г. Ме-109 в районе г. СТАЛИНО

Все сбитые самолеты противника подтверждаются наземными войсками и летающими экипажами».

Всего в небе над Кубанью произошло три воздушных сражения. По количеству воздушных боев и участвовавших в них самолетов на узком участке фронта они были первыми такими крупными за всю войну.

Первое воздушное сражение началось 17 апреля, когда противник попытался ликвидировать советские десантные части на плацдарме в районе Мысхако. На войска 18-й армии противник бросил 450 бомбардировщиков и около 200 истребителей. С советской стороны для противодействия немецкому наступлению в районе Мысхако привлекалось 500 самолетов, в том числе 100 бомбардировщиков. В этот день немецкие бомбардировщики совершили более 1000 самолето-вылетов в район Мысхако.

В утренней сводке Совинформбюро от 17 апреля сообщалось следующее:

«В течение ночи на 17 апреля на фронтах существенных изменений не произошло.

На Кубани летчики-истребители тт. Петренко и Поносов атаковали группы немецких бомбардировщиков и в течение нескольких минут сбили два «Юнкерса-88». Гвардии капитан т. Покрышкин на большой высоте заметил четыре немецких истребителя, ввязался с ними в бой и сбил три вражеских самолета».

Поскольку это было утреннее сообщение Совинформбюро, значит, это были результаты боевой деятельности войск за 16 апреля. Однако за 16 апреля гвардии капитан Покрышкин, согласно «Журналу боевых действий 16-го гиап за 1943 г.», сбил только один немецкий истребитель Ме-109... А где же «Юнкеры-88»?

Следующий день (17 апреля 1943 года) для Александра Ивановича Покрышкина остался вообще «без зачета» – ни одной воздушной победы, хотя полковой результат был значимый – 11 сбитых немецких самолетов!

17 апреля летный день первым в 16-м гиап начал в 6.45 облетом своей «Аэрокобры» пилот гвардии младший лейтенант Мочалов. 20 минут заняла программа проверки в воздухе его самолета.

В 10.05 с аэродрома Поповическая на прикрытие наземных войск в районе совхоза Мысхако, что в 8 км южнее Новороссийска, вылетело одиннадцать «Аэрокобр» под общим руководством гвардии капитана Покрышкина. Состав воздушного патруля 16-го гиап был снова внушительным, как по количеству, так и по летной подготовке входивших в него пилотов: Покрышкин, Паскеев, Речкалов, Табаченко, Бережной, Сапунов, Искрин, Сутырин, Фад-

деев, Ершов и Труд. Правда, непонятно, кто из пилотов летел без ведомого и чем это было оправдано.

Здесь также следует отметить, что в паре с Покрышкиным снова летел очень «не уважаемый» им его заместитель по эскадрилье – штурман подразделения гвардии старший лейтенант Паскеев. Под тактическим управлением Александра Ивановича находился и командир 3-й эс Вадим Фаддеев. Так получилось – по воле случая или по указанию командира части Николая Васильевича Исаева, два равноправных комэска одновременно находились в воздухе, а летный и боевой авторитет Фаддеева был в то время не ниже Покрышкина; упрямость и строптивость характера Вадима Ивановича не уступала таким же чертам характера комэска-1. Как они делили небо Кубани – можно только догадываться!

Прибыв в район выполнения боевой задачи, в небе над Новороссийском они в воздухе заметили вдалеке только два немецких истребителя Ме-109, которые, увидев приближающуюся, численно превосходящую группу советских самолетов, боя не приняли и ретировались на свою территорию. Находясь в заданном районе, наши летчики также заметили подходящий с запада к Новороссийску на большой высоте вражеский разведчик, тип которого определить не получилось. Однако и здесь, кроме констатации этого факта, дело дальше не пошло. Развернувшись, группа Покрышкина в 11.25 возвратилась на свой аэродром.

Следующий групповой вылет в этот день состоялся уже только после обеда, в 15.32. В этот раз ведущим двух шестерок «Аэрокобр» был назначен гвардии старший лейтенант Фаддеев. Ведомым с ним летел гвардии лейтенант Труд, постоянный его напарник. Пилотами остальных пар были: Мочалов – Савин, Искрин – Сутырин, Бережной – Сапунов, Речкалов – Табаченко, Паскеев – Шагов. Как здесь можно заметить, Покрышкин не полетел вместе с Паскеевым и остался на аэродроме или не захотел лететь под общим управлением Вадима Фаддеева...

Придя в район Мысхако, южнее Новороссийска, наш воздушный патруль заметил несколько немецких бомбардировщиков Ю-88, на которых они немедленно пошли в атаку. Но в это время со стороны моря в вышине появились 9 вражеских истребителей Ме-109, под которыми летели до 10 пикировщиков Ю-87.

По команде ведущего группы Вадима Фаддеева группа гвардии старшего лейтенанта Искрина сверху атаковала немецкие «Мессершмитты». Четыре «Аэрокобры» группы Фаддеева атаковали бомбардировщиков Ю-87. После первой групповой атаки наши пилоты вели воздушный бой с немецкими самолетами парами. В это время с высоты 6000 м на них набросились еще восемь истребителей Ме-109. За немецкими летчиками было преимущество в высоте, однако советским пилотам удалось перевести бой с вертикалей на бой на виражах, но численное преимущество противника давало о себе знать.

В ходе боя группы Фаддеева и Искрина соединились, однако все равно на каждого нашего пилота приходилось по 2–3 немецких самолета. После 15–20 минут «воздушной карусели» боевой порядок нашего воздушного патруля был атакован еще четверкой немецких самолетов, которые были определены нашими участниками этого боя как «по типу ФВ-190», которые первую атаку провели сверху. После глубокого пикирования «Фокке-Вульфы» атаковали наши самолеты снизу под углом 70–75° и в дальнейшем продолжали вести воздушный бой на вертикалях. Но после 2–3 атак самолеты противника полупереворотом ушли к земле и вышли из боя.

В «Журнале боевых действий 16-го гиап» записано, что нашими летчиками «отмечено падение «Аэрокобры». Вполне вероятно, что это был самолет старшего пилота авиаполка Исаева гвардии младшего лейтенанта Бережного Владимира Емельяновича (1921 г. р., в РККА с 1940 года, член ВКП(б), уроженец Запорожской области, ст. Балабино, ул. Партизанская, д. 3).

Владимир Бережной с первых дней войны был в составе 55-го иап Южного фронта. За период с 20 июня 1941 года по 13 августа 1942 года, летая на самолетах И-153, И-16 и МиГ-3,

он выполнил 98 боевых вылетов и в воздушных боях сбил 2 вражеских самолета (17 и 19 июля – ФВ-189 и Ю-88), за что приказом командующего 4-й ВА от 18 февраля 1942 года № 013/н старшина Бережной был награжден орденом Красной Звезды.

После переучивания на новую материальную часть и прибытия в апреле 1943 года исаевского авиаполка на Северо-Кавказский фронт он в период с 9 по 17 апреля выполнил 10 боевых вылетов, сбил в 10 воздушных боях два Ме-109 и До-217. За успешную боевую работу и лично сбитые 3 немецких самолета приказом командующего 4-й ВА от 22 апреля 1943 года № 028/н старший пилот 16-го гиап гвардии младший лейтенант Бережной был награжден посмертно орденом Красного Знамени.

Как записано в «Книге учета потерь 16-го гиап», Владимир Емельянович Бережной «пропал без вести в районе Абинской». Из родных у него осталась мама – Ксения Терентьевна Бережная.

А. Тимофеев в книге «Кубанская битва» так описывает этот боевой вылет самолетов 16-го гиап в этот день: «Следующий вылет 17 апреля стал трагическим. В гуще самолетов над центром Цемесской бухты летчик из покрышкинской шестерки Дмитрий Сапунов, увидев группу «мессеров», потерял осмотрительность и винтом своего истребителя отрубил хвост «кобры» Владимира Бережного. На парашюте Бережной опускался в холодное море, на мученическую смерть. Помочь ему в эти последние минуты никто не мог...»

Но извините, уважаемый Алексей Тимофеев, – какая покрышкинская шестерка?! Как описано выше, 16-й гиап выполнил 17 апреля 1943 года, и это зафиксировано в «Журнале боевых действий полка», всего 2 групповых вылета (23 самолето-вылета), из них только в первом групповом вылете летал Покрышкин, но там никаких боев в воздухе не было (с полными БК самолеты возвратились на свой аэродром). Во втором групповом вылете, в котором запротоколированы все воздушные победы, записанные на боевой счет части за этот день, Александра Ивановича в воздухе не было! Группу самолетов 16-го гиап вел Вадим Фаддеев. Кому верить – военному писателю-журналисту или фронтовым документам авиационной части? Я верю достоверным архивным материалам. Они сохранились, слава богу, и их можно, при желании, посмотреть и убедиться в истинном положении вещей.

Такие же или подобные пассажи описаны и Александром Ивановичем Покрышкиным в своих воспоминаниях (*Покрышкин А.И.* Познать себя в бою. М.: ДОСААФ, 1986) о дне 17 апреля 1943 года!

«Рано утром командир приказал мне в составе четверки сопровождать бомбардировщиков. Такую же задачу получил и Дмитрий Глинка. Пе-2 подошли к аэродрому в колонне девяток на дистанции метров триста...»

Наверное, автор перепутал день вылета или перипетии воздушного боя – так как в «Журнал боевых действий полка» не могли не записать боевой вылет целой группы самолетов части. Да и в «Журнале учета сбитых самолетов» не записано в этот день (17 апреля) ни одной воздушной победы Александру Покрышкину. О том, что Александр Иванович участвовал в боевых вылетах в этот день, свидетельствует тот факт, что он, вместе с Фаддеевым, подтвердил воздушную победу, записанную Григорию Речкалову, 17 апреля 1943 года. Но с другой стороны, Покрышкин в вылете фаддеевской группы (12 «Аэрокобр»), когда в том числе и Речкалов сбил Ме-109, участия не принимал. Как он мог подтверждать воздушную победу Речкалову? Или он с земли видел бой? Свести концы с концами просто невозможно.

В наградном листе на гвардии старшего лейтенанта Фаддеева так описаны его боевые победы в этот день: «17.04.43 года, прикрывая свои войска в том же районе, встретил группу бомбардировщиков: десять Ю-87, 9 Ме-109 и ФВ-190. Патрулирующая группа двенадцать самолетов «Аэрокобра» расстроила боевые порядки бомбардировщиков, в результате атак был сбит один Ю-87, который горящий упал в районе Крымская. Падение горящего бомбардировщика подтверждают летающие экипажи. После атак на бомбардировщиков завязался воз-

душный бой с Ме-109 и ФВ-190 на высоте 3500–5000 метров с оттягиванием нашей прикрывающей группы на запад. В районе Новороссийска, сочетая огонь с маневром, тов. Фаддеев сбивает 2 Ме-109. Все сбитые самолеты подтверждаются летающими экипажами и командованием наземных частей».

По данным штабных документов 16-го гиап, «героем дня» 17 апреля 1943 года снова стал командир 3-й аз Вадим Фаддеев. Он сбил четыре немецких самолета: три истребителя Ме-109 и один «лаптежник» Ю-87. Кроме него результативными воздушными боями прославились пилоты: гвардии старший лейтенант Речкалов (Ме-109), гвардии сержант Савин (два Ме-109), гвардии лейтенант Труд (Ме-109), гвардии лейтенант Сутырин (ФВ-190), гвардии старший сержант Табаченко (Ме-109), гвардии младший лейтенант Мочалов (Ме-109). Итог боевой работы авиаполка за день – 11 воздушных побед!

Однако с этого боевого вылета на свой аэродром не возвратилось четыре самолета. Пилот гвардии сержант Петр Табаченко совершил вынужденную посадку на аэродроме Краснодар, на его «Аэрокобре» был пробит немецкой очередью воздушный винт и правая плоскость. Судьбы пилотов 16-го гиап Бережного, Сапунова и Горохова оставались неизвестны.

В вечернем сообщении Совинформбюро положению войск на Северо-Кавказском фронте внимание не было уделено, констатировалось только следующее: «В течение 17 апреля на фронтах существенных изменений не произошло».

18 апреля летным составом авиаполка гвардии подполковника Исаева было выполнено 25 самолето-вылетов.

Утром, в 7.20, в воздух поднялась восьмерка «Аэрокобр» под общим управлением гвардии старшего лейтенанта Фаддеева. Состав воздушного патруля был следующий: Фаддеев – Труд, Ершов – Чесноков, Искрин – Савин, Речкалов – Сутырин. Как видно из представленного списка пилотов, одну четверку вел Фаддеев, вторую – Искрин. Снова боевую задачу по прикрытию наземных войск необходимо было выполнять в районе Новороссийска и совхоза Мысхако. В небе стояла 8—9-балльная облачность, видимость до 3–5 км.

В заданном квадрате, непосредственно над приморским городом нашими пилотами было замечено две пары вражеских истребителей Ме-109, которые, увидя численно превосходящий их советский патруль, не приняв боя, ушли в облака. С полными боекомплектными через час после вылета группа Фаддеева возвратилась на свой аэродром.

В 11.00 взлетели две четверки «Аэрокобр» под общим управлением гвардии капитана Покрышкина (Покрышкин – Сутырин, Искрин – Савин) и гвардии старшего лейтенанта Фаддеева (Фаддеев – Труд, Ершов – Чесноков). В воздухе было спокойно. Немецкая авиация бездействовала. Через 1 час 20 минут все советские пилоты, не «расчехлив пушек и пулеметов», возвратились домой.

В период 15.05–15.30 пилот 1-й аз Шагов в районе аэродрома Поповическая произвел облет «Аэрокобры» после ремонта.

После обеда, в 15.20, снова Александр Покрышкин и Вадим Фаддеев повели свои четверки в район Мысхако. Ведомым у командира 1-й аз летел пилот Николай Ершов. Вторая пара покрышкинского звена штатная: Речкалов – Табаченко. Фаддеевская четверка также была стандартная: Фаддеев – Труд и Искрин – Савин.

При подходе к Новороссийску наши пилоты заметили на высоте 9000 м несколько немецких истребителей Ме-109, которые в воздушный бой не вступили. В это же время со стороны Керчи шла группа немецких бомбардировщиков под прикрытием до 45 истребителей, действовавших на высоте 6000 м. Неожиданно сзади себя, на расстоянии до 5 км, наш патруль заметил до 6 немецких истребителей Ме-109. После разворота нашей восьмерки на юг немецкая группа быстро ушла на высоту и в бой не вступила. Не израсходовав ни одного патрона, наши «Аэрокобры» возвратились на свой аэродром.

Воздушных побед советских пилотов в этот день зафиксировано не было. В воздухе над линией фронта наступило временное затишье. По три боевых вылета в этот день выполнили пилоты Фаддеев, Труд, Ершов, Савин и Искрин, по два раза вылетали на патрулирование Покрышкин, Речкалов, Сутырин, Чесноков, один боевой вылет был записан гвардии сержанту Табаченко.

19 апреля только два летчика авиаполка (Паскеев и Мочалов) поднимались в воздух для выполнения перелетов на близлежащие аэродромы и перегонки отремонтированных самолетов в свою часть. Общий налет обоих пилотов составил 50 минут.

В этот день газета 4-й ВА «Крылья Советов» (ответственный редактор майор Поляков В.И.) в передовой статье отразила результаты боевых действий летного состава объединения:

«С каждым днем на нашем участке фронта разгораются все более ожесточенные воздушные бои. Враг, пытаясь сковать действия наших наземных войск, парализовать железные дороги, коммуникации, бросает в бой большое количество авиации. Не допустить, встретить и разгромить воздушного противника – такова задача наших истребителей. Они первыми видят, куда направлен удар вражеских бомбардировщиков. Они первыми оказывают им самое действенное и самое жестокое сопротивление. Вот почему истребитель должен умело разведывать и истреблять фашистские бомбардировщики, не допускать их к нашим наземным войскам, к городам и селам. Все наши истребители должны действовать в бою так, как прославленные гвардейцы П. Крюков, А. Приказчиков, А. Покрышкин, Б. Козлов, как дерутся братья Глинка, В. Семенишин, Н. Лавицкий, И. Ерошкин и А. Закалюк. С беззаветной храбростью, с исключительным мастерством эти «короли» воздуха истребляют фашистские самолеты. Их не пугает численное превосходство врага, которое он нередко создает на отдельных участках фронта. Бесперывными, упорными атаками герои-летчики изматывают гитлеровцев, ломают их волю и жестоко расстреливают в воздухе.

Драться так, как дерутся эти советские асы, – святой долг каждого истребителя. Жестокая и упорная борьба за господство в воздухе, за победу разгорается все с новой и новой силой. Еще более ожесточенные воздушные битвы предстоят впереди. Их нужно встретить во всеоружии своего летного мастерства, храбрости и умения.

Высока честь быть истребителем, носить это почетное имя. И тот, кто неустанно ищет врага, навязывает ему бой и уничтожает его, – настоящий истребитель, крылатый сын своей Родины.

Никогда, даже перед лицом смерти, не уступает поле боя врагу советский истребитель. Стойкость и бесстрашие, честь и гордость выросли в нем из сознания долга перед Родиной, перед народом. Нет силы, которая могла бы противостоять воле советского летчика.

Истребитель! Всегда и везде ищи врага! Нашел – не отступи, уничтожь! Помни всегда о товарищах в бою, вовремя приходи им на выручку и сообщай рази врагов беспощадно и жестоко. Уничтожай в воздухе немецко-фашистских людоедов».

Десять дней боевых действий на Кубани для гвардейцев 16-го истребительного авиаполка не обошлись без потерь летного состава и авиационной техники. Восемь «Аэрокобр» было безвозвратно потеряно в воздушных боях:

- Р-39К-1 № 24445 с мотором № АС-42-26259;
- Р-39К-1 № 24406 с мотором № АС-42-135304;
- Р-39К-1 № 24418 с мотором № АС-42-135314;
- Р-39Д-2 № 138437 с мотором № АС-42-135148;
- Р-39Д-2 № 138547 с мотором № АС-42-135212;
- Р-39Л-1 № 24594 с мотором № АС-42-26434;
- Р-39Л-1 № 24537 с мотором № АС-42-26290;
- Р-39Л-1 № 24574 с мотором № АС-42-26409.

Первой человеческой жертвой в 16-м гиап в боях на Кубани стал пилот гвардии старшина Голубев Александр Федорович (1920 г. р., уроженец д. Пестриково Коломенского района Московской области, член ВЛКСМ с 1938 года, в РККА с 1939 года, ВШП – 1940 год). На фронт сержант Голубев попал (по данным наградного листа) 26 августа 1941 года. Однако по каким-то причинам совершил в условиях боевых действий самовольную отлучку, за что по приговору суда Военного трибунала 9-й армии Южного фронта был приговорен к 6 годам лишения свободы, но был оставлен в действующей армии и 25 сентября «прислан для отбытия наказания по суду» в 55-й иап 20-й сад на должность пилота (приказ по 55-му иап от 29.09.41 г. № 15). В авиаполку Виктора Иванова он зарекомендовал себя хорошим летчиком. До убытия 16-го гиап в тыл на переформирование в сентябре 1942 года он «на самолетах МиГ-3 и Як-1 произвел 115 боевых вылетов». Но уже к 28 января 1943 года штаб исаевского авиаполка запротоколировал у него 213 боевых вылетов на поле боя (на разведку – 34, на прикрытие своих войск – 18, на штурмовку – 64, на сопровождение бомбардировщиков – 29, на перехват самолетов – 4, на спецзадания и связь – 64). Результат вполне достойный, так как можно было не возвратиться на свой аэродром уже после первой встречи в воздухе с немецкими «экспертами».

Штурмовыми действиями им было уничтожено до 120 вражеских солдат и офицеров, 38 автомашин с грузами, 18 зенитных установок, 15 железнодорожных вагонов, повреждено и уничтожено 6 паровозов и 1 немецкий танк.

Участвуя в 28 воздушных боях, Александр Голубев лично сбил два самолета противника (20.04.42 г. – один Ме-109, 18.08.42 г. – один Ме-110). За эти боевые заслуги 19 февраля 1943 года командованием Северо-Кавказского фронта он был награжден (приказ СКФ от 19.02.43 г. № 051/н) орденом Красного Знамени.

В авиаэскадрилье Покрышкина Александр Голубев также был на хорошем счету, и Александр Иванович выбрал его своим ведомым.

10 апреля 1943 года, на третий день пребывания авиаполка Николая Исаева на Северо-Кавказском фронте, он не возвратился с боевого вылета, что и отмечено в «Журнале боевых действий полка». Однако в приказе командира 16-го гиап от 23 апреля № 31 указана дата гибели Александра Голубева 9 апреля. Те же данные записаны и в приказе ГУК НКО Союза ССР № 0172/пр. от 30 мая 1943 года, в котором большое количество летчиков ВВС КА, «погибших в боях против немецко-фашистских войск», исключалось из списков Красной армии (в том числе и пилоты 216-й сад – Науменко, Горохов, Бережной и Безбабнов). Учитывая, что приказ писался в штабе исаевской части спустя две недели со дня невозвращения пилота с боевого вылета – ошибка вполне вероятна. Место гибели Александра Голубева осталось неизвестно. О гибели сына командование части известило его маму – Клавдию Петровну Голубеву, проживающую в Коломенском районе Московской области.

В своем последнем вылете он летел ведомым у командира 1-й аз 16-го гиап гвардии капитана Покрышкина, но, как заметил в послевоенных мемуарах Александр Иванович, Голубев, «увлеченный атакой по бомбардировщикам, не заметил моего энергичного разворота на выручку пары из звена Паскеева, оторвался от меня или продолжал атаки на Ю-88. Тут, видимо, и прихватили его «Мессершмитты».

Чуть больше чем через год после этого воздушного боя, 12 июня 1944 года, командир 7-го иак генерал-майор авиации Утин, непосредственный командир уже дважды Героя Советского Союза гвардии подполковника Покрышкина, скажет применительно к гипотетически подобной ситуации, возникающей в воздушном бою: «Ведомый, безусловно, отвечает за безопасность ведущего, но и ведущий должен отвечать за безопасность ведомого. Если ведущий теряет своего ведомого, да еще нескольких, немедленно расследовать. Не умеет водить пару – ставить ведомым, если же бросает товарища в бой – судить как труса». Кремень – командир авиакорпуса, его б слова – в Боевой устав авиации; командир 16-го гиап Николай Исаев по сравнению с ним ангел. Он не заметил «потери бойца» в этом боевом вылете и причины, ее породив-

шие, а мог бы среагировать как положено принципиальному командиру «сталинских соколов»! Наверное, из-за этого Александр Иванович очень сетует на него за все время руководства им авиаполком...

Да и сам Покрышкин в этот же день 1944 года на совещании, в присутствии комкора, учит подчиненный руководящий летный состав своих трех авиаполков: «За счет молодых у нас слабо сколочена пара, поэтому первое, на что нужно обратить особое внимание при тренировке, – отработка действий пары на резких маневрах и боевых скоростях. При полете с молодым ведущему помнить, что иногда надо подлаживаться под ведомого, пока он не натренируется, невыполнение этого приводит к отрыву ведомого и к его потере».

Выходит, в апреле 1943 года еще сам Покрышкин не знал, как летать в паре при «резких маневрах и боевых скоростях» и что надо «подлаживаться под ведомого», а если это не так – гибель и потеря ведомого. Оказывается, чтобы прийти к этому, надо год провоевать на фронте, остаться живым, вырасти в звании и должности и только потом на совещании руководящего состава раскрыть эту истину своим подчиненным.

За время боевой работы с 9 по 18 апреля в воздушных боях на Кубани гвардии капитаном Покрышкиным было лично сбито пять самолетов противника. За отличные боевые результаты 22 апреля 1943 года приказом командующего 4-й воздушной армией № 023/н он был награжден второй правительственной наградой – орденом Красного Знамени. Этим же приказом, также второй наградой – орденом Красного Знамени был награжден командир 3-й аэ гвардии старший лейтенант Фаддеев и старший пилот гвардии младший лейтенант Бережной.

20 апреля, через два безрезультативных дня в боевой работе авиаполка (18 и 19 апреля), начались удачные воздушные бои. В этот день заявили о сбитых самолетах противника два комэска 16-го гиап – гвардии капитан Покрышкин и гвардии старший лейтенант Фаддеев (бортовой номер «Аэрокобры» – 37), заместитель командира эскадрильи Искрин, пилоты Мочалов, Труд (бортовой номер «Аэрокобры» – 38) и Сапунов.

По мемуарам Покрышкина¹, начало этого дня выглядело так:

«20 апреля противник предпринял отчаянные попытки уничтожить наш десант. В воздухе обстановка еще больше накалилась.

В первый вылет на сопровождение группы Пе-2 взлетели тройкой (на самом деле – 12 самолетов. – *Авт.*), у ведущего второй пары (фамилия этого летчика – Григорий Речкалов. – *Авт.*) отказала матчасть. В этом полете нам удалось отразить все атаки «Мессершмиттов», но ведение боя осложнял идущий ниже своей группы одиночный Пе-2, поврежденный зениткой. На обратном маршруте, уже подходя к Новороссийску, увидел, как в хвост ему заходят два «Фокке-Вульфа-190». Я и мой ведомый, Иван Савин, пикированием свалились на них и сразу же сбили обоих...»

Однако, согласно «Журналу боевых действий 16-го гиап», летный день 20 апреля начала сводная группа «Аэрокобр» под управлением Покрышкина и Фаддеева. В 10.37 с аэродрома Поповическая в воздух поднялись следующие шесть пар пилотов: Покрышкин – Савин, Речкалов – Табаченко, Искрин – Сутырин, Фаддеев – Труд, Мочалов – Сапунов, Ершов – Чесноков.

Однако только 9 советских самолетов, из 12 взлетающих, вышли в район патрулирования. «Аэрокобра» Речкалова возвратилась на свой аэродром уже через 8 минут после взлета из-за отказа авиатехники, пилоты Ершов и Чесноков приземлились через 13 и 18 минут соответственно, из-за проблем с мотором на самолете Ершова (бортовой номер 33).

Александр Покрышкин отличился в 11.15. При сопровождении советских бомбардировщиков в район Новороссийска, а затем прикрывая их после выполнения боевого задания, в районе Новороссийска наши пилоты встретили 4 немецких истребителя Ме-109, которые попытались атаковать наши бомбардировщики. Гвардии капитан Покрышкин не только не допустил

¹ Покрышкин А.И. Познать себя в бою. М.: Центрполиграф, 2006.

их до строя бомбардировщиков, но и уничтожил один вражеский самолет. Сбитый им немецкий истребитель Ме-109 упал в море в районе юго-западнее Цемесской бухты. Подтвердили воздушную победу его пилоты-однопольчане Искрин и Сапунов. Позже пришло подтверждение и от командира 244-го бомбардировочного авиаполка (бап). Только 5 октября 1943 года за этот сбитый немецкий самолет командир 16-го гиап приказал выплатить уже гвардии майору Покрышкину денежное вознаграждение в размере 1000 рублей.

Основная группа самолетов приземлилась в 11.45. Самолеты Фаддеева и Труда в 12.02 приземлились на аэродроме Красноармейская для дозаправки ГСМ и перезарядки БК.

Самолет пилота Савина, ведомого комэска 1-й аэ, не возвратился на базу. За вторую декаду апреля это был второй ведомый, погибший в паре с гвардии капитаном Покрышкиным. Александр Иванович пока еще сам оттачивал летное мастерство, ему, наверное, было не до полетов в паре...

А. Тимофеев в своей книге «Покрышкин», глава 10 «Кубанская битва», так описал последний боевой вылет Ивана Савина: «День рождения фюрера (20 апреля. – *Авт.*) Покрышкин отметил сбитым «фокке-вульфом». В этот же день погиб талантливый молодой летчик Иван Савин, только что награжденный орденом Красного Знамени за несколько сбитых вражеских самолетов. Александр Иванович приказал ему проводить до аэродрома подбитый Пе-2 и строго запретил возвращаться в Поповическую одному. Одиночные и поврежденные самолеты – любимые цели «экспертов» люфтваффе. Савин, радостный после очередной победы над ФВ-190, ослушался и погиб».

Откуда взял уважаемый автор данные о типе сбитых Покрышкиным и Савиным немецких самолетов? «Фокке-Вульф» практически не было в небе Кубани, да и летчик Савин не сбил в этот день ни одного самолета. Орденом Красного Знамени также он не мог быть награжден 19 или 20 апреля, до объявления этого в приказе командующего воздушной армией, так как он состоялся 2 мая!

Как позже запишет писарь штаба части, 20 апреля пилот гвардии младший лейтенант Савин Иван Федорович (1922 г. р., уроженец с. Ново-Александровское Буденновского района Орджоникидзевского края) «погиб в воздушном бою в районе Теплый Мыс».

Сержант Савин прибыл в 16-й гиап в 1942 году из Сталинградской школы пилотов и серьезной летной практики не имел. Переучившись на «Аэрокобру», боевые вылеты он начал только на Северо-Кавказском фронте в 1943 году. За период с 9 по 19 апреля он выполнил 15 боевых вылетов и, участвуя в 7 воздушных боях, сбил 3 вражеских самолета: 12 апреля – один Ме-109, 17 апреля – два Ме-109. Однако за три воздушные победы Николай Исаев почему-то представил его к награждению только орденом Красной Звезды. В итоге командующий 4-й ВА генерал-майор авиации Науменко наградил пилота гвардии сержанта Савина, хотя и посмертно, орденом Красного Знамени (приказ 4-й ВА от 02.05.43 г.

№ 036/н).

Похоронен Иван Федорович в лесу на высокой могиле на Таманском полуострове. Извещение о смерти сына было отправлено его отцу – «Савину Федору Петиф» (так записано отчетство в приказе ГУК. – *Авт.*), проживающему в станице Котляревской (Кабардино-Балкарская АССР).

Приказом ГУК НКО СССР от 30 мая 1943 г. № 0180/пр. гвардии младший лейтенант Савин Иван Федорович был исключен из списков Красной армии.

В период с 12.42 до 15.30 пилоты Фаддеев, Труд, Сутырин и Паскеев совершили 4 самолето-вылета. Они поднимались в воздух, облетывая самолет и совершая перелеты на ближайшие аэродромы.

В 16.30 десять «Аэрокобр» снова под управлением Покрышкина и Фаддеева вылетели на сопровождение двух шестерок наших бомбардировщиков, направляющихся в район 7 км южнее Новороссийска. Состав пар группы истребительного прикрытия был следующий:

Покрышкин – Ершов, Речкалов – Табаченко, Искрин – Сутырин, Мочалов – Сапунов, Фаддеев – Труд.

В районе цели над морем на высоте 4000 м группа Фаддеева провела воздушный бой с 12 истребителями Ме-109. В результате боестолкновения пилотами Фаддеевым, Искриным, Мочаловым и Трудом было заявлено о воздушных победах над 4 немецкими «Мессершмиттами». Как видим, в этом вылете отличилось только фаддеевское звено, четверка Покрышкина не заявила ни об одной воздушной победе...

Гвардии сержант Сапунов, отстав от ведущего и оставшись один, продолжал сопровождать бомбардировщики. Во время воздушного боя он сумел сбить (по его личному докладу) в одиночку два истребителя Ме-109, один из которых упал в воды Цемесской бухты, второй – в районе Глебовки. В 17.40 самолеты группы Покрышкина приземлились на аэродроме Поповическая, Сапунов же произвел посадку на аэродроме базирования бомбардировщиков в 17.25. Тут техсостав осмотрел его самолет, «Аэрокобру» дозаправили авиатопливом, и в 18.40 летчик благополучно перелетел на аэродром Поповическая.

Из второй шестерки наших бомбардировщиков один самолет был сбит, но два члена экипажа выпрыгнули с парашютом. Дальнейшая судьба их осталась неизвестна.

Расход боеприпасов покрышкинской группы составил: авиаснарядов 37 мм – 85 шт., авиапатронов 12,7 мм – 800 шт. и 7,62 мм – 2950 шт.

На этом боевая работа 16-го гиап была в этот день закончена.

В это время пилоты 2-й аз Островский, Стариков, Моисеенко, Шульга (помощник командира 16-го гиап по ВСС), Вербицкий, Шагов и Ефимов во главе со своим командиром гвардии капитаном Тетериным в период 15.20–16.40 совершили перелет новых «Аэрокобр» с аэродрома 25-го зап Аджикабул на аэродром Кумтор-Кала. На следующий день утром перелет по такому же маршруту совершила пара Крюков – Никитин.

21 апреля боевая задача 16-го гиап осталась практически такая же, что и 20 апреля: сопровождать советские бомбардировщики А-20 «Бостон», направляющиеся в район Федотовки, что находится в 7 км юго-западнее Новороссийска.

Восьмерку «Аэрокобр» поднял в воздух в 6.10 и лидировал командир 1-й аз гвардии капитан Покрышкин. Ведомым с ним вылетел гвардии старший лейтенант Речкалов. Следующие три пары составили пилоты 3-й аз во главе со своим командиром: Фаддеев – Труд, Искрин – Ершов и Сутырин – Табаченко (1-я аз).

В районе цели наши пилоты заметили восемь немецких бомбардировщиков Ю-88 и три Хе-111 в сопровождении нескольких истребителей Ме-109. Патрулирующие в этом районе советские самолеты Як-1 вели воздушный бой с истребителями противника. Наши бомбардировщики отбомбились прицельно. При их отходе от цели над бухтой Цемесская гвардии лейтенант Ершов удачно атаковал и сбил Ме-109, который упал «у буквы «М» надписи бухта Цемесская», как было записано в полковых документах. Один наш бомбардировщик на маршруте юго-западнее от цели в 4 км от Мингрельской загорелся и упал. Два человека из состава его экипажа выпрыгнули с парашютом. Причины падения нашего бомбардировщика остались невыясненными.

В 7.20 все самолеты покрышкинской группы благополучно приземлились на своем аэродроме.

Расход боеприпасов составил: авиаснарядов 37 мм – 15 шт., авиапатронов 12,7 мм – 300 шт. и 7,62 мм – 1340 шт.

В 8.10 гвардии старший лейтенант Паскеев взлетел с аэродрома Краснодар и через 25 минут приземлился на аэродроме Поповическая. Перегонка им самолета прошла штатно.

В 10.25 командир 16-й гиап гвардии подполковник Исаев также сам лично перегнал отремонтированный самолет из ПАРМ на аэродроме Краснодар на аэродром базирования.

В 11.30 восьмерка «Аэрокобр» под управлением Покрышкина снова вылетела на выполнение боевой задачи – сопровождения штурмовиков Ил-2, следующих в район Новороссийска. Состав воздушного патруля практически не изменился по сравнению с утренним вылетом: Покрышкин – Речкалов, Фаддеев – Труд, Искрин – Сапунов, Ершов – Табаченко.

При подходе к цели наши пилоты вступили в бой с восемью «Мессершмиттами». Противник первым заметил советские «Аэрокобры» и произвел по ним несколько атак сзади сверху и в хвост. После выхода из атаки самолеты противника резко уходили на вертикаль или на бреющий полет. Однако наши летчики не ступали перед агрессивным противником и сумели в этом бою сбить 5 немецких самолетов: «Один Ме-109 сбил старший лейтенант Фаддеев, самолет упал в районе 3–4 км севернее Кабардинка; один Ме-109Ф сбил старший лейтенант Искрин, самолет упал севернее Кабардинка; один Ме-109Ф сбил старший лейтенант Речкалов; один Ме-109 сбил старший сержант Табаченко, самолет упал в Бухту Цемесская; один Ме-109 сбил капитан Покрышкин, «место падения не видел»; один Ме-109 сбил лейтенант Труд, самолет упал в море в районе Бухты Цемесская» – такие результаты зафиксированы штабом части по результатам доклада наших пилотов после приземления. После выполнения боевой задачи одну шестерку бомбардировщиков наши истребители сопровождали до Красnodара, другую шестерку – до своего аэродрома. За действиями штурмовиков непосредственно над целью наши пилоты не наблюдали, так как вели маневренный воздушный бой. По прилете в 12.40 на свой аэродром авиамеханики обнаружили на самолете Покрышкина множественные пулевые пробоины.

Расход боеприпасов составил: авиаснарядов 37 мм – 86 шт., авиапатронов 12,7 мм – 800 шт. и 7,62 мм – 2140 шт.

Под вечер в штаб 16-го гиап поступила боевая задача – снова прикрыть налет штурмовиков Ил-2 на вражеские позиции в районе Федотовки (юго-западнее Новороссийска). На ее выполнение в 17.30 вылетели две четверки «Аэрокобр» под руководством гвардии старших лейтенантов Фаддеева (Фаддеев – Труд, Искрин – Мочалов) и Речкалова (Речкалов – Табаченко, Ершов – Сапунов). Погода была вполне летная: облачность 8–9 баллов на высоте 2800–3500 м. Над Черным морем стоял туман.

По прилете в 18.35 на свой аэродром экипажи доложили, что в районе цели они провели воздушный бой с группой немецких самолетов, среди которых были 10 истребителей-бомбардировщиков Ме-110, 6 бомбардировщиков Ю-88 и 9 прикрывающих их истребителей Ме-109. При этом противник вел себя агрессивно, стремительно атаковал наши самолеты сзади в хвост, с последующим уходом на вертикаль или на бреющий полет.

Однако, несмотря на это, по результатам этого воздушного боя нашими пилотами было заявлено об уничтожении трех вражеских самолетов (два Ме-109 и один Ю-88), кроме этого – один «Мессершмитт» был подбит. Воздушных побед добились: гвардии старший лейтенант Фаддеев – один Ме-109 (самолет упал в 2 км севернее Адербиевки), гвардии старший лейтенант Речкалов – один Ме-109 (самолет упал в 4 км южнее Новороссийска), гвардии младший лейтенант Мочалов – один Ю-88 (бомбардировщик упал в районе Мефодиевского). Пилот сержант Сапунов подбил в 1 км южнее Новороссийска немецкий истребитель Ме-109.

Однако важнее этого было то, что все штурмовики хорошо выполнили свою боевую задачу и все благополучно возвратились на свой аэродром.

Но в этот день при вылете на штурмовку в район Федотовки 4-я ВА все-таки потеряла один Ил-2. Советский штурмовик из состава 765-го шап (216-я сад) был сбит немецкими истребителями в районе 2 км северо-восточнее Фальшивого Геленджика, при этом на месте падения нашего самолета сгорел воздушный стрелок старший сержант Кот Г.П.

Расход боеприпасов групп Фаддеева и Речкалова составил: авиаснарядов 37 мм – 56 шт., авиапатронов 12,7 мм – 650 шт. и 7,62 мм – 1980 шт.

За этот день «отлученный» командиром 16-го гиап от боевых вылетов гвардии старший лейтенант Паскеев снова выполнил три самолето-вылета по перегонке самолетов с аэродрома Краснодар на аэродром Поповическая. Перелеты отремонтированной материальной части авиаполка прошло штатно.

В тылу Северо-Кавказского фронта группа гвардии майора Крюкова 21 апреля продолжила перелет на Кубань.

В 10.22 с аэродрома Кумтор-Кала в направлении на аэродром Невинномысская взлетели семь «Аэрокобр» под управлением командира 2-й аэ 16-го гиап гвардии капитана Тетерина (Тетерин, Островский, Старчиков, Моисеенко, Шульга, Шагов, Ефимов). Следом за ними в 10.30 вылетели штурман 16-го гиап Павел Крюков и два пилота – Никитин и Вербицкий. Их перелет занял 1 час 30 минут.

Меньше трех часов потребовалось личному составу батальона аэродромного обслуживания и наземного техсостава авиаполка на аэродроме Невинномысская, чтобы дозаправить самолеты бензином, а пилотов накормить обедом. В 14.45 десятка «Аэрокобр» группы Крюкова, взлетев, взяла курс на конечную точку маршрута – аэродром Поповическая, куда они благополучно и прибыли около 16.00. На всем пути наших пилотов от Закавказья до Кубани в воздухе они противника не встречали, аварий и поломок материальной части не было.

Летным составом авиаполка Исаева в этот день был выполнен только один групповой вылет. На прикрытие пикирующего бомбардировщика Пе-2, который в варианте фоторазведчика выполнял боевую задачу в районе Новороссийска, вылетели две четверки «Аэрокобр» от 16-го гиап. Ведущим первого звена был Александр Покрышкин (Покрышкин – Мочалов, Речкалов – Табаченко), второго – Вадим Фаддеев (Фаддеев – Труд, Искрин – Сапунов). Как видим, у Александра Ивановича снова новый ведомый...

Советский воздушный разведчик на высоте 6000 м сделал заход на цель со стороны моря, прошел непосредственно через Новороссийск и далее проложил свой курс по линии фронта. Следовавшие за ним в эскорте наши легчики-истребители заметили в этом районе 6 немецких истребителей Ме-109 и один ФВ-190. Однако в бой те не вступили, а у наших пилотов такой задачи также не было. Вылет прошел без боестолкновений, главное, что «Петляков» выполнил боевую задачу.

В 18.30 над аэродромом Поповическая поднялись пилоты Старчиков и Никитин, через 10 минут после них – командир 16-го гиап Николай Исаев и пилот Моисеенко. Основная их задача – прикрытие аэродрома во время посадки покрышкинской восьмерки, которую она совершила в 19.10.

Таким образом, 16-й гиап выполнил 21 апреля 39 боевых самолето-вылетов, не добившись ни одной воздушной победы, однако и не потеряв ни одного пилота.

В этот день боевое напряжение летного состава исаевского авиаполка было поднято до почти максимальной величины (так как 15 апреля 16-й гиап выполнил 43 б/в) – при этом четыре раза поднимались в воздух на выполнение боевой задачи Григорий Речкалов, Петр Табаченко, Николай Искрин, Вадим Фаддеев и Андрей Труд. Три боевых вылета за летный день выполнили два летчика – Александр Покрышкин и Николай Ершов, остальные пилоты, вылетавшие в этот день, – от одного до двух раз.

22 апреля 1943 года приказом командующего 4-й ВА № 028/н «за образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленную при этом доблесть и мужество» была награждена орденом Красного Знамени группа пилотов двух истребительных авиаполков (45-й иап и 16-й гиап) 216-й сад генерала Бормана. В исаевской авиачасти награды получили старший пилот гвардии младший лейтенант Бережной, штурман авиаполка гвардии майор Крюков и два командира эскадрильи гвардии капитан Покрышкин (орден № 66983) и гвардии старший лейтенант Фаддеев (перечень награжденных –

в алфавитном порядке). В 45-м иап Ибрагима Дзусова были награждены семь пилотов – Бабак, Берестенев, Борис Глинка, Дмитрий Глинка, Коваль, Кудря и Лавицкий.

Командование ВВС Северо-Кавказского фронта было озабочено снижением боевого потенциала исаевского авиаполка и еще 18 апреля 1943 года телеграфом известило командира 16-го гиап, что ему для восполнения боевых потерь из 25-го зап выделено десять новых самолетов Р-39 «Аэрокобра»: № 24407, 24413, 24591, 24605, 24609, 24616, 24691, 24699, 138520, 24608 с моторами «Аллисон» № 134242, 135349, 26394, 26387, 26358, 26347, 26452, 35215, 135050, 26397, которые должна была перегнать группа Павла Крюкова с Закавказья.

22 апреля 1943 года эти самолеты, приказом командира 16-го гиап № 023, были записаны в боевой расчет авиаполка.

Но к этому времени (22.04.43 г.) авиаполк потерял «в воздушных боях и сгоревшие на территории противника» семь «Аэрокобр»: Р-39 № 24572, 24601, 24552, 188424, 136428, 138438, 138550 с моторами «Аллисон» № 26389, 26411, 26252, 135023, 135004, 135185, 135084.

Одна «Аэрокобра» № 24577 с мотором «Аллисон» № 26395 была сдана на восстановительный ремонт в 180-ю ПАРМ и также исключена из боевого состава авиаполка.

Кроме этого, в трех авариях 22, 26 и 30 апреля 1943 года были потеряны еще три самолета Р-39 «Аэрокобра». Не повезло (или повезло – так как пилоты остались живы) гвардии лейтенанту Трудю, гвардии младшему лейтенанту Табаченко, гвардии старшему лейтенанту Паскееву.

26 апреля в 18.00 при вылете четверки «Аэрокобр» (Паскеев, Труд, Ефимов, Табаченко) с аэродрома Поповическая самолет Р-39 № 24616 с мотором «Аллисон» У-1710-63 № АС-42-26347, пилотируемый гвардии старшим сержантом Табаченко, потерпел аварию. Пилот не справился при взлете с определением скорости отрыва самолета от земли, и истребитель, оторвавшись от земли непосредственно над летной полосой, «провалился». В результате грубого удара «Аэрокобры» о землю был погнут воздушный винт, рассыпался на куски редуктор, деформировался фюзеляж и обе плоскости крыла, скрутило лонжероны. Самолет оставил за собой борозду длиной до 100 м. Мотор был также серьезно поврежден, ему требовался восстановительный ремонт. Резюме полковой комиссии было неутешительно – самолет ремонту не подлежит.

Впоследствии командир авиаполка провел разбор данного происшествия со всем летным составом, и были даны рекомендации по технике взлета, а также проведены соответствующие практические занятия непосредственно на материальной части.

30 апреля самолет «Аэрокобра» № 24407 с мотором «Аллисон» № АС-42-135242, пилотируемый гвардии старшим лейтенантом Паскеевым, при возвращении с боевого задания из-за перебоев в работе мотора произвел вынужденную посадку на аэродроме Новотитаровская. Однако самолет Як-1, пилотируемый летчиком 274-го иап 1-го иак лейтенантом Марковым, на планировании в момент выравнивания врезался на большой скорости в самолет 16-го гиап. «Аэрокобра» Паскеева была полностью разбита и восстановлению не подлежала.

23 апреля 16-й гиап выполнил 48 боевых самолето-вылетов.

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.