

Магид Александр Самойлович
«Ильюшины» в боях за Родину

Проект "Военная литература": militera.lib.ru

Издание: Магид А. «Ильюшины» в боях за Родину. — М.: Воениздат МВС СССР, 1952.

OCR, правка: Андрей Мятишкин (amyatishkin@mail.ru)

[1] Так обозначены страницы. Номер страницы предшествует странице.

{1} Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Магид А. «Ильюшины» в боях за Родину. — М.: Воениздат МВС СССР, 1952. — 84 с. Цена 60 коп.

Из предисловия: На всех фронтах Великой Отечественной войны исключительно успешно действовала советская штурмовая авиация. Удары, которые наносили «ильюшины» по немецко-фашистским захватчикам и их технике, отличались внезапностью и сокрушающей силой огня. «Илы» летали почти над самой землей и выкуривали гитлеровцев из всех щелей, расстреливали из пушек и пулеметов вражеские колонны. Штурмовик «Ильюшин» с честью выдержал все испытания Великой Отечественной войны. Это первый и единственный в мире штурмовик, отвечающий всем требованиям современного боя. Товарищ Сталин лично направлял работу и конструкторов, и заводов. Указания великого вождя легли в основу создания самолета Ил, в организацию его серийного производства для удовлетворения нужд фронта. Со Сталиным в сердце шли наши летчики-штурмовики на врага, помогая добывать победу Родине. О них, славных сталинских соколах и героических авиастроителях, нам и хотелось рассказать в этой книге.

«Ильюшины» в боях за Родину

Вместо предисловия

Глава первая. **В трудные дни**

Глава вторая. **Штурмовики идут на фронт...**

Глава третья. **«Илы» на фронте**

Глава четвертая. **Вторая жизнь самолета**

Глава пятая. **Над Берлином**

Примечания

Вместо предисловия

На всех фронтах Великой Отечественной войны исключительно успешно действовала советская штурмовая авиация.

Гитлеровцы, видя самолеты Ил над своими головами, с ужасом говорили: «Шварце тод» («черная смерть»); советские воины с любовью называли свои штурмовики «летающими танками». Удары, которые наносили «ильюшины» по немецко-фашистским захватчикам и их технике, отличались внезапностью и сокрушающей силой огня. «Илы» летали почти над самой землей и выкуривали гитлеровцев из всех щелей, расстреливали из пушек и пулеметов вражеские колонны.

Штурмовик «Ильюшин» с честью выдержал все испытания Великой Отечественной войны.

Следует сказать, что именно советской авиапромышленности принадлежит приоритет в создании самолета, предназначенного специально для штурмовых действий. А советская военная наука первая разработала принципы тактического применения штурмовика во взаимодействии его на поле боя с наземными войсками.

Идея создания самолета-штурмовика родилась еще в 1919 году. Эту идею подал и сформулировал Владимир Ильич Ленин. История сохранила записку Ленина работникам Реввоенсовета, в которой [4] он требовал, чтобы срочно организовать помощь авиации наземным войскам, сражающимся на фронтах гражданской войны:

«4 сентября 1919 года. (**Конница** при низком полете аэроплана бессильна против него)... Не можете ли вы **ученому** военному X, V, Z заказать ответ: (быстро) аэропланы против конницы? **Примеры.** Полет **совсем низко.** **Примеры.** Чтобы дать инструкцию на основании «науки»... Ленин»{1}.

Эту записку Владимир Ильич написал в связи с необходимостью бороться с конницей Мамонтова, вышедшей в тыл нашего Южного фронта.

Задание Владимира Ильича было выполнено. На фронте появился специальный авиаотряд по борьбе с вражеской кавалерией. Самолеты, действуя с малых высот, расстреливали из пулеметов вражескую конницу и этим в большой степени способствовали разгрому войск Мамонтова конницей С. М. Буденного. Так в условиях гражданской войны, в сложившейся конкретной обстановке была доказана целесообразность штурмовых действий авиации.

В дальнейшем наша советская конструкторская мысль была направлена на то, чтобы создать специальный самолет-штурмовик.

Товарищ Сталин поставил перед советскими учеными и конструкторами задачу: создать самолет, пригодный для штурмовых ударов по войскам противника в условиях большого насыщения их техническими средствами, самолет, способный сопровождать пехоту в наступлении, вести обработку переднего края противника, готовить прорыв мощных его оборонительных полос, уничтожать живую силу и технику. По мысли товарища [5] Сталина, такой самолет должен дополнять действия артиллерии — уничтожать личный состав и технику врага в глубине его обороны, недоступной для артиллерийского огня, своими ударами с воздуха умножать пробивную силу наземных войск. Увеличение веса машины, вызванное установкой мощного вооружения и бронированием, не должно было снижать ее летных качеств. Требовалось, чтобы самолет обладал большой скоростью и хорошей маневренностью, обеспечивающими внезапность и быстроту действия как непосредственно над полем боя, так и в тылу врага. Задача состояла и в том, чтобы эти же качества давали новому самолету возможность с успехом вести воздушный бой с истребителями. При всем том новый самолет должен был являться простым по конструкции, несложным в эксплуатации.

Опыты по конструированию самолетов, рассчитанных на штурмовые действия, давно велись в России. Еще в годы первой мировой войны в русской армии был двухместный бронированный самолет с двойным управлением, пулеметной установкой и приспособлением для подвески бомб. Гондола на этом самолете была вынесена вперед. Машина использовалась для штурмовых действий.

Советская авиационно-техническая мысль в годы гражданской войны и в период реконструкции народного хозяйства работала над проблемой создания самолета-штурмовика, но практически тогда решить эту задачу не представлялось возможным.

В первые же годы индустриализации, когда страна по указаниям товарища Сталина приступила к реконструкции всех отраслей народного хозяйства на базе высокой, современной техники, у нас появились первые два тяжелых штурмовика конструкции Д. П. Григоровича. Отличительной чертой их была надежная броня, пулеметное вооружение [6] позволяло вести обстрел как вперед, так и назад, как вверх, так и вниз.

Однако задачу, поставленную товарищем Сталиным, приходилось решать совсем по-новому.

По поручению товарища Сталина за создание нового типа самолета взялся один из наиболее опытных и талантливых конструкторов нашей страны Сергей Владимирович Ильюшин.

С. В. Ильюшин и возглавляемый им коллектив конструкторов блестяще выполнили сталинское задание.

Они создали самолет-штурмовик, который мог тесно взаимодействовать с пехотой на поле боя и самостоятельно выполнять боевые задания в тылу противника.

Конструктор одел кабину летчика и другие наиболее жизненные части в стальную броню, что сделало его машину неуязвимой для ружейно-пулеметного огня.

Это первый и единственный в мире штурмовик, отвечающий всем требованиям современного боя.

Товарищ Сталин лично направлял работу и конструкторов, и заводов. Указания великого вождя легли в основу создания самолета Ил, в организацию его серийного производства для удовлетворения нужд фронта.

Со Сталиным в сердце шли наши летчики-штурмовики на врага, помогая добывать победу Родине.

О них, славных сталинских соколах и героических авиастроителях, нам и хотелось рассказать в этой книге. [7]

Глава первая. В трудные дни

Война застала нашу авиапромышленность в тот период, когда только лишь развертывалось массовое производство новых типов самолетов. Они были качественно значительно лучше германских, но количественное преимущество еще оставалось у врага. Увеличить выпуск моторов и самолетов — такова была неотложная, боевая задача конструкторов и работников авиапромышленности.

Одна из причин временных неудач нашей армии состояла, как указывал товарищ Сталин, «в недостатке у нас танков и отчасти авиации». Великий полководец подчеркнул, что в современной войне пехоте очень трудно бороться без танков и без достаточного авиационного прикрытия с воздуха. Чтобы свести к нулю превосходство немцев в танках и коренным образом улучшить положение нашей армии, надо было не только увеличить производство танков, но также резко увеличить производство противотанковых самолетов и других противотанковых средств — пушек, ружей, гранат.

Штурмовики и были как раз теми противотанковыми самолетами, в которых так нуждалась наша армия.

О том, как настойчиво и неустанно заботился товарищ Сталин об ускорении производства, свидетельствует, [8] в частности, эпизод, приведенный в статье «Великое перемещение индустрии», опубликованной в журнале «Новый мир» № 6 за 1948 год:

«В тревожную августовскую ночь директора самолетостроительного завода Анатолия Тихоновича Третьякова вызвали в Кремль.

Незадолго до того завод, которым руководил Третьяков, наладил серийный выпуск истребителей МИГ (конструкторов Микояна и Гуревича). Завод быстро набирал темпы, выпуская все больше «ястребков». В те немногие минуты, которые занял путь с завода, Третьяков готовился к беседе. Он мысленно повторял расчеты, которыми занимался в последние дни, он готовился рассказать о мерах, принятых для того, чтобы добиться предельных темпов роста выпуска истребителей. Он вспомнил уходящую вверх жирную линию графика и улыбнулся: уже летали с завода машины, выпущенные сверх плана для защитников Одессы, Севастополя, Ленинграда, Харькова. Да, начало положено неплохое!

Но с первых же слов беседа в Кремле сразу дала иное направление. Заводу было поручено выпускать штурмовики «Ил». Этот боевой самолет был создан незадолго до того конструктором Ильюшиным. Задача была не из легких. «Ил» никак не походил на МИГ, и не только по конструктивному оформлению, но и по всей технологии производства. В новой машине не было ни одной миговской детали. Все надо было начинать сначала...

Директор понимал, что претворить этот проект в жизнь можно будет лишь путем напряжения всех сил, при условии сочетания героического труда с величайшим мастерством, смелым творческим [9] риском. Надо было, чтобы люди всем сердцем почувствовали, что у них в руках ключ к победе над фашистскими танками, что им выпала великая честь — создать новое оружие борьбы с врагом.

Через месяц первые штурмовики ушли на фронт.

Восьмого сентября Третьякову позвонили из Кремля. И он сразу узнал три новости:

— Выполнена просьба коллектива — заводу присваивается имя Сталина.

— Отныне он, Третьяков, Герой Социалистического Труда.

— Десятки заводских работников награждены орденами и медалями.

Иногда наши конструкторы, увлекаясь различными усовершенствованиями, забывали о темпах, о том, что фронт нуждается в самолетах, и тогда товарищ Сталин в простых словах напомнил им о главном.

« — Улучшать конструкцию — хорошо, — говорил товарищ Сталин конструкторам, — но сейчас нам важно максимально увеличить выпуск машин. Конструктор заинтересован всё время в том, чтобы улучшать машины, но делать это надо с умом — иначе можно и завод замучить, и фронт замучить. Вот в этом отношении Грабин молодец. Он конструктор и хороший технолог. Он не только конструкцию усовершенствовал, но сделал это так, что качественное усовершенствование оружия дало одновременно возможность увеличить выпуск. Конструктор должен быть технологом» {2}.

Наш вождь и полководец учил и требовал, чтобы советские самолеты по своим летным и боевым качествам были все время выше вражеских.

Вместе с тем товарищ Сталин, как мы видим, [10] предостерегал конструкторов от излишнего увлечения нововведениями, которые могли привести к потере основных боевых качеств самолета, а также к потере столь дорогого в дни войны времени.

Руководя боевыми действиями наших войск на фронте в три тысячи километров, товарищ Сталин лично направлял и всю работу авиационной промышленности, настойчиво требуя увеличения выпуска штурмовиков.

Августовским вечером директору одного завода сообщили по прямому проводу из Москвы о том, что товарищ Сталин благодарит коллектив завода за освоение штурмовика, что завод представлен к высокой правительственной награде — ордену Ленина, а лучшие инженеры, техники и рабочие за освоение самолета Ильюшина представлены к награждению орденами и медалями.

На другой день был опубликован Указ о награждении этого авиазавода орденом Ленина. 120 лучших работников его получили ордена и медали.

Награждая завод, передовых инженеров, техников и рабочих, правительство ждало от них еще большего выпуска штурмовиков, так как эти самолеты нужны фронту как сильнейшее средство борьбы с вражескими танками.

На высокую награду горячо откликнулся весь заводской коллектив. Несмотря на участвовавшие бомбежки и предстоящую эвакуацию, выпуск штурмовиков не прекращался ни на час, и самолеты с заводского аэродрома шли прямо на фронт, который был уже близко.

Враг наступал. Часть авиационных заводов оказалась под ударом гитлеровских самолетов.

Началась эвакуация оборонных предприятий на восток — мероприятие, которое оказалось под силу только Советскому социалистическому государству. [11]

Эвакуация шла строго по плану. На новую площадку, куда двинулись предприятия авиационной промышленности, ежедневно прибывала тысяча вагонов с оборудованием и станками. Ни кранов, ни лебедок не было: разгрузочные механизмы задерживались в пути. Между тем надо было скорее

освобождать вагоны и платформы. В этом деле участвовали все рабочие, инженеры, служащие. Были сооружены рампы, на которых разгружалось оборудование, и станки развозились по цехам. И это все делалось вручную, в лютые морозы. В холодных цехах, где не было еще крыш, монтировали оборудование. Все, независимо от специальностей, работали такелажниками, грузчиками, монтерами, слесарями. Люди перевыполняли дневные задания в два, три и четыре раза. Появились пятисотники и даже тысячники. Люди работали по 16 часов в день, а иногда целыми сутками не покидали цехов. Наступил декабрь 1941 года. Под Москвой шла битва, которая развеяла в пух и прах миф о непобедимости гитлеровской армии. Удары Советской Армии нарастали с каждым днем. Фронт требовал все больше и больше техники, боеприпасов. Люди напрягали силы. Но производство штурмовиков росло крайне медленно.

Завод раньше других выпустил на новой площадке первый штурмовик. Однако предприятие работало еще далеко не на полную мощность. Большая часть самолетов была выпущена из привезенных деталей. Когда же запас деталей кончился и их надо было изготавливать уже на месте, выпуск самолетов застыл: программа не выполнялась.

Не лучше обстояло дело и на заводе, где директором был тов. Третьяков. Здесь выпуск «илов» еще только налаживался, и завод продолжал выпускать «миги». Моторный завод только монтировался... [12] Кроме того, некоторые руководители никак не могли отрешиться от темпов мирного времени и полагали, что на пусковой период им будет, как обычно, дан дополнительный срок в два-три месяца. А борьба с немецкими танками настоятельно требовала противотанковых средств, штурмовики были нужны фронту сегодня, сейчас.

В докладе о 24-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции 6 ноября 1941 года товарищ Сталин поставил перед Советской Армией историческую задачу — сокрушить военную мощь немецких захватчиков, истребить всех оккупантов до единого, пробравшихся на нашу Родину для ее порабощения.

«Но для этого необходимо, чтобы наша армия и наш флот имели деятельную и активную поддержку со стороны всей нашей страны, чтобы наши рабочие и служащие, мужчины и женщины, работали на предприятиях, не покладая рук, и давали бы фронту всё больше и больше танков, противотанковых ружей и орудий, самолётов, пушек, миномётов, пулемётов, винтовок, боеприпасов...» — говорил в своем историческом докладе товарищ Сталин.

Вполне понятно, что товарищ Сталин не мог мириться с положением, какое создалось на эвакуированных заводах, выпускавших штурмовики.

И вот 24 декабря 1941 года на заводы прибыла телеграмма от товарища Сталина, в которой он требовал увеличения выпуска штурмовиков для фронта.

Сергей Владимирович Ильошин в статье «Штурмовая авиация в Отечественной войне» {3} вспоминает: «Заводы, строившие самолеты Ил-2 были в 1941 году эвакуированы в восточные районы страны. [14]

Перебазирование таких гигантов было само по себе очень трудным делом. Но еще труднее было организовать производство на новом месте. Сильные морозы, снег, вьюга были спутниками восстановления заводов на новых местах.

Мне живо вспоминается незабываемый момент, когда в эти суровые и трудные дни по огромному коллективу завода с быстротой молнии пронеслось известие о получении телеграммы от товарища Сталина об ускорении выпуска самолетов Ил-2. Товарищ Сталин в телеграмме на имя директоров заводов, строящих самолеты Ил-2, писал: «...Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии как воздух, как хлеб».

На призыв товарища Сталина многотысячные коллективы заводов ответили полными героизма трудовыми подвигами. Только беззаветная преданность и неиссякаемая вера в своего вождя могли вызвать такую волну энтузиазма и энергии.

В результате через два месяца после эвакуации заводов Ил-2 снова пошли на фронт».

Рабочие, инженеры, техники, коммунисты, комсомольцы и беспартийные — все поняли телеграмму товарища Сталина как призыв Родины.

Телеграмма была размножена и роздана в цехах буквально всем рабочим. На созванных партийными организациями митингах рабочие, служащие, инженеры, руководители цехов давали обязательства немедленно ликвидировать отставание.

На заводе после того, как была оглашена телеграмма товарища Сталина, рабочие спросили:

— Сколько самолетов нужно делать?

Заведующий производством назвал цифру. Затем спросил:

— Есть еще вопросы? [15]

— Нет, — ответили рабочие. — Сколько надо, столько и дадим.

Все было ясно.

Выступили старые кадровики завода. Они говорили немного:

— Раз товарищ Сталин требует, будет сделано!

На этом митинге коллективом завода была принята ответная телеграмма товарищу Сталину. В ней сообщалось, что телеграмма вождя доведена до каждого рабочего и что к концу января завод начнет выпускать требуемое количество самолетов.

И на другом заводе также не было человека, который не знал бы о телеграмме товарища Сталина. На партийных собраниях, на совещаниях хозяйственного актива, на комсомольских конференциях, в цехах, в общежитиях — всюду говорили о том, что необходимо ответить товарищу Сталину не словами, а делом, дать самолеты немедленно.

Начальники цехов, мастера, рабочие взяли на себя социалистическое обязательство удвоить, утроить выпуск боевой продукции для фронта. Все силы коллектива были мобилизованы на выполнение требований Государственного Комитета Обороны.

Спустя месяц самолетостроители уже выполняли программу выпуска штурмовиков.

Это один из многих примеров того, как указания товарища Сталина, данные тому или иному коллективу, являлись могучим средством мобилизации масс на борьбу за выполнение заданий партии и правительства, вызывали перелом в работе предприятия.

Непрерывным потоком эшелонов грозные штурмовики двинулись на фронт. [16]

Глава вторая. Штурмовики идут на фронт...

С каждым днем войны становилось ясным, что в борьбе с вражескими наземными силами, танками, артиллерией, в обработке переднего края обороны немцев, нарушении их коммуникаций неопределимую роль играют «илы». Имея мощное вооружение, бомбовый груз, эти самолеты наносили с воздуха сильные удары по врагу. Если тяжелые бомбардировщики воздействовали главным образом на тылы врага, а истребители прикрывали действия бомбардировочной и штурмовой авиации, ведя успешные воздушные бои, то штурмовики, взаимодействуя с танками, пехотой и артиллерией, выполняли, можно сказать, самую «черную работу».

В разгроме немцев под Москвой, во время Сталинградской битвы, в других многочисленных сражениях — всюду действовали грозные штурмовики «Ильюшин».

В конце 1942 года все эвакуированные заводы уже работали на полную мощность. И, как всегда, перед коллективом рабочих, инженеров и техников заводов стоял вдохновляющий образ великого Сталина, который пристально следил за работой авиастроителей.

В марте 1943 года до рабочих долетела радостная весть: товарищу Сталину присвоено звание Маршала Советского Союза.

Это вызвало новый боевой и трудовой подъем у советских людей.

И вот у строителей моторов родилась мысль: в подарок вождю и полководцу дать сверх плана десятки штурмовиков.

Вся героическая армия тружеников, создававших грозную армаду «ильюшинских», восприняла [17] эту высокую патриотическую идею как свою, кровную, выражающую самые лучшие и возвышенные думы советских людей о своем вожде.

Патриотические слова летели из цеха в цех. Они вдохновляли рабочих на новый трудовой подвиг, поднимали их на перевыполнение социалистических обязательств.

...Поздно ночью, закончив совещание с начальниками цехов, директор одного завода тов. Жезлов сообщил по телефону своему соседу, директору авиазавода тов. Третьякову о предложении рабочих.

— Мы дадим сверх плана моторы, а вы штурмовики. Как думаете, Анатолий Тихонович? — спросил он.

— Дадим, Михаил Сергеевич!

— Сколько?

— Дело за вами: сколько будет моторов, столько дадим и самолетов: На полк дадите — полк штурмовиков выпустим. На два полка дадите, и мы не отстанем.

Связались и с директором другого завода тов. Белянским. Коллектив этого завода присоединился к начатому движению. Совместно решили: дать фронту сверх плана три полка штурмовиков.

Так началось строительство эскадрилий.

«Коммунисты и комсомольцы — на первую линию!» Эти призывные слова четко выделялись на большом щите, укрепленном у входа в сборочные цехи авиазавода, где директором тов. Третьяков. Призыв, обращенный к авангарду заводского коллектива — коммунистам и комсомольцам, запал глубоко и в душу каждого беспартийного.

На партийных и профсоюзных собраниях, состоявшихся во всех цехах, коммунисты и комсомольцы первые принимали повышенные обязательства и увлекали за собой остальных. [18]

Туда, где возможно было отставание, немедленно направлялись командиры-коммунисты, передовые организаторы поточного производства.

Опытный производственник В. М. Ефимов был послан в мастерскую заготовительного цеха. Следуя правилу — не допускать отставания ни на одном станке, Ефимов начал с того, что возложил на кадровых рабочих ответственность за успех всего коллектива. Дело в том, что мастерская работала хуже других, потому что в ней было еще много неопытных рабочих и работниц. Требовалось в кратчайший срок

помочь им овладеть своей квалификацией, чтобы они давали высокую производительность труда. Старый кадровик коммунист тов. «Доманов по совету Ефимова взялся помочь комсомолкам Кузнецовой, Анохиной, Хвостовой, Плечкиной, недавно поступившим в цех. Он учил их на личном опыте, показом, рассказывал о всех тонкостях и секретах работы.

Ломанов не жалел ни времени, ни сил. Он понимал, что его труд помогает бить врага.

В группе мастера-комсомольца Володченкова тон задавала бригада тов. Егоровой. За несколько дней бригада сдала в фонд постройки сверх плановых самолетов свыше четырех тысяч деталей.

Цех, руководимый Ефимовым, сумел скоро стать в ряды передовых и начал давать сверхплановую продукцию.

В памятные дни, когда люди строили сверхплановые самолеты, рождались новые сотни стахановцев. Давно ли клепальщица Надя Александрова еще была выпускницей ремесленного училища? Давно ли ее принимали на заводе в комсомол? А на цеховом комсомольском собрании, посвященном итогам строительства сверхплановых штурмовиков, Надя вышла к столу президиума и молча протянула [19] листочек, на которой крупным уверенным почерком было написано: «Обязуюсь в марте дать сверх задания в фонд строительства сверхплановых самолетов 14 деталей».

Но Надя Александрова скромно расценивала свои способности: свое обязательство она выполнила за 10 дней. Так же, как солдаты на фронте не могли успокоиться до тех пор, пока на нашей земле ходит недобитый враг, не была спокойной и Надя Александрова. Девушка искала путей повышения производительности, и она нашла их, применив очень простой способ: она сделала широкую поддержку, позволившую крепить одновременно два конца детали. Это вдвое сэкономило время на обработку. Там, где раньше было занято двое, теперь работал один человек. Выработка самой Нади Александровой возросла до 280 процентов.

Но Надя Александрова — одна из сотен. Любовь к Родине, желание помочь советским воинам быстрее разгромить врага руководили и комсомольцами Сливкиным и Зиной Ананьевой. Первый из них за 8 дней выполнил месячное задание, а Зина давала ежедневно 400 процентов задания.

Тысячи патриотических дел совершались ежедневно под сводами цехов. Строительство сверхплановых самолетов будило в людях их лучшие, благороднейшие чувства. Мастера, начальники отделений, жившие в пригородных поселках и деревнях, приезжали домой с последним ночным поездом. Часто они оставались до утра в цехе, прикорнув где-нибудь в диспетчерской или уронив усталую голову на какой-нибудь стол в цеховой конторе. А молодежь устраивалась на ночлег там, где потеплее: литейщики — поближе к автоклавам, котлам, станочки — просто у труб отопления. Спали иногда в цеховых траншеях: там тоже было тепло. [20]

Тысячи патриотических подвигов ежедневно совершались на заводах.

— Раз наш коллектив первый предложил построить сверхплановое боевое соединение «ильюшиных», значит, мы должны быть первыми и в соревновании, — сказала работница Марина Полятникова. — Я теперь работаю на двух станках и сменное задание выполняю на 250 процентов. Полторы нормы каждый день отчисляю на постройку сверхплановых самолетов.

— За последние дни наша группа дала деталей для моторов к самолетам более чем на 50 тысяч, рублей, — по-военному докладывал мастер Луганский.

Двенадцать фронтовых бригад вел за собой коллектив цеха тов. Ищенко. Одна из них, во главе с тов.

Шаровым, ежедневно отчисляла в фонд строительства 20 комплектов деталей. Даже бригаду тов.

Игнатьева, которая в цехе еле тянулась за передовиками, в эти дни словно подменили: она давала сверхплановую продукцию, по 10—12 комплектов деталей в смену!

Никогда еще на авиа- и моторозаводах не видели такого взлета соревнования, такого напора в труде, какое было в те дни. Движение захватывало все новых и новых людей. Казалось, люди уже достигли предела производительности. Но вот в цехе объявился рационализатор, предложение которого помогало давать дополнительную норму. Темпы нарастали так быстро, что те нормы, которые были неделю-две назад, по сравнению с достигнутыми казались незначительными.

Например, одна клепальщица Валя Сергеева со своей подручной тов. Трошенковой способна была выполнить чуть ли не все суточное задание цеха. Начальник цеха тов. Алексеев, видя такой трудовой героизм Сергеевой, снял всех остальных рабочих, [21] занятых ранее на клепке, и поставил их на другой участок.

Вместе с темпами росли и сами люди.

Подручная Сергеевой тов. Трошенкова заявила, что намерена работать самостоятельно, потому что овладела своей квалификацией.

— Я постараюсь догнать Сергееву, — заявила она без тени хвастовства.

И догнала.

— Это мой вклад в дело победы над врагом, — сказала тов. Трошенкова, докладывая о выполнении своего обязательства.

Заводоуправление в эти дни напоминало боевой штаб. Из цехов шли донесения, и каждый старался о своих успехах доносить первым. Вот, кажется, на первое место вышел цех тов. Данилова, но проходит час и его обгоняет цех тов. Михайлова. И их труд, слившийся воедино, побеждал, делал невозможное возможным.

И была еще одна прекрасная черта в характере, авиастроителей. Они не давали никому скидки ни на неопытность, ни на молодость, ни на усталость. Самолеты нужны фронту. Вот что они знали, и это двигало их вперед. Поэтому ничего не было удивительного, что стариков нельзя было отличить по темпам работы от молодежи, что подростки нередко обгоняли в труде опытных мастеров.

— Замечательные ребята! — с гордостью говорили о них старики.

Женщины, ставшие к станку в годы войны, принесли с собой присущую им точность и аккуратность, которые помогли им в минимально короткий срок освоиться с мужскими профессиями и заменить ушедших на фронт рабочих.

Работница тов. Серапионова, проведив мужа на фронт, явилась в цех и за несколько дней освоила [22] секрет шлифовки. Станок ее неизменно давал три нормы.

— За себя и за мужа работаю! — говорила она.

— Это две нормы, а третья за кого же? — интересовались в цеху товарищи.

Серапионова улыбнулась. Подняла на товарищей светящиеся радостью глаза:

— А третья — в подарок товарищу Сталину!

По инициативе коммуниста Петрова началось новое патриотическое движение среди инженерно-технических работников. Они создали свою рабочую бригаду. Выполнив основные обязанности, становились к станкам. После дневной смены оставались в цехе и выполняли нормы на 250—300 процентов.

Всех, кто был когда-то станочником или умел держать инструмент в руках, тянуло в эти горячие дни в цеха. Вспомнили свои старые рабочие профессии инженеры и мастера тт. Кириллов, Баврин.

Обслуживая одновременно два станка, они перевыполняли месячные задания. Никого не удивляло на заводе, что и инженер тов. Коробчанский по окончании рабочего дня становился к револьверному станку, а инструктор по технике безопасности тов. Родионов — к фрезерному.

Огромным напряженным трудом жили в те дни заводы, и трудно было в бурлящей его жизни понять, что делал каждый в отдельности, где связь и взаимодействие в работе литейщиков, шлифовщиков, кузнецов, лекальщиков, токарей, сборщиков, ремонтников, электриков. Чем заняты люди в командирских кителях с серебряными пуговицами? Над чем трудятся в больших и малых кабинетах на втором этаже главного корпуса и внизу, в маленьких фанерных комнатках, где никогда не гаснет электричество? О чем совещаются и говорят за массивными обитыми дверями у директора [23] завода и главного инженера и за дверью, где на табличке обозначено: «Главный конструктор», что нового создано здесь в этот поздний ночной час? Это в конце концов составляло предмет военной тайны. Но тайной не было то, что фронту нужны самолеты, как воздух, как хлеб.

Словно могучий мотор, ровно и гулко билось сердце заводов. Здесь царствовал труд, великий, всепобеждающий труд, равный ратному подвигу, самоотверженный труд во имя победы над ненавистными немецко-фашистскими захватчиками, осмелившимися посягнуть на нашу родную, советскую землю.

С каким вниманием наблюдали строители за первым полетом своих голубых машин!

Под открытым небом раскинулся цех тов. Рассы — аэродром. На его просторах бушевали метели.

Свирепый ветер сбивал людей с ног, залеплял снегом глаза, перехватывал дыхание. Но «нелетная» погода не останавливала людей, дороживших каждой минутой для досрочного выполнения плана выпуска штурмовиков. Летчики-испытатели поднимали в свинцовое зимнее небо только что вышедшие из сборочного цеха «илы», проверяя их по многу раз перед тем, как отправлять на фронт.

Приземлившись, летчик докладывал, как вела себя машина в воздухе, что в ее поведении ему не понравилось, а затем, неуклюже шагая в тяжелых меховых унтах, отправлялся отдохнуть и обогреться в единственное на огромном аэродроме зданье. В этом деревянном одноэтажном домике помещались начальник аэродрома и его отделы, здесь же ютились со своим хозяйством электрики, монтеры, кладовщики и остальной аэродромный персонал.

А к приземлившемуся самолету в пятый, в десятый раз бежали люди и, несмотря на лютый холод [24] и ветер, снова терпеливо искали неполадки, на которые жаловался испытатель. Искали, ошибались, снова искали, пока не находили недостаток и не устраняли его.

Чтобы обеспечить выполнение обязательства завода по строительству сверхплановых штурмовиков, тов. Рассу пришлось перестроить всю работу аэродрома. В коллективе началось горячее соревнование под лозунгом: «Сверхплановые штурмовики не задерживать ни одного часа».

И вот наступило время, когда завершен был весь этот благотворный труд. Строители моторов и самолетов выполнили свое обязательство. Штурмовики «ильюшины» для авиасоединения были готовы.

Собрался митинг, посвященный сдаче самолетов. Это было торжество советских патриотов, выражение их великой любви к социалистической Родине. Глядя на стройные ряды самолетов, люди с гордостью говорили:

— Это сделали мы своими руками! Мы недосыпали, порой изнемогали от усталости, но сделали. Родина! Товарищ Сталин! Обязательство нами выполнено, принимай, фронт, нашу работу, наш вклад в победу. Сверхплановые штурмовики принимали лучшие воины Советской Армии, советские летчики, покрывшие себя неувядаемой славой в схватках с гитлеровскими асами. Голубые «илы» в воздухе. Четким строем проходят они над авиационными заводами, над городом рабочих, техников, инженеров, конструкторов — творцов непобедимой армады штурмовиков. Самолеты идут низко, над самыми крышами заводских корпусов, над восхищенной толпой. И торжествующий рев моторов звучит как салют скромным советским людям в честь их героического труда, [25] о котором будут с благодарностью вспоминать поколения. Сделав над заводами три прощальных круга, самолеты ушли на запад, на фронт, навстречу великим боям во славу Родины, боям, которые поставят гитлеровскую Германию перед катастрофой...

Глава третья. «Илы» на фронте

Не было ни одной более или менее крупной операции, где не действовали бы прославленные штурмовики Ильюшина.

Штурмовая авиация родила героев, имена которых знает и чтит наш народ.

С первых же дней Великой Отечественной войны летчики-штурмовики показали на фронте поистине чудеса овладения новой боевой техникой. Разительным эффектом боевого применения самолетов Ильюшина они всему миру доказали правильность советского, сталинского решения проблемы штурмовиков. Сталинские соколы с каждым днем все полнее раскрывали высокие боевые качества машины, обнаруживая глубину и содержательность заложенных в ее конструкции передовых военных и технических идей. В упорных боях с врагом советские летчики творчески вырабатывали новые тактические приемы.

12 сентября 1944 года секретарь ЦК ВКП(б), бывший тогда Председателем Совета Народных Комиссаров Белорусской ССР, П. К. Пономаренко писал на имя Главного Командования: «На днях мы обнаружили и осмотрели в лесах северо-восточнее Минска крупнейший укрепленный лагерь немцев, полностью уничтоженный нашей штурмовой авиацией. Этот район представляет потрясающее [26] впечатление по масштабам разгрома и по демонстрации мощи нашего воздушного флота.

Одна из немецких группировок, получив сведения о взятии Минска, построила укрепленный район, в котором засело более 11 000 немцев, несколько сот танков, много орудий, более 5000 бронетехники и автомашин. Эта группировка имела большие запасы боеприпасов.

Укрепленный лагерь немцев обнаружила и уничтожила наша штурмовая авиация... В лагере на момент осмотра еще лежало более 5000 трупов немецких солдат и офицеров, сожженных и убитых, и более 5000 различных машин, большое количество боеприпасов. В многочисленных танках еще находились убитые экипажи. Сотни немцев лежат под завалами бункеров. Весь лагерь представляет картину грандиозного побоища врага и его техники...

Место побоища находится в 13 километрах северо-восточнее Минска, по Могилевскому шоссе. Здесь мы полагаем поставить памятник-obelisk доблестным летчикам в память об этом побоище немецко-фашистских захватчиков.

Доводя до Вашего сведения об этом, просим отметить соответствующим образом Сталинградскую Краснознаменную дивизию штурмовой авиации и ее командиров и летчиков»{4}.

Мастерство наших летчиков позволило им в полной мере использовать высокие боевые качества «ильюшинских». Прекрасный штурмовик в руках умелого, храброго, тактически грамотного пилота становился грозой для врага. Все знают, что там, где появлялись «илы», немцы не могли высунуть носа. [27]

1. Рука об руку с наземными войсками

Битвы под Москвой, под Сталинградом, на Курской дуге сыграли, как известно, решающую роль в истории Отечественной войны. В этих трех гигантских битвах были блестяще осуществлены гениальные сталинские планы контрнаступления в широком масштабе. В этих трех битвах до конца обнаружилась порочность гитлеровских планов, их авантюристичность. Со всей силой сказалось преимущество советской сталинской военной науки над немецкой. Краеугольный камень построения наших боевых операций, как оборонительных, так и главным образом наступательных, — это налаженное, четко осуществляемое от начала до конца взаимодействие всех родов войск — пехоты, артиллерии, танков, авиации. В современной войне, насыщенной таким обилием техники, без четкого взаимодействия нельзя выиграть ни одного боя.

В системе взаимодействия наших войск свое место занимала и штурмовая авиация.

...Шло массовое изгнание немцев из нашей страны.

Наши летчики, находясь в воздухе, постоянно чувствовали себя участниками великих битв, происходивших на земле. Они действовали в наступлении рука об руку с нашими славными пехотинцами, артиллеристами, танкистами. Когда же немцы вынуждены были под ударами наших войск отступать, сталинские соколы настигали их и громили.

Так было на всех фронтах: в Латвии, Восточной Пруссии, Померании, в Румынии, Венгрии — всюду! Например, не было ни одного крупного пункта, который войска 2-го Белорусского фронта заняли бы в те дни без поддержки авиации.

Только, бывало, наведет противник переправы через реку Нарев, как наши летчики уже бомбят [28] их. Это создавало пробки у переправ, в немецких войсках начиналась паника. Гитлеровцы не знали, куда прятаться от ударов с воздуха, всюду их настигали наши летчики. На бреющем полете «илы» проносились над рекой, добивая бегущего врага.

Наземные войска вели постоянную разведку и давали штурмовой авиации «заявки» на подавление целей с воздуха. Летчики посылали своих представителей в наземные войска для непосредственной связи.

Так было и при взятии крепости Осовец, которая прикрывала подступы к границе Восточной Пруссии. Немцы построили на правом берегу реки Бобр оборонительные сооружения. Уверенные в несокрушимости своих укреплений, гитлеровские захватчики часто переходили в контратаки. Наземные войска дали авиации точные целеуказания, и наши «ильюшины», действуя совместно с бомбардировщиками и артиллеристами, подняли оборонительные сооружения противника на воздух. Осовец был занят Советской Армией благодаря одновременному удару с воздуха и на земле. И в Померании тесное взаимодействие авиации с наземными войсками также определило успехи Советской Армии.

Обстановка была сложной. Немецкое командование со всех фронтов стянуло сюда свои дивизии, пополняя их на ходу и стараясь создать сильный кулак. Но советское командование разгадало планы фашистов. Сталинская тактика состояла в том, чтобы раздробить силы врага и уничтожить его по частям. Наши войска перешли в наступление. Открывая им путь, самолеты произвели на этом фронте тысячи самолето-вылетов. И хотя немцы быстро подтянули свою авиацию, это им не помогло. [29]

Стремительно наступая, наши войска на широком фронте вышли к Балтийскому морю и разобшили вражескую группировку, взяв ее в несколько «котлов». В восточном направлении все дороги и крупные населенные пункты были забиты фашистскими частями и техникой, и это как раз были те цели, по которым наносила свои сокрушающие удары наша авиация. Несмотря на плохую погоду, штурмовики не прекращали боевых полетов. Наоборот, пасмурная погода использовалась штурмовой авиацией для нанесения внезапных ударов.

Не раз штурмовая авиация расчищала дорогу нашим танкам и пехоте.

О тесном взаимодействии штурмовой авиации с танковыми войсками говорит опыт одной операции.

Командир авиасоединения находился на КП и держал связь со своим штабом по радио.

Отсюда по радиостанции он сообщал о воздушной обстановке группам, отправлявшимся на выполнение боевого задания, наводил «илы» на цель.

Штаб штурмовой части был расположен на том же аэродроме, что и штаб истребителей. Боевая дружба летчиков — штурмовиков и истребителей, совместные разборы проведенных боев — все это обеспечивало успех при выполнении задания.

Как-то группа Героя Советского Союза майора Хохлачева, в которую входили 6 «илов» и 6 истребителей, вылетела на выполнение задания. Но километров за 30—40 до линии фронта командир соединения передал по радио приказ изменить направление и срочно подавить артиллерию и живую силу противника в районе деревни Кунерсдорф.

Приближаясь с северо-востока к цели, «илы» попали в зону зенитного огня батарей, находившихся на противоположной стороне Кунерсдорфа. Определив, где расположены артиллерия и живая [30] сила противника, Хохлачев повел штурмовиков на цель. Они дважды сбросили бомбы, затем обстреляли цель из пушек и пулеметов.

На втором заходе штурмовики подавили минометную артиллерию противника. Зенитный огонь немцев становился слабее. При третьем заходе майор Хохлачев получил сигнал, а потом сам увидел, что наши танки начали движение к Кунерсдорфу. Майор предупредил летчиков, чтобы они были осторожны. На четвертом заходе с командного пункта сообщили, что в воздухе появились самолеты ФВ-190. Наши истребители приняли боевой порядок, чтобы дать отпор. «Фоккеры» так и не осмелились вступить в бой. Они трусливо улетели. Не будь истребителей, они наверняка напали бы на «илов», которые израсходовали при штурмовке почти все боеприпасы.

Возвратившись на свой аэродром, Хохлачев узнал, что наши войска вышибли противника из Кунерсдорфа.

2. По немецким танкам

Исключительно большую роль играла штурмовая авиация во время Великой Отечественной войны в борьбе с танками противника.

Как известно, танкам гитлеровцы придавали огромное значение. На них они полагались, строя свои сумасбродные планы «молниеносной войны». [31]

Преувеличивая мощь и неуязвимость этого вида боевого оружия, немцы всюду кричали о его непобедимости, стремясь запугать наши войска различными «фердинандами», «пантерами» и «тиграми». Еще на первом этапе войны товарищ Сталин поставил задачу истребить вражескую технику. Для этой цели надо было иметь разнообразные противотанковые средства, в том числе противотанковые самолеты, в частности «илы». Но бороться с вражескими танками приходилось не только на первом этапе войны. Во всех крупных битвах и сражениях нашим войскам приходилось вести ожесточенные бои с неприятельскими танками. Как ни мала эта цель, как ни увертлива и подвижна она, штурмовики находили ее на земле и метко поражали. Они умели с высоты отличить чужие танки от своих, хорошо изучили скорость, вооружение, уязвимые места вражеских машин. Это делало действия нашей штурмовой авиации исключительно эффективными.

Многочисленные примеры и эпизоды из времен Великой Отечественной войны со всей убедительностью говорят об этом.

...К вечеру, когда весь летный состав уже собрался на отдых, Героя Советского Союза капитана Карпова вызвали к командиру соединения.

— В районе одного из разъездов, между Мемелем и Шауляем, — сказал командир, — прорвались [32] и пытаются теснить наши войска 60 танков противника. Задача — помочь, наземным войскам сорвать контратаку немецких танков.

Группа «илы» поднялась с аэродрома. Солнце било в глаза. Однообразие местности, изобилующей озерами, затрудняло ориентировку. Наши части находились в соприкосновении с противником.

Уточнить линию фронта можно было только по знакам, которые выкладывали наземные войска. Когда самолеты подошли к району цели, уже начинало темнеть. Но опытный штурмовик капитан Карпов пристально следил за наземными ориентирами. Его внимание привлекли копны и кусты, расположенные на поле в шахматном порядке. К каждой копне или кусту шел след, который здесь же исчезал. Он заметил, что артиллерийские снаряды падают около этих кустов и оттуда появляются вспышки. Летчик пришел к выводу, что это танки, которые обстреливает наша артиллерия.

Карпов дал команду: «К атаке!».

Первый же заход, при котором были сброшены бомбы, показал, что Карпов не ошибся. Некоторые танки загорелись. Тогда «илы» снизились до бреющего полета и проштурмовали танки, а также пехоту, находившуюся возле них.

Фотоаппараты, установленные на самолетах, запечатлели до 12 очагов пожара.

Можно было бы привести тысячи фактов, когда наши «ильюшины» громили немецкие танки. Основное, что требовалось от летчиков-штурмовиков при борьбе с немецкими танками, — это с небольшой высоты точно нападать на эту маленькую цель. В ходе войны летчики-штурмовики накапливали опыт, и им уже не представляло труда производить штурмовки танковых колонн или колонн автомобилей, бронетранспортеров. Случалось, что «илам» приходилось штурмовать вражеские танки [33]

непосредственно на поле боя, когда они, развернувшись, шли в атаку. Особенно характерны в этом отношении были бои на Курской дуге, в районе Корсунь-Шевченковского, на сандомирском плацдарме, в районе Будапешта и Секешфехервара, где немцы бросали свои танки в атаки и контратаки. Советские штурмовики в борьбе с танками врага оказывали наземным войскам серьезную помощь.

Трудно летчикам штурмовать движущиеся цели. Нужны точный расчет и высокая техника пилотирования, чтобы с воздуха «охотиться» за танком на марше. Но есть ли пределы для мастерства советского летчика, когда им руководит благородное стремление защищать Родину?

Герой Советского Союза гвардии капитан Кирток участвовал в боях на Висле, когда враг, ожесточенно сопротивляясь нашему наступлению, пытался сбросить советские войска в реку. Для осуществления своих замыслов командование немецкой армии ввело в действие крупные соединения танков, бронетранспортеров и артиллерии, которых поддерживала с воздуха авиация.

Юго-западнее Коббелян танки противника перешли в контратаку. Части, в которой служил Кирток, приказали нанести бомбово-штурмовой удар. Было выделено несколько групп. Та, которую возглавил Кирток, действовала третьей. Группу прикрывали четыре истребителя Як. [34]

Цель, которую предстояло поразить, находилась всего в трех километрах от линии фронта, где велись ожесточенные бои. Коббеляны горели. Вокруг стоял сплошной дым, и трудно было отыскать цель. Все же летчики обнаружили ее: танки противника в боевых порядках двигались к нашему переднему краю, южнее Коббелян.

— Атаковать танки!

По команде Киртока летчики начали штурмовку вражеских машин, самостоятельно выбирая цели. Они настигали немецкие танки повсюду. Враг не только был остановлен, но и понес серьезные потери.

Там, где действовали штурмовики, от немецких «тигров», «пантер» и «фердинандов» оставалась груда искореженного металла. Таким образом, штурмовик Ил блестяще доказал, что в руках умелых советских летчиков он является прекрасным противотанковым самолетом.

3. Преследуя врага...

Самое быстроходное, самое подвижное из всех боевых средств — авиация не только прокладывала вместе с артиллерией путь наземным войскам, прикрывая их действия с воздуха.

Авиация, завоевывая господство в воздухе, сковывая войска противника, обеспечивала нашим наземным войскам прежде всего свободу маневра. Наши «илы» совместно с истребительной авиацией выполняли большую работу во время преследования врага.

Так было, например, после разгрома немцев в Померании, когда остатки неприятельских войск отходили на западный берег Штеттинской бухты и реки Одер. Используя мощный оборонительный рубеж вокруг города Альтдамм, враг стремился хоть [35] на короткий срок задержать наше наступление, чтобы отвести свои разбитые части за Одер, переформировать или пополнить их и снова бросить в бой.

Штурмовая авиация в те дни действовала, не зная отдыха. На нее возлагалась задача — помешать немцам привести себя в порядок. Наши «летающие танки» то появлялись над вражескими переправами, то над мостами, где скоплялись гитлеровские войска, то над колоннами автомашин и пехоты.

Штурмовики разрушали оборонительные сооружения фашистов, подавляли их огневые точки, уничтожали живую силу и технику врага.

Такая же картина происходила у Штеттина и повсюду, где наши войска неотступно преследовали врага.

Во время преследования противника штурмовой авиации приходилось соблюдать большую осторожность. Была хорошо налажена служба связи и оповещения. Летчики всегда точно знали, где находятся наши войска, которые в течение дня несколько раз меняли свое местоположение. При современной подвижности и маневренности связь авиации с наземными войсками должна быть до предела четкой.

С этой целью наземным войскам давались указания, как обозначать себя. Работали также станции наведения. Кроме того, во время преследования штурмовики действовали с бреющего полета.

Особенно четкого взаимодействия с наземными частями, чрезвычайной точности огня требовало от летчиков участие в десантных операциях. Эти операции, как один из видов боя, ускоряющих преследование и разгром врага, применялись нашими войсками с большим мастерством. Можно себе представить весь ужас врага, когда он, получив удар, стремится оторваться от наседающих на него [36] советских войск и вдруг в тылу встречает высаженный десант. В стане врага — полная деморализация, паника, страх, ужас.

Вот что рассказывает дважды Герой Советского Союза гвардии майор Мыхлик о том, как он прикрывал действие десанта. «Нашему звену было дано задание: прикрывать высадку десанта на остров Даго. Мы вылетели на задание, когда шел дождь, облака заволокли небо.

Все же, подойдя к острову, мы увидели, что часть десантных войск уже вела бой за маленький населенный пункт, что находился недалеко от берега. Труднее всего было отыскать цель. Пришлось, как говорят летчики, «утюжить» землю, чтобы разглядеть, где враг, и определить расстояние между нашими десантниками и немцами. Оно оказалось ничтожным — 100—150 метров. Понимая, что действовать надо очень осторожно, я повел свое звено в атаку. Противник стрелял по нас из всех видов оружия, однако немцам ни разу не удалось попасть в нас.

После нескольких заходов я увидел, будучи близко к земле, что наши десантники поднялись в атаку.

На обратном пути нам встретилась четверка «илов». Зная, что им также придется отыскивать цель, я хотел вернуться с ними на остров Даго, чтобы помочь им. Но мои старания объяснить им это ни к чему не привели. [37]

На своем аэродроме мне пришлось просить у командира разрешения на повторный вылет. Через несколько минут я вылетел в паре с товарищем. Но время ушло, и когда мы достигли прежнего места боя, там уже свободно расхаживали наши пехотинцы. Снова пришлось «щупать» землю. Найдя новую цель на опушке лесочка, мы произвели несколько заходов, действуя огнем наших пушек и пулеметов». В преследовании противника на «илов» возлагалась задача подавления и уничтожения артиллерийских и минометных батарей врага, пытавшихся прикрывать отступление своих войск.

Авиация являлась вернейшим другом, помощником наших наземных войск и при труднейших операциях по форсированию рек. Например, частям 2-го Украинского фронта надо было переправиться через реку Морава, чтобы развивать наступление на Вену.

Из-за весенней распутицы советская артиллерия отстала от пехоты, а темп наступления никак нельзя было снижать. Это заставило командование возложить задачу подавления огневых средств противника на штурмовую авиацию.

Одна часть получила задачу эшелонированными действиями мелких групп подавить в направлении главного удара огневые средства противника, мешавшие переправе пехоты через реку Морава.

Было подготовлено несколько групп штурмовиков и истребителей конструкции Лавочкина. Советские летчики были опытными воздушными бойцами, прекрасно владевшими техникой и тактикой.

Так, одну из групп штурмовиков возглавлял Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Стробыкин-Юхвит.

Приближаясь к фронту, ведущий получил с командного пункта приказ отыскать батарею полевой [38] артиллерии и тяжелых минометов, которые вели огонь по переправе.

Тов. Стробыкин-Юхвит внимательно всматривался в местность. По всей вероятности, полагал он, батареи противника расположены западнее города Дюрнкрута, на возвышенности.

Как только самолеты стали пикировать, противник открыл по ним огонь. По радио ведущий приказал замыкающей паре самолетов подавить зенитные средства, а сам продолжал искать артиллерийские батареи.

Вскоре он обнаружил их на обратном склоне возвышенности. По радио он навел свою группу на артиллерию противника, обстреляв одну из батарей. Старший лейтенант взял еще немного западнее и обнаружил батарею минометов.

Экипажи штурмовиков бомбили и обстреливали артиллерийские батареи и зенитные точки противника, прицеливаясь по каждому орудию. Огонь был настолько метким, что уже после второго захода вражеские зенитки прекратили всякое сопротивление. Участок расположения артиллерийских батарей покрылся разрывами бомб. На третьем заходе Стробыкин-Юхвит сбросил бомбы на минометную батарею.

Истребителям, не встретившим противника в воздухе, он разрешил бить по наземным целям. [39] После седьмого захода появилась новая группа «илов». Стробыкин-Юхвит собрал свою группу для возвращения на базу.

Пролетая над рекой, они с радостью увидели, что наши войска переправляются через Мораву.

Артиллерия врага молчала. Командующий передал Стробыкину-Юхвиту по радио:

«Работу наблюдал сам. Всему летному составу объявляю благодарность, а вас награждаю орденом Александра Невского».

4. По коммуникациям противника

Одной из ответственных задач нашей штурмовой авиации во время Великой Отечественной войны являлось нанесение ударов по вражеским коммуникациям. Железные дороги, шоссе, автострады, переправы были не только ключами к населенным пунктам. Это были пути для перегруппировки сил, без которой невозможно было осуществление никакой крупной операции. Это были пути боевого и продовольственного питания, артерии, по которым текло пополнение из тыла к фронту. О том, как действовали наши «ильюшины» на вражеских коммуникациях и как велики потери, которые терпели здесь немцы, свидетельствуют многочисленные боевые эпизоды.

...12-00. Две группы «ильюшиных» поднимаются в воздух. Одну ведет капитан Короненко, другую — старший лейтенант Демидов. Самолеты берут курс к реке Прут. Вот и переправа. Сильный зенитный огонь не останавливает летчиков. С высоты 700 метров «илы» сбрасывают бомбы. Переправа взлетает на воздух. Путь врагу к отступлению отрезан.

А в это время еще две такие же группы атакуют другие переправы через Прут. Капитаны Елдышев и Шауров сжигают одну переправу, разбивают [40] вторую. Немцы лихорадочно наводят новые переправы, но тщетно. На обратном пути самолеты пересекают железнодорожное полотно. Станция еще в руках врага. Летчики штурмуют ее. Повреждены два паровоза, разбито несколько вагонов. Склад боеприпасов взорван.

В дни боевой работы на коммуникациях врага нашим летчикам приходилось напрягать все свои силы. Они совершали вылет за вылетом, не зная отдыха.

Крупная группировка противника, окруженная в районе одного города, стремилась прорвать оборону частей болгарской армии на северном берегу реки Дравы и выйти из окружения в сторону города Папа. Мост, соединявший Оснев с шоссе, ведущим к Папе, был разрушен, и вместо него здесь немцы соорудили переправу, прикрыв ее зенитным и минометным огнем.

Не раз совершали налеты на этот пункт наши бомбардировщики и штурмовики, но немцы восстанавливали переправу, так как ее не удавалось разрушить основательно. Вражеская зенитная артиллерия сильно мешала советским летчикам вести прицельное бомбометание.

Когда части поставили задачу — разрушить эту переправу, были выделены две группы «илов». Одной из них во главе с капитаном Елисеенковым приказали подавить зенитную артиллерию врага и тем самым дать возможность второй группе штурмовиков атаковать цель. Вторая группа состояла из самостоятельных пар самолетов, которую вели три Героя Советского Союза — старшие лейтенанты Лизунов, Артамонов и Фаткин. Бомбами и пушечным огнем они должны были с бреющего полета разрушить переправу.

Обе группы взлетели одновременно. Капитан Елисеенков уже подошел к цели, когда его встретил [41] сильный заградительный огонь. Пришлось сперва совершить противозенитный маневр, а затем по

команде ведущего вся первая группа пошла в атаку на батареи зенитной артиллерии. Вторая же, скрываясь за лесками, следовала за ней в 8—10 километрах. Увидев, что Елисеенков подавляет огневые точки, Лизунов вышел на пере праву и атаковал ее пушечными снарядами, сбросив на нее бомбы. Вслед за ним атаковали переправу остальные пары. Прямым попаданием переправа была разбита. Тогда штурмовики повернули обратно и скрылись за городскими постройками. Маневрируя, они вышли из зоны зенитного обстрела и благополучно вернулись на аэродром.

В этом виден высокий класс боевого мастерства летчиков-штурмовиков, их умение бить врага наверняка. Напряженные бои развертывались за железные дороги. Так, в апреле 1945 года в руках немцев, окруженных на Курляндском полуострове, оставалась только одна железнодорожная линия, по которой подвозились боеприпасы и продовольствие. Понимая все значение этой коммуникации, немцы создали очень сильную оборону южнее железной дороги от Либавы до Салдуса.

По всей магистрали и особенно на станциях они сосредоточили в большом количестве зенитную артиллерию. Истребительная авиация противника все время прикрывала этот участок.

В начале апреля воздушная разведка донесла по радио, что по направлению к Либаве движется эшелон из 20 платформ с орудиями и танками и 20 крытых вагонов. Группе штурмовиков под командованием Героя Советского Союза капитана Минеева было приказано во что бы то ни стало уничтожить эшелон. [42]

Была дорога каждая минута. Через 10 минут самолеты должны были подняться, иначе поезд уйдет. — Бегу к стоянке самолетов, — рассказывает Минеев, — а сам думаю, где лучше всего нанести удар по эшелону, на каком участке дороги его быстрее можно обнаружить. Разведчик донес, что эшелон противника вышел со станции Скрунда и движется по направлению к Либаве. Но пока мы долетим до района цели, поезд успеет тоже пройти вперед. Я рассчитал, что примерно через 30 минут мы с ним встретимся. Быстро собираю летчиков, объясняю им задачу, предупреждаю, что цель имеет малые размеры в длину и особенно в ширину, значит, бомбометание должно быть очень точным. Заход, — говорю я, — лучше делать с востока на запад, чтобы атаковать, прикрываясь солнцем. Я предупредил, что возможна встреча с немецкими истребителями, а прикрытия у нас не будет, следовательно, особое внимание экипажей должно быть уделено наблюдению за воздухом.

Задача ясна всем, и я даю команду: «По самолетам!». Через две-три минуты группа «килов», сделал небольшой круг над аэродромом, ложится на курс.

Скоро мы подошли к линии фронта. Я запросил станцию наведения, нет ли поблизости истребителей противника. [43]

— В воздухе спокойно, — ответили мне. — Продолжайте выполнять задачу.

Мы полетели к станции Калвенэ, где по расчетам должен был находиться эшелон. Действительно вскоре я заметил, что он входит на станцию.

Северо-восточнее и восточнее станции находился большой лесной массив. Я решил атаковать с этой стороны, учитывая, что в таком случае нас не будут обстреливать справа и сзади зенитки противника, сосредоточенные в противоположном конце станции.

Мы подошли к Калвенэ с восточной стороны. Железнодорожное полотно было под нами, а сама станция слева.

Готовясь начать атаку на эшелон, я перевел самолет в пикирование. Но вражеские зенитки открыли сильный огонь «в лоб». Пришлось атаковать сначала зенитную артиллерию. Я дал команду:

— Бомбы не бросать. Из пушек и пулеметов подавить зенитки.

Когда я вывел свой самолет из пики, заставив замолчать одну зенитную точку, то заметил, что все самолеты моей группы точно выполнили команду. Мы получили возможность беспрепятственно заняться целью.

Кроме «нашего» эшелона, на путях стоял еще один состав. Я скомандовал летчикам:

— Бомбы бросать с двух заходов, точнее вести прицеливание!

Первая атака прошла успешно. После второго захода оба эшелона были разрушены. Вагоны горели. Над станцией поднимался густой черный дым.

Когда мы легли на обратный курс, нас атаковали шесть «мессершмиттов-109». Но мы стояли друг за друга горой, и вражеские истребители ничего не смогли нам сделать. Пара Me-109 с хода набросилась [44] на самолет младшего лейтенанта Дроздова, однако лейтенант Гоциридзе из пушек и пулеметов отбил их атаку. Другой паре «мессеров», нападавшей на Гоциридзе, дал отпор стрелок Дроздов. Два «мессера», атаковавшие меня, были отброшены огнем с самолета Пронина, а те, которые атаковали мою машину в хвост, получили хороший урок от старшего лейтенанта Бордюгова. Ведущий самолет противника был подбит. Четыре «мессера», сделав последнюю безуспешную атаку, покинули поле боя. Советские летчики отлично понимали, что, дезорганизуя железнодорожные перевозки врага, они наносят противнику чувствительные удары и хорошо содействуют наземным войскам.

Важную роль играли и действия штурмовой авиации над шоссевыми и грунтовыми дорогами, по которым передвигались вражеская техника и живая сила.

Не раз наши летчики разрушали коммуникации врага при освобождении Румынии, Югославии, Венгрии, Австрии и других государств.

Для действий на коммуникациях, которые враг сильно охранял, требовалось много умения: во-первых, высокое летное мастерство; во-вторых, знание тактики штурмовки, поддержание взаимодействия с истребителями; в-третьих, умение совершать противозенитные маневры. Всеми этими качествами и обладали славные сталинские соколы, летчики штурмовой авиации.

5. По вражеским аэродромам

Успеху боевых действий наземных войск много способствовали также удары штурмовой авиации по аэродромам противника. Неожиданно нападая [45] на аэродром, уничтожая на земле самолеты, ангары, мастерские, склады горючего и боеприпасов, штурмовики прижимали авиацию противника к земле, не давали фашистским летчикам даже подняться в воздух.

Аэродромы противника находятся обычно далеко от линии фронта, и штурмовикам приходится преодолевать не только всю глубину вражеской обороны, сильно насыщенную средствами зенитной артиллерии, но и летать по глубоким тылам. Сами аэродромы к тому же охраняются истребителями. Все это осложняло действия штурмовиков. Весь расчет строился на достижении внезапности удара.

Необходимо было прибегать к различным уловкам, чтобы обмануть противника.

С этой задачей наши сталинские соколы, управлявшие «килами», справились отлично.

Герою Советского Союза майору Степанову неоднократно приходилось совершать налеты на неприятельские аэродромы, в частности, в районах Харьков — Алешки и Харьков — Сокольники.

Первый из них был совершен в мае 1943 года, когда фашисты лихорадочно готовились к реваншу за Сталинград и сосредоточивали огромные средства и силы в районе Орловско-Курской дуги.

Разведка обнаружила большое скопление авиации на харьковском аэродроме. Этот узел был прикрыт сильной зенитной артиллерией, над ним постоянно патрулировали истребители Ме-109 и ФВ-190.

Большинство немецких самолетов всегда находилось в воздухе, так как враг прикрывал свои войска на фронте.

Части, в которой находился Степанов, было приказано совершить налет на аэродром Харьков — Алешки. Командир поставил перед собой задачу: во-первых, нанести удар в тот момент, когда немецкие самолеты будут еще на своей базе; во-вторых, [46] избежать встречи с истребителями противника.

Герой Советского Союза майор Степанов вел группу «илов» под прикрытием наших истребителей.

Накануне была проведена тщательная подготовка с летчиками-штурмовиками и истребителями. Каждый из них познакомился с кроками аэродрома, изучил по карте маршрут.

Ночь перед вылетом проходит в больших хлопотах. Задание очень ответственное, требующее предельного напряжения сил. Настает час вылета, и один за другим поднимаются штурмовики, ориентируясь в воздухе по аэронавигационным огням ведущих самолетов.

До линии фронта шли на большой высоте. Чтобы не потерять из виду штурмовиков, сливавшихся с темным фоном неба, истребители прикрытия держались сзади и по флангам почти на одной высоте.

Над территорией противника группа увеличила скорость, чтобы сократить время нахождения в зоне обстрела вражеской зенитной артиллерии.

Достигнув аэродрома, летчики убедились в верности поговорки: «Победу в воздухе готовь на земле».

Расчет был правильным. Благодаря внезапности штурмовикам удалось метко сбросить бомбы, обстрелять реактивными снарядами и пулеметно-пушечным огнем вражеский аэродром. Каждое звено штурмовало свою цель. На земле находилось [47] 15 «Ю-88», 25 «Ме-109» и еще с десяток каких-то других самолетов.

После такой «работы» на вражеском аэродроме осталось крошево из разбитых самолетов.

Три месяца спустя Степанову пришлось снова участвовать в налетах на этот аэродром, но уже в совершенно иной обстановке.

Потерпев поражение на Курской дуге, противник, сильно сопротивляясь, откатывался на запад. И на земле и в воздухе шли ожесточенные бои. Немцы постоянно бросали в бой новые части, в том числе и авиационные.

Задача — штурмовать аэродром — была получена поздно вечером. На рассвете группа «илов» в сопровождении истребителей направилась к цели.

Летчикам предсказывали безоблачную погоду, но у линии фронта они неожиданно попали в густую облачность. Это было как раз наруку. Наши летчики удачно использовали облака, тянувшиеся к западу от железной дороги.

Маршрут полета был выбран с таким расчетом, чтобы к аэродрому Сокольники подойти с тыла, с северо-запада, по темной стороне горизонта, а не с востока, как в первый раз, когда самолеты были ясно видны на фоне светлого неба и издали были встречены огнем зениток. И действительно, поздно обнаружив приближение группы, противник не мог вести по ней прицельного огня, а заградительного огня батарей штурмовики легко избежали.

Когда наши штурмовики подлетели к аэродрому, там уже начиналось движение. Многие вражеские самолеты рулили, некоторые стояли на старте, но большое количество их еще было сосредоточено на стоянках, особенно у ангаров с западной стороны аэродрома.

Штурмовики обрушились на противника из-за облаков, словно снег на голову. Тут самолет Ил показал [48] врагу всю мощь своего оружия. Хотя в воздух успело подняться несколько немецких истребителей, но внезапность удара позволила нашим летчикам отлично провести штурмовку. Когда атака уже закончилась, на штурмовиков набросились вражеские истребители. Плотный строй, которого держалась группа советских штурмовиков, организованный огонь воздушных стрелков и четкая, согласованная работа наших истребителей не позволили противнику причинить штурмовикам ущерб. Был поврежден только один самолет, летчик которого все же сумел дотянуть свою машину до своей базы и произвести благополучную посадку.

До полудня ни один вражеский самолет не беспокоил наши войска. Эффективность налета советских штурмовиков оказалась огромной. В Сокольниках были повреждены три ангара, многие самолеты загорелись на земле. Вражеский аэродром горел в течение нескольких часов.

Большую роль в налетах на аэродромы играла истребительная авиация, прикрывавшая действия штурмовиков. Надо прямо сказать, что именно согласованные действия штурмовиков и истребителей позволяли успешно совершать налеты на аэродромы врага.

Чем быстрее и решительнее шло наше наступление, тем меньше самолетов оставалось у врага. Удары нашей авиации по аэродромам неприятеля с каждым днем нарастали. Так, при взятии Кенигсберга сыграл свою роль умелый удар штурмовиков по аэродрому Нейтиф, нанесенный группами «илов», одну из которых вел Герой Советского Союза гвардии майор Макаров. Дело было так.

К цели самолеты подошли с юга через залив Фришгоф. Когда аэродром стал виден, две ударные группы штурмовиков понесли вперед на большой скорости, а третья открыла огонь по зенитным [49] точкам, находившимся поблизости от крепости Пиллау. Что касается зениток, то они не могли причинить серьезных помех, так как сами попали под обстрел «илов».

Огонь из пушек и пулеметов, бомбовые удары, штурмовые атаки следовали друг за другом. Постепенно «илы» перешли на бреющий полет. Этот маневр помешал вражеской зенитной артиллерии вести по нашим самолетам прицельный огонь.

После шести заходов на аэродроме было уничтожено 13 самолетов ФВ-190 и Ме-109, разрушено два ангара, несколько аэродромных построек, бетонированная полоса взлетного поля. По сигналу ведущего штурмовики под прикрытием истребителей ушли от цели через залив Фришгоф.

Истребители противника ни с этого аэродрома, ни с соседнего подняться не смогли, так как там в это время действовали другие группы «илов». В трудных условиях совершил успешный налет на аэродром дважды Герой Советского Союза капитан Ефимов.

На подступах к Данцигу немцы оказывали упорное сопротивление нашим наступающим войскам. День и ночь шли ожесточенные бои. Каждый метр земли, каждый дом брался с бою. Данциг, блокированный Советской Армией, был прикрыт сильной системой противовоздушной обороны. Несмотря на близость линии фронта, аэродром Легштрисс [50] продолжал действовать. Самолеты рассредоточивались далеко за пределами рабочего поля — между ангарами, домами. Иногда немцы отруливали самолеты по шоссе на дороге к городу и укрывали их между зданиями.

— Однажды я повел группу «илов» на штурмовку артиллерийско-минометных позиций и скопления техники противника в районе Олива, — вспоминает капитан Ефимов. — Но уже в воздухе я получил новое задание: нанести удар по аэродрому Легштрисс. Как потом стало известно по поступившим сведениям разведки, задание мы это получили потому, что там находилось в это время много самолетов, которые немцы намеревались перебазировать. В ангарах велась подготовка к погрузке разобранных самолетов на баржи.

Линию фронта мы пересекли с повышенной скоростью. Немцы, привыкнув к меньшей скорости «илов», просчитались, и разрывы зенитных снарядов оказались позади нас. Весь путь до цели мы прошли под сильным зенитным обстрелом. На аэродроме зенитная артиллерия встретила было нас огнем, но на втором заходе мы заставили ее замолчать. Затем группа начала штурмовку аэродрома. Вражеские самолеты были рассредоточены, и каждому из нас приходилось самому выбирать себе цель. После трех заходов мы взяли курс на центр Данцига. Немцы не ожидали такого маневра и в [51] первый момент прекратили огонь. Мы же, не дойдя двух километров до центра, резко изменили курс и без потерь ушли на свою базу.

Результатами полета мы были довольны. На аэродроме Легштрисс было сожжено 14 самолетов и ангар, в котором находилось еще 20 самолетов, подготовленных к эвакуации.

6. В горах

Трудно войскам наступать в горной местности. Каждую скалу, расщелину враг старается использовать для обороны. И в горах на помощь нашим сухопутным войскам приходила штурмовая авиация.

Полет над горным хребтом даже в мирных условиях сложен и небезопасен. Боевые действия в горах требуют от летчиков большого опыта и искусства.

Бои штурмовиков в районе Карпат являются одной из самых славных страниц в истории нашей штурмовой авиации. Условия местности и неустойчивая погода затрудняли массированные налеты авиации. Действовать приходилось небольшими группами, часто в одиночку. Штурмовики активно помогали подавлять артиллерию противника, не допускали подхода резервов. Только за несколько дней в Карпатах было выведено из строя более 200 автомашин с войсками и грузами, 20 танков, создано до 70 очагов пожара и подавлен огонь многих батарей полевой и зенитной артиллерии врага. В результате активных действий авиации перевалы через Карпаты все время находились под нашим контролем.

Противник, прижатый к горам, метался в тщетных поисках путей отхода.

Серьезным испытанием для наших войск было наступление в горно-лесистой местности при Кросненской [52] операции. Части левого крыла фронта подошли вплотную к подножию хребта Буковец. Горы с крутыми склонами были непреодолимы. Обходя эти горы, наши войска продвигались по долинам рек и ущельям, то и дело попадая под удары артиллерии противника. Командование послало на помощь наземным войскам штурмовую авиацию.

Штурмовики были в этой операции очень хорошим средством, способным заменить артиллерию, и в ряде случаев сыграли решающую роль, обеспечив продвижение наших войск.

Так, например, три дня бились наземные части, пытаясь овладеть деревней Гамры, в районе горы Цергова, высотой в 718 метров, но все безрезультатно. Несколько танков погибло в боях, а войска все же не продвинулись вперед. Артиллерия действовать не могла, так как цели располагались на обратных скатах.

И вот Героя Советского Союза гвардии капитана Балабина послали с «илами» штурмовать артиллерию противника в районе Тарновки и Гамры.

Летчикам предстояло определить обстановку на месте и самостоятельно решить, как действовать.

Еще до вылета Балабин предупредил экипажи: линию фронта группа пройдет между горой Цергова и Суха-Гора. Самолетам придется действовать над целью в одиночку. Атака будет производиться с малых высот.

Сначала группа «ильюшиных» прошла вдоль линии фронта по территории противника, чтобы лучше рассмотреть цель. Учитывая условия местности и сильный зенитный огонь, Балабин решил, что заход возможен только в сторону своих войск. По его сигналу группа приняла боевой порядок на небольшой высоте, оставив батарею зенитной артиллерии выше себя. [53]

Самолеты заходили на цель по седловине гор, а уходили по глубокому ущелью шириной в два-три километра. Первый заход не дал желаемого результата. Удалось отыскать в деревне Гамры только три бронетранспортера и на южной окраине Тарновки 6 орудий зенитной артиллерии.

При втором заходе обстановка стала ясней. В ущелье, в самом узком месте реки Веслок, находился каменный мост. К нему, как заметил Балабин, ведет прямая лесная дорога. Правый берег реки скалистый. На север от нее тянется километров на 8 густой лес. На западном берегу, у подножия шестисотметровой горы, в 100—150 метрах от моста он различил два танка противника, по башню вкопанных в землю и обращенных орудиями к мосту. Южнее, ближе к Гамрам, располагалась на огневой позиции батарея артиллерии.

Оценив обстановку, Балабин пришел к выводу, что план надо изменить. Одна группа «илов» атаковала батарею, что севернее деревни Гамры, а другая напала на вкопанные в землю вражеские танки. Скоро оба танка загорелись. Успешно действовала и вторая шестерка. Прямым попаданием она разбила одно орудие. Северная окраина Гамров оказалась в огне. Свежие воронки от бомб вблизи батареи также свидетельствовали о нанесенном врагу уроне. Противник был деморализован. Пользуясь этим, пять наших танков перешли [54] мост. С обочин дороги из лесу вышло еще около 10 танков.

С командного пункта приказали группе сделать еще 2—3 захода, чтобы поддержать наступающих. Боекомплект группы был уже весь израсходован. Но приказ есть приказ! Самолеты сделали еще два захода, простреляв местность из установок воздушных стрелков.

Когда группа возвращалась с задания, экипаж с гордостью и удовлетворением видел, что наши головные танки приближались к Гамрам и Тарновке.

К исходу дня на командном пункте стало известно, что благодаря содействию штурмовой авиации наши танки продвинулись на 8—12 километров вперед.

«Илы» помогли нашим наземным войскам быстрее овладеть крупным промышленным центром и областным городом Украины — Дрогобычем, важным узлом коммуникаций и опорным пунктом обороны немцев. Противник упорно стремился удержать этот город. Но все его планы срывала авиация фронта, несмотря на то, что она действовала в тяжелых метеорологических условиях.

...Вот они, Карпаты! Хребты, перевалы, долины... То ярко светит солнце, то накрапывает мелкий дождь. Частые туманы, дымка. В таких условиях найти и поразить с воздуха цель очень трудно.

Но в горах не смолкало эхо разрывов. Под прикрытием «яков» «ильюшины» наносили свои удары на юго-западном направлении. Штурмовики и бомбардировщики уничтожали колонны немцев.

Чем упорнее сопротивлялся враг, тем большими были его потери. Тесно взаимодействуя между собой, наши наземные войска и авиация день за днем перемалывали живую силу и технику немцев. [55]

Вот на горной дороге движется до 100 немецких автомашин с войсками и грузами. В это время над колонной появляются «ильюшины». Пушечно-пулеметным огнем летчики-штурмовики уничтожают свыше 500 гитлеровских солдат и офицеров.

Это очень характерный факт. И таких было много. Летчики — штурмовики и истребители — преодолевали невероятные трудности.

Противник несколько раз пытался подбросить пехотные и танковые части с других участков фронта. Авиаразведка обнаруживала это. И тогда днем и ночью авиация неустанно уничтожала на дорогах вражескую технику и живую силу. Только за несколько дней было выведено из строя более 200 автомашин с войсками и грузами и 20 танков.

И на земле, и в воздухе — всюду смерть настигала гитлеровцев, отходивших под натиском Советской Армии через карпатские перевалы.

7. Штурмовка окруженных вражеских группировок

В грандиозных масштабах наши войска проводили операции по окружению и ликвидации группировок врага. Неприятельские части, попадавшие в «мешок», как правило, располагали огромной боевой техникой и поэтому представляли собой серьезную силу, способную оказать яростное сопротивление. На штурмовую авиацию возлагалась задача уничтожения боевой техники окруженных немецких группировок и оборонительных сооружений.

Например, при ликвидации бобруйского «котла» только группы штурмовиков тт. Мочалова и Калейникова уничтожили колонну противника из 400 автомашин, а группа лейтенанта Червоновского в то же время произвела налет на два железнодорожных [56] состава и разбила 18 вагонов и 8 платформ с оружием и боеприпасами.

Значительный интерес представляют действия штурмовой авиации при ликвидации группировки противника, окруженной нашими войсками в районе Бялы Камень.

Командование немецкой группировки, стремясь вырваться из окружения, сосредоточивало в кулак танки и артиллерию. Об этом сообщила наша разведка. Требовалось точно определить место сосредоточения вражеской техники и уничтожить ее. Такую задачу получил Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Чепелюк, командир одной из групп «ильюшиных». При подготовке к вылету Чепелюк подробно разработал план действий, ознакомил летчиков с местностью по карте и с наиболее характерными ориентирами, дал каждому точное задание. Одни должны были подавить зенитные батареи противника, другие — штурмовать танки, артиллерийские позиции, скопления пехоты.

Видимость в районе цели оказалась плохой, так как вокруг стоял дым пожаров. Но этот же дым помог штурмовикам незаметно подойти к позициям немцев. Чтобы определить, где сосредоточены войска и огневые средства противника, Чепелюк сделал холостой ход. Но, поняв наш маневр, немцы при появлении штурмовиков прекратили огонь артиллерии. Заметив расположение позиций, Чепелюк [57] прошел Дальше и с небольшой высоты осмотрел весь район. Зенитная артиллерия молчала. Тогда наши летчики решили повторить холостой заход на более ограниченном участке, на котором предполагали найти артиллерийские позиции немцев. Наземные войска для целеуказания авиации выпустили в направлении немецких позиций ракеты. С малой высоты отлично можно было различить орудия, замаскированные в кустах. Их было немало. Тов. Чепелюк решил, что именно тут и надо нанести удар.

Началась атака. Летчики действовали по точному плану. Одно звено успешно атаковало замаскированные орудия, другое било по минометным батареям и взорвало склад боеприпасов.

Пробыв над целью полчаса, группа сделала шесть заходов. Попытки противника оказать штурмовикам сопротивление были тщетными. Наши летчики сумели своевременно подавить зенитный огонь и обеспечить себе свободу действий в воздухе.

Группа вернулась на аэродром в полном составе.

В тесном взаимодействии с авиацией осуществлялась также и вся операция по окружению противника в районе Будапешта.

Плохие метеорологические условия не помешали отлично подготовленным экипажам самолетов днем и ночью бомбить вражеские войска, нарушать его автомобильные и железнодорожные перевозки.

Офицеры авиационных частей, находившиеся непосредственно на передовой линии фронта, наблюдавшие положение на поле боя, при первой необходимости немедленно вызывали по радио группы «ильюшиных», и те прокладывали нашим войскам путь, уничтожая вражеские узлы сопротивления, истребляя самолеты противника в воздухе и на [58] аэродромах. Сотни примеров свидетельствуют о неутомимости наших летчиков, их высоком летном мастерстве, их находчивости, решимости и отваге.

Так, в один из своих налетов «ильюшины» сожгли на вражеском аэродроме 14 «фокке-вульф» и «мессершмитт-109». Наша авиация при этом потерь не имела.

Группа «илов», которую вел лейтенант Горин, без сопровождения истребителей вышла для нанесения удара по опорным пунктам неприятеля в левобережной части Будапешта. Густая дымка не позволила видеть что-либо с высоты более 500 метров. Но самолеты удачно спикировали и сбросили бомбы на скопившиеся в одном месте 50 танков и 200 автомашин. Налет был настолько неожиданным, что зенитная артиллерия противника открыла огонь с большим опозданием. Уничтожив и повредив до 10 танков и 30 автомашин, а также создав много очагов пожара, группа в полном составе возвратилась на базу.

В другой раз четверем «ильюшиным» старшего лейтенанта Рябова пришлось действовать по опорному пункту противника у западного вокзала города Будапешта, что называется, вслепую, — настолько сильна была дымка, скрывавшая от них цель. Но, получив по радио подтверждение, что самолеты находятся над целью, «илы» пошли в атаку. Прямым попаданием бомб было разрушено два здания, превращенные противником в сильные узлы сопротивления. Воспользовавшись этим, наша пехота, находившаяся поблизости, быстро овладела обоими объектами.

Бои, происходившие в западной части города — Буда, сильно отличались от тех, которые наземные войска вели в открытом поле. Буда расположена на сильно пересеченной местности, застроенной каменными [59] зданиями и крепостями, которые гитлеровцы превратили в мощные узлы сопротивления. Каждый дом был насыщен пулеметами, автоматами, пушками. Чтобы облегчить нашей пехоте овладение этими опорными пунктами противника, авиация и артиллерия предварительно «обрабатывали» каждый объект в отдельности. Ни днем, ни ночью летчики не знали отдыха. Они сбрасывали бомбовый груз, обстреливали крепость из пушек и погребли под развалинами зданий сотни вражеских солдат и офицеров.

Ожесточенные бои разыгрались также в районе парка и королевского дворца. Подступы к этим укрепленным узлам сопротивления были минированы и обнесены колючей проволокой. Там засел многочисленный гарнизон. Подавить его огонь, дать возможность пехоте вплотную подойти к этим объектам и овладеть ими, — такая задача была возложена на штурмовиков. Группы по 10—20 «илов», прикрываемых истребителями, волна за волной появлялись над целью. Бомбовые залпы и пушечные снаряды метко поражали ее. Целый день длились бои. Бывало, что при ликвидации окруженного врага штурмовики производили свыше 3000 самолето-вылетов. Так, громя одну группировку немцев, наша штурмовая авиация уничтожила 70 танков, 20 бронетранспортеров, свыше 400 автомашин, до 25 паровозов и 150 железнодорожных вагонов, а также свыше 2 полков пехоты. В воздушных боях было сбито 56 самолетов гитлеровцев.

8. «Ильюшины» в воздушных боях

По сравнению с истребителем штурмовик обладает меньшей маневренностью. Для «илов» встреча с противником в воздухе означала серьезное испытание. Летчикам приходилось применять все [60] свое искусство. При нападении вражеских истребителей штурмовиков выручала взаимная огневая поддержка. Герой Советского Союза капитан Батиньков рассказывает:

— Мне не раз приходилось встречаться с истребителями противника, но один воздушный бой особенно ярко запечатлелся в памяти.

Это было в марте 1945 года. Нам приказали произвести штурмовку скопления живой силы и техники противника.

Цель представляла собой опорный пункт немцев вблизи одной польской деревушки, где скопилось много вражеской живой силы и техники, готовящейся переправиться через Одер.

И вот мы в воздухе. Погода превосходная. Идем в строгом боевом порядке. Все, кроме двух, имели боевой опыт.

Правее группы — истребители Лавочкина — наше прикрытие.

Бросаю взгляд на часы: до цели осталось полчаса полета. Под крыльями самолета проплывают поля, реки, леса, деревеньки — знакомый пейзаж. Замечаю, что видимость стала ухудшаться: обычная дымка от пожаров в прифронтовой полосе.

Через несколько минут восстанавливаю связь со станцией наведения. Слышу девичий голос:

— «Лиса-3», Батиньков! «Лиса-3», Батиньков! Выполняйте поставленную задачу. Будьте внимательны: [61] в воздухе — истребители противника, в районе цели — густая дымка.

Истребители в районе цели — это весьма неприятная вещь! Оповещаю свою группу, приказываю подтянуться. Связываюсь по радио с истребителями прикрытия, предупреждаю их об опасности. Вывожу самолеты на шоссе. Должна уже показаться цель, но я её не вижу. Запрашиваю станцию наведения:

— Правильно ли иду на цель?

— Правильно!

Нас начинают обстреливать зенитки. Всматриваюсь вниз — деревня, смотрю мельком на карту — точно Нидеры. На шоссе, идущем на юго-запад, — танки, автомашины, повозки. Покачиваю с крыла на крыло самолет, передаю по радио ведомым:

— Внимание, цель под нами. Атакуем!

И тотчас перехожу в пики. Стреляю по машинам из пушек и пулеметов, с высоты 400 метров бросаю две бомбы. Но выходя из атаки, слышу в наушники тревожный голос:

— Батиньков, Батиньков! Вас атакуют истребители! «Маленькие» (истребители), прикройте Батинькова! Делаю резкий разворот влево и вижу, что на последний самолет, пилотируемый Забаштой, нападает Ме-109. Даю по немцу очередь. Мимо! Но он, увидав трассу, круто взмывает вверх. А там истребители прикрытия дерутся с другими «мессерами».

Передаю по радио команду становиться в «круг» и быстро перехожу в хвост последнему моему самолету. Шесть-семь «мессеров» кружатся над нами и, выбрав удобный момент, атакуют. Но дружный огонь стрелков и летчиков отгоняет их. И вот — радость: видим один самолет, охваченный дымом, отваливает в сторону и через секунду камнем падает [62] на землю. Почти тотчас же вслед за ним, оставая с собой черный шлейф дыма, падает другой.

Но «мессеры» не унимаются. Снова атака. И опять немецкий самолет, напавший на лейтенанта Савельева, не окончив атаки, дымясь, отваливает в сторону и скрывается где-то вдаль. Остальные фашисты, видя печальный исход боя, уходят за ним.

И вот сейчас, вспоминая этот бой, я думаю, что благополучный исход его зависел от многих причин: от слетанности экипажа, умения держать свое место в боевом порядке, быстрого выполнения приказаний, привычки к взаимной выручке, от того, что атаки вражеских истребителей отражали и стрелки и летчики, что станция наведения своевременно предупреждала нас обо всех изменениях в обстановке и т. д.

Никакие ухищрения фашистов — ни численное превосходство, ни внезапность нападения не давали им преимущества над советскими штурмовиками.

Был случай, когда небольшой группе «илов» и истребителям под командованием Героя Советского Союза майора Козловского пришлось выдержать бой с 24 истребителями противника. Немцы так и не добились никакого успеха.

Задание было ответственным, и тов. Козловский с разрешения командира части сам подобрал летный состав и провел с ним тщательную подготовку, обратив особое внимание на некоторые варианты воздушного боя на случай встречи с неприятельскими истребителями.

Перед вылетом он поговорил с ведущим группы истребителей и подробно рассказал ему: какой будет строй при полете к цели и обратно, боевой порядок при атаке, сбор группы после нее, как будет [63] осуществляться радиосвязь. Они договорились о взаимодействии при отражении истребителей противника.

Цель представляла собой танки и автомашины с артиллерией, отстоявшие от переднего края на 8—10 километров. Их сосредоточивали для того, чтобы начать контратаки против наших наступающих частей. Едва однако группа штурмовиков начала атаку, как была предупреждена по радио, что в воздухе появились истребители противника. Тут же майор Козловский заметил их сам, они уже шли четверками на сближение.

По команде наши самолеты быстро произвели перестроение. Новый боевой порядок давал неоценимые преимущества. Видя свой численный перевес, истребители противника производили частые, но беспорядочные атаки. Согласованным огнем штурмовиков и «лавочкиных» наши летчики успешно отбивались от них.

У немцев так ничего и не получилось. Выполнив задание, штурмовики под прикрытием истребителей вышли из боя без потерь, противник же недосчитался двух ФВ-190 и одного Ме-109.

В борьбе с советскими летчиками — инициативными, смелыми, решительными — фашистские истребители почти всегда терпели поражение.

Часто быстрота маневра оказывалась тем преимуществом наших летчиков, которое обеспечивало [64] им победу. Это подтверждает боевой опыт штурмовика дважды Героя Советского Союза капитана Андрианова, который не раз сбивал в воздушных боях немецкие самолеты.

Вот характерный случай. Один Ме-109 атаковал его с бреющего полета, но капитан Андрианов вовремя заметил его и немного прошел по прямой, так что «мессер» проскочил сзади. В этот момент капитан резко повернулся влево и обстрелял врага. Фашист рухнул на землю.

Маленькие, быстрокрылые советские истребители! Как самоотверженно защищали они «илов»! Под прикрытием советских истребителей увереннее шли штурмовики к своей цели и выполняли трудные задания. Но были и такие дни, когда штурмовики отправлялись в опасный полет без защиты — одни. Однако и тут водители «илов» смело встречали врага, вступали в бой с его истребителями и часто выходили победителями.

В историю Отечественной войны войдет беспримерный воздушный бой четырех «илов» Героя Советского Союза гвардии капитана Чекина с четырьмя «фокке-вульфами».

Это было в дни, когда наша армия успешно провела летнее наступление на Карельском перешейке.

Наши войска ворвались в город Выборг. Противник, стараясь спасти свою технику и живую силу, отступал по шоссе на север.

Четверка «илов» отправилась выполнять задание: штурмовать отступающую колонну противника, причем действовать предстояло без прикрытия с воздуха.

Штурмовики скоро добрались до цели и сделали два захода, как вдруг стрелок передал:

— Четыре ФВ-190 идут в атаку.

Немцы решили атаковать наших штурмовиков с хвоста. Это было для нас выгодно, так как [65] «илы» шли на бреющем полете и противнику невозможно было напасть снизу. Сопки и балки на земле помогали маневрировать и уклоняться от прицельного огня противника.

Когда атаковавший Чекина «фокке-вульф» приблизился, стрелки Чекина и с соседних самолетов открыли заградительный огонь. Немцы настойчиво шли на сближение, рассчитывая с короткой дистанции ударить наверняка, но наши штурмовики их не подпускали. Атаковавший Чекина фашистский самолет все время старался держаться в безопасном для себя секторе, но Чекин, следуя команде стрелка, поворачивал свой «ил» то вправо, то влево, предоставляя стрелку возможность вести прицельный огонь. Как раз в тот момент, когда Чекин «прижался» к земле, немец дал очередь из пушек, но она прошла выше. Наконец, когда наши летчики пролетали над озером, стрелок Дудатин очередью «в лоб» сразил одного «фоккера». Другой гитлеровец немедленно уклонился от боя и ушел.

Но тогда появилась вторая пара «фокке-вульфов», которая все время занимала выжидательную позицию. Теперь немцы прибегли к способу, который применяли редко: выйдя из зоны обстрела задних огневых точек наших самолетов, они свалились на штурмовиков сверху.

На маневр надо было ответить маневром. Штурмовики мгновенно повернули свои машины так, [66] чтобы стрелки могли вести прицельный огонь. Первые две атаки фашистов были отражены.

Чего только не предпринимали в этот раз немцы! И атаки с обеих сторон одновременно, и стрельбу из пушек в середину строя, с расчетом расколоть его и поодиночке разделаться с каждым.

Бой длился уже 10 минут, до нашей территории оставалось два-три километра.

У фашистов, видимо, приходил к концу боекомплект, и они повернули обратно.

Наши штурмовики целыми и невредимыми возвратились на свой аэродром.

Этот бой лишний раз убеждает в том, что маневр в воздушном бою имеет огромное значение, как и соблюдение боевого порядка и выдерживания скорости. Он убеждает далее в том, что при хорошей обученности, боевом опыте наши летчики, управлявшие «илями», могли обойтись в отдельных случаях без прикрытия истребителей в воздухе.

Случалось, что наши штурмовики совершали удачные нападения на транспортные самолеты противника.

Об этом свидетельствует боевой опыт Героя Советского Союза гвардии майора Жигарина.

Как-то апрельской ночью наши наземные войска передали, что наблюдают сильное движение транспортных самолетов противника. То же было замечено рано утром. Нашему командованию стало ясно, что немцы могли производить посадку только на одном единственном аэродроме, который имелся у них в районе окружения. За ночь, следовательно, там должно было скопиться много транспортных самолетов.

Герою Советского Союза майору Жигарину приказали произвести разведку. [67]

Вылетев утром, Жигарин решил итти под кромкой облаков, чтобы скрытно приблизиться к аэродрому.

Неожиданно Жигарин увидел, что над самыми верхушками деревьев летят три немецких транспортных самолета. Он пошел на сближение и атаковал правого ведомого. Немцы держали строй и отстреливались.

Вести атаку на бреющем полете было очень трудно, все же майор атаковал тот же самолет вторично.

Последний стал отставать и скоро накренился на правое крыло, сшибая верхушки деревьев и расчищая «илу» дорогу. Тогда Жигарин набросился на ведущего, подошел к нему очень близко и обстрелял.

Объятый пламенем, транспортный самолет рухнул вниз.

И даже с бомбардировщиками врага, с его «юнкерсами» и «хенкелями», наши «илы» бесстрашно вступали в бой.

В районе, где предстояло штурмовать танки противника, дважды Герой Советского Союза гвардии капитан Бегельдинов, возглавлявший группу «илов» и истребителей, заметил до 30 бомбардировщиков Ю-87. Они летели бомбить нашу переправу. Бегельдинов получил приказ помешать им. Сближаясь с ними, он выбрал наиболее выгодное направление; сосредоточив огонь по ведущему самолету, Бегельдинов подбил его. Снижаясь, фашист сбросил бомбовый груз на свои же войска. [68]

Выйдя из атаки, Бегельдинов снова собрал свои штурмовики в плотный строй и сделал второй заход. Расстроенная группа немецких бомбардировщиков не выдержала огня. Итоги боя: штурмовики сбили 6 самолетов противника, не потеряв ни одного своего.

— Боевой опыт, — говорит гвардии капитан Бегельдинов, — привел меня к выводу: штурмовик Ил может успешно вести воздушный бой и с бомбардировщиками и с истребителями. Я сам провел 15 таких боев, в которых сбил одного «мессершмитта» одного «фокке-вульфа» и трех «юнкерсов».

Боевой опыт дважды Героя Советского Союза Бегельдинова и многих других наших летчиков еще раз подтверждает, что штурмовики «ильюшины» — прекрасная, разносторонняя машина. А в руках сталинских соколов она — гроза для врагов.

Глава четвертая. Вторая жизнь самолета

Красив штурмовик в полете!

Кто не любовался парящей стальной птицей! Кто на фронте не следил за боевыми действиями грозной машины, символизирующей нашу силу, наше величие, нашу волю к свободной жизни, к победе! [69] Но бой есть бой. И раз идет война, значит есть и потери. Тяжело и больно смотреть на штурмовик, беспомощно распластавшийся на земле. Погнут винт. Нелепо торчат из разбитого крыла куски металла. Ветер гуляет в дыре, образованной разрывом снаряда в борту фюзеляжа, он старается сорвать обшивку с рассеченного пулеметной очередью кила. И кажется: прекрасная машина мертва...

Но полно, точно ли мертв самолет? Может быть, он только ранен? Пусть тяжело, но, может быть, удастся его спасти?

У разбитой машины появляются «врачи». Это — ремонтники.

Грянула война, и жизнь предъявила к этим рядовым работникам совсем иные требования. После боя, если стальные птицы возвращались на аэродромы израненными, надо было произвести немедленный и тщательный ремонт. И кто же мог лучше, быстрее вылечить машину, как не эти люди, так хорошо изучившие ее? Многие бригады ремонтников в первые же дни вероломного нападения фашистов получили одновременно «боевое крещение» и новую профессию — восстановителей самолетов. Они совершали порой чудеса, воскрешая самолеты.

Полевой ремонт не был новостью для ремонтников. И до войны им случалось ремонтировать машины в полевых условиях — без стапелей, стенов, всевозможных приспособлений, которые так облегчают труд монтажника на предприятии. Это была хорошая школа.

Но только на фронте люди поняли по-настоящему, что такое полевой ремонт самолета на войне. Это работа на открытом воздухе — и в вьюгу, и в снегопад, и в дождь. Это жизнь в землянках, палатках, а то и просто в шалаше. Это бомбежки [70] фашистских самолетов и артиллерийский обстрел, и подчас минометный огонь... Но это ни с чем не сравнимая радость победы, когда, взревев мощным мотором и набирая скорость, взмывает в небо воскрешенный тобой самолет!

Ни стапелей, ни готовых агрегатов. Все равно — штурмовик должен быть восстановлен! Из снарядных ящиков, пустых бочек, остатков разбитого грузовика и тут же срубленного дерева молниеносно сооружается «стенд».

Да, самолет пострадал сильно — просто непонятно, как удалось летчику довести до своей базы израненную машину! Хвоста у нее уже вовсе нет. Но хвост сохранился у другого самолета, который невозможно восстановить. И «авиахирурги» делают «пересадку» хвостовой части одного штурмовика на другой.

Тридцатиградусный мороз. Фронт в двадцати километрах — и фашистские самолеты не дают ни минуты покоя. Но это была уже привычная обстановка полевого ремонта на фронте. И, сетуя на короткий зимний день, либо радуясь светлой лунной ночи, поругивая мороз и наглых фашистов, длинными пулеметными очередями взбивавших вокруг снег, ремонтники работали с тем же мастерством, что и раньше, но только скорее, торопясь вернуть в строй еще один «кил».

Мастерство от них требовалось незаурядное. Мало было отлично владеть инструментом, мало было в совершенстве выполнять одну и ту же, хорошо знакомую операцию. Нужна была находчивость, смекалка, инициатива. Не так просто в условиях прифронтового аэродрома быстро сообразить, как лучше сделать не предусмотренную технологическим процессом сборки работу.

Еще три дня назад над этим самолетом совершались сложнейшие ремонтные операции — и вот [71] уже командиру части отдают рапорт: машина готова к боевому вылету. И никого это не удивляет, никто не вспоминает о нормах. Лучшая награда для ремонтника — узнать, что на машине, которой он вернул жизнь, летчик с успехом выполнил новое боевое задание.

* * *

Скромные труженики фронта, ремонтники немало сделали для сохранения мощи нашей авиации. Когда фронт приблизился к городу, где находился завод, машины, получившие повреждение, стали направлять на ремонт сюда. Так на заводском аэродроме постепенно создалась своеобразная полевая авиационная ремонтная мастерская. Не считаясь ни с какими трудностями, не отступая ни перед какими препятствиями, мастера тт. Турапин и Савин, слесари тт. Переславцев, Вьюнов, Белозеров брались за любое казавшееся невозможным восстановление и неизменно добивались успеха. Пришла пора эвакуировать завод, где труднее стало ремонтникам, но до последней минуты, пока город был в наших руках, они продолжали восстанавливать самолеты.

Вскоре группа ремонтников во главе с тов. Бобровым получила новое задание.

Задание было важным, и они это понимали. Базируясь на подмосковных аэродромах, наши самолеты, которые ранее выпускал завод, громили коммуникации врага. Во что бы то ни стало надо было увеличить дальность полета тяжелых машин, а для этого — сделать дополнительное оборудование. Но как сделать это, если и баки, и арматура, и чертежи машин уже эвакуированы? На счастье, кое-какие материалы были еще не отправлены. Бобров [72] и его люди спешно разгружают из вагонов то, что

может понадобиться. Все это перебрасывается на подмосковный аэродром. И там, в полевых условиях, ремонтники с честью выполняют задание правительства. Теперь самолет может громить дальние тылы врага.

А на другом аэродроме под Москвой — другая бригада ремонтников. Это тт. Малышев, Хорошин и Сошник. Они доставили в столицу первую партию «илов», собранных на новой площадке завода. «Облетывать» машины на месте было некогда. Их испытывали уже в Москве и тут же сдавали частям. Темпы работы были невиданными: дорожили секундами, ибо в те дни шли бои за столицу Родины, и штурмовики были нужны, как хлеб, как воздух. Порой «кильюшины» тотчас после испытаний шли выполнять боевое задание.

И еще были на подмосковных аэродромах бригады восстановителей — тт. Ананьевского, Бендера, Бабанина. Недаром десятки ремонтников носят на груди почетную медаль «За оборону Москвы». Мужество и мастерство — вот что отличает кадры советской авиации. Мужество и мастерство — вот что требовалось от рядового ремонтника на фронте.

Бригада Беляева прошла большой боевой путь. Она пережила тяготы блокады под Ленинградом, работала на «пяточке» и всюду делала свое нужное, важное дело. Более двухсот пятидесяти «илов» восстановлено ею за годы войны. Дважды Беляев и все члены его бригады получали правительственные награды.

Самоотверженный труд ремонтников не оставался незамеченным. Приказом командующего Черноморским флотом мастер бригады тов. Казьмин награжден орденом Красной Звезды, а слесари [73] тт. Горденин и Каширин — медалями «За боевые заслуги».

Только за один год бригада тов. Каширина вернула в строй на 3-м Украинском фронте 125 самолетов. Тов. Каширин и его люди были удостоены правительственных наград. «Правда» писала об искусстве мастеров тт. Барташевича и Матвеева, в свое время восстанавливавших самолеты под Сталинградом, а позднее — на западных рубежах страны.

Да разве перечислишь всех замечательных ремонтников!

* * *

Жизненная школа, которую прошли многие мастера до войны, и боевая обстановка, в которую они затем попали, выработали в них упорство и настойчивость, непреклонную волю к победе.

...На опушке леса расположилась авиачасть, в которой работала бригада тов. Калмыкова. Поблизости деревня, а за ней — болото, поросшее кустарником. По ту сторону болота, всего килек метрах в пятнадцать, — немцы. Но болото слыло непроходимым, и это останавливало наступавшего, в ту пору врага.

Случилось так, что наш летчик, возвращаясь на поврежденной машине с боевого задания, не смог долететь до аэродрома и вынужден был посадить свой «ил» на болото. Пилот с невероятными трудностями добрался до части пешком.

Калмыков взволновался. «Ил» на болоте! Но если человек сумел пройти по болоту от самолета до аэродрома, значит можно пройти и от аэродрома до самолета. Калмыков стал действовать. Он попросил у командования части людей, призвал на подмогу население деревни и свой отряд, вооруженный кольями, досками, веревками, повел на болото. [74]

Перепрыгивая с кочки на кочку, проваливаясь по пояс в воду и уклоняясь от вражеского огня, советские люди вытащили самолет из болота и доставили в часть. За два дня Калмыков с товарищами устранили все повреждения. Машина была спасена.

Вот такие смелые, знающие, инициативные мастера составляли ядро ремонтных бригад. Своим опытом они щедро делились с другими. В дни войны в авиацию пришло много новых людей, и от того, как быстро осваивались они с самолетами, во многом зависели наши боевые успехи.

Немало сделал для скоростного освоения экипажами материальной части мастер тов. Капустник. Под его наблюдением формировались десятки боевых авиаполков. Орден Отечественной войны 1 степени на груди тов. Капустника говорит о его высоких заслугах перед Родиной.

Долго будут вспоминать уроки и советы мастера тов. Бабанина и многие авиатехники, мотористы, которым довелось под его руководством осваивать штурмовик «Ильюшин».

Рассеянные небольшими группами по всему необъятному фронту от Черного до Белого моря ремонтники внесли свой трудовой вклад в победу Советской Армии.

Большую работу проделали и ремонтники на самом заводе. 171 из них получил правительственные награды. В особой папке хранятся на заводе документы, о которых говорят здесь с гордостью. Это около 300 благодарностей, полученных от различных воинских частей нашей армии.

* * *

Колоссальную работу сделали ремонтники в дни Великой Отечественной войны, возвращая к жизни поврежденные в боях «илы». Их труд можно приравнять [75] к боевым действиям наших летчиков. Давая «вторую жизнь» самолету, они тем самым уменьшали наши потери, помогали изо дня в день создавать

на фронте превосходство нашей авиации над авиацией противника. Народ и его сталинская авиация никогда не забудут трудового подвига ремонтных бригад, дававших вторую жизнь самолету!

Глава пятая. Над Берлином

Берлин...

Как часто на долгом и трудном пути, почти от границ Средней Азии до центра Европы, представлял себе боец великой армии-освободительницы тот час, когда падет последняя твердыня гитлеризма! И чем ближе становился этот час, чем ближе подходили наши войска к берлоге фашистского зверя, тем неудержимее стремились они вперед, тем сильнее, точнее, сокрушительнее становились их удары по врагу.

Битва за Берлин началась еще на дальних подступах к нему. Чуть ли не от самого Одера до своей столицы немцы создали сплошную систему крупных оборонительных сооружений и узлов сопротивления. «Отборные» эсэсовские части, которым была поручена защита этих сооружений, с ожесточением обреченных сопротивлялись Советской Армии, несшей гитлеровцам возмездие за все их кровавые преступления перед человечеством. Оборону берлинского района с воздуха несли до тысячи самолетов, среди которых три четверти составляли истребители. Их пилотировали лучшие гитлеровские асы. В восточном секторе [76] обороны были установлены сотни зенитных батарей.

Но натиск Советской Армии был так силен, что никакие преграды не могли ее остановить. Снова славная сталинская авиация помогла наземным войскам сломить все препятствия на их пути. И как всегда, штурмовики Ильюшина, взаимодействуя с наземными войсками, прогрызали немецкую оборону. Их неутомимость, мужество, мастерство поистине восхитительны!

Характерный боевой эпизод. Вслед за Одером наши части форсировали другие немецкие реки. Шли бои за переправы. Одна часть получила приказ овладеть деревней, за которой находилась такая переправа. Задача была нелегкой: превратив деревню в опорный пункт, фашисты засели в каменных домах, обращенных в доты, и оттуда обстреливали все подступы. Атака нашей роты, встреченная сильным огнем, была отбита.

Но тут в небе появились «илы». Плотным строем прошли они над ротой, обозначившей свое место условным сигналом — ракетой, затем повернули в сторону фашистских дотов и произвели несколько атак. Огромное облако дыма застлало все вокруг. Рота поднялась в атаку. Не прошло и нескольких минут, как она овладела окраиной, а затем и всей деревней. Переправа оказалась в наших руках. Сложной была для авиации обстановка в районе Нейсдорфа. Группа штурмовиков под командой офицеров Шумского и Шмакова попала во вражескую полосу задымления и была встречена огнем не менее пяти батарей зенитной артиллерии. Шумский, чтобы скрыть маневр своей группы, повел ее в атаку с противоположного направления. После трех заходов возникли четыре огромных очага пожара. На воздух взлетели два склада с боеприпасами, [77] два орудия полевой и одно зенитной артиллерии были уничтожены. Нанеся этот меткий удар, штурмовики без потерь вернулись на свои аэродромы.

Сильное противодействие оказывала нашей авиации зенитная артиллерия противника. Но за долгие месяцы и годы борьбы с врагом советские летчики-штурмовики изучили все его повадки. Несмотря на дымку в районе Емлица, несмотря на жестокий обстрел, одна группа «илов» сумела отыскать зенитные средства противника. Она обстреляла их из пулеметов и пушек, затем бросила бомбы. Когда же зенитки замолчали, «ильюшины» стали бить по цели — скоплению живой силы и техники врага. Двадцать пять минут пробыли самолеты над целью и сделали шесть заходов. Сопротивление немцев было сломлено. С помощью авиации наши войска перерезали коммуникации на подступах к Берлину. Гвардии капитан Суворов со своей десяткой штурмовиков вблизи от Дуббека атаковал железнодорожный эшелон. В первые два захода «илы» сбросили бомбы, а в следующие два — открыли пушечно-пулеметный огонь. Паровоз и 15 вагонов были разбиты, железнодорожное полотно во многих местах повреждено. Движение по линии, находившейся еще в руках врага, было остановлено.

Наземное командование давало высокую оценку действиям нашей авиации на подступах к Берлину.

Командир одного из стрелковых соединений, овладевших Форстом, заявил:

— Штурмовики работали прекрасно. Молодцы! Спасибо вам, соколы, от всех солдат и офицеров, Ваша работа помогла нам взять город.

...Ближе и ближе Берлин. Идут бои за крупный город на самом пути к нему. Город превращен в крепость.

Все кварталы перегорожены баррикадами, [78] по улицам двигаются, изрыгая огонь, немецкие самоходные пушки. Каждый дом, каждый подвал — сильно укрепленная точка.

Наши наземные части все же прорвались в город. Один из участников этого сражения, красноармеец Кухарук рассказывает:

— Трудно приходилось нам. Помню, кто-то из бойцов сказал:

— Как же мы вышибем фашистов отсюда? Пулей каменную стену не пробьешь.

Наш командир обнадежил всех:

— Погодите, сейчас появятся штурмовики, наведут порядок.

И в самом деле, слышим: идут наши самолеты.

Не первый год уже воевал я, но такого удара, какой они нанесли, я еще не видал. Бесстрашны наши летчики! Они спускались так низко — чуть за крыши домов не задевали и сбрасывали бомбы прямо на головы гитлеровцам.

Тут и мы поднялись в атаку. Скоро город был уже наш. Немцы отовсюду выбегали с поднятыми руками. Корреспондент «Правды» писал в те дни:

«В операции под Берлином высокое мастерство и зрелость продемонстрировали штурмовики Героя Советского Союза подполковника Николая Лысенко.

В день, когда мы находились на станции наведения, летчики Лысенко уже в воздухе получили задачу помочь продвинуться нашим танкам и пехоте к одному из сильных опорных пунктов немецкой обороны. Стоял полдень. Двадцать «ильюшиных» под прикрытием истребителей двинулись на Берлин. Ведущим был Николай Лысенко. Разыскав указанное место, он обнаружил, что немецкие батареи и танки отошли западнее и замаскировались [79] в лесу на новых позициях. Снизившись, Лысенко насчитал в лесу 6 минометных и артиллерийских батарей и 12 танков. Они вели по нашим войскам огонь.

— Приготовиться к атаке! — приказал по радио Лысенко. — Группа Румянцева бьет по танкам, моя — по батареям.

Вспыхнули и упали в лесу зеленые ракеты. Это пехотинцы указывали летчикам цель. Штурмовики приняли боевой порядок. 22 минуты продолжалась атака. Точными бомбовыми ударами они уничтожили 2 батареи и три танка. Остальные немецкие батареи и танки поспешили уйти на новые позиции.

Опорный пункт пал. Воспользовавшись этим, наши танкисты и пехотинцы двинулись вперед».

* * *

Воздушное сражение над Берлином родило десятки новых героев. Под прикрытием «Яковлевых» и «лавочкиных» штурмовики бороздили во всех направлениях берлинское небо, обрушивая на гитлеровцев один неотвратимый удар за другим. Западнее города группа майора Игнахина уничтожила более полусотни автомашин, много бронетранспортеров и фашистских солдат и офицеров. Северо-западнее действовали летчики подполковника Склярова и майора Клименко: они подавляли вражеский артиллерийский и минометный огонь. Общими силами наша авиация подавила в районе Берлина огонь почти 600 артиллерийских и минометных батарей, а также 110 зенитных, уничтожила 4000 автомашин, взорвала более 200 складов, разрушила около 300 укрепленных зданий, создала 800 очагов пожара. Жарко было под Берлином! Только за неделю пилоты одного соединения совершили 29 тысяч самолетовылетов и провели более 400 воздушных [80] боев. Дыбом вставала земля, горели гитлеровские танки, взлетали в воздух доты и дзоты, падали наземь объятые пламенем немецкие истребители.

...И Берлин пал. 2 мая 1945 года победоносная Советская Армия водрузила алый флаг над рейхстагом.

* * *

Так в годы Великой Отечественной войны раскрылись высокие боевые качества советских штурмовиков, пилотируемых сталинскими соколами, слава о которых никогда не померкнет.

Самолеты-штурмовики, созданные по инициативе великого Сталина, в результате упорной исследовательской работы коллектива конструкторов во главе с С. В. Ильюшиным, полностью отвечали высоким требованиям современной войны. Мы видели на многочисленных примерах, что «ильюшины» великолепно справились с возложенными на них задачами.

Мощное комбинированное вооружение в сочетании с высокими летными данными и бронирование обеспечивали штурмовикам внезапность появления и быстроту действия над позициями противника, надежность в борьбе с противовоздушными средствами, а также в бою с истребителями и бомбардировщиками.

В своем письме конструктору С. В. Ильюшину Герой Советского Союза гвардии майор Якурнов рассказывает, что он, совершив 211 боевых вылетов, налетал на штурмовике около 250 часов. За это время самолет получил в общей сложности 350 пробоин. 18 августа 1944 года во время боевого вылета в машине было пробито костыльное колесо и повреждена костыльная установка, пробита хвостовая часть фюзеляжа (вражеский снаряд [81] разорвался в фюзеляже), отбита половина рули высоты. Киль оказался пробитым в двадцати местах. И, несмотря на это, самолет не только вернулся из операции домой, но после ночного ремонта уже на другой день, 19 августа, вышел в новый боевой полет.

Самолет «Ильюшин» — первый и единственный в мире штурмовик — яркий образец соединения сталинской передовой военно-теоретической мысли с возможностями высокоразвитой социалистической индустрии.

«Такого штурмовика, — писала «Правда», — за все время войны немцам, несмотря на все старания, так и не удалось создать.

Они оборудовали истребитель «фокке-вульф» для работы в качестве штурмовика, но тем самым только ухудшили свой истребитель, утяжелили его, а штурмовиком он не стал. Советский «летающий танк» — штурмовик, выдающееся творение Ильюшина, остался непревзойденным».

Благодаря заботам товарища Сталина наша авиация получила на вооружение такой самолет, равного которому не смогла создать ни фашистская Германия, ни какое другое капиталистическое государство. Исключительные достоинства штурмовика Ильюшина признаны всеми.

* * *

Наша партия, товарищ Сталин, Военный Министр Союза ССР требуют от советских воинов, чтобы они всегда находились в состоянии полной боевой готовности, неустанно повышали свои военные и политические знания, совершенствовали боевое мастерство, зорко стояли на страже мира и безопасности нашей Родины.

Летчики-штурмовики сейчас упорно овладевают опытом минувшей войны, изучают тактику маневрирования. [82] Каждую крупницу боевого опыта они тщательно хранят и изучают. И в мирных условиях, в боевой учебе, летчики-штурмовики, как и в боях за Родину, работают с полным напряжением сил. В этом залог их боеспособности и боеготовности.

Примечания

{1} Журнал «Вестник воздушного флота» № 1, 1949 г., стр. 21.

{2} «Правда» от 28 июня 1944 г., статья А. Яковлева «Конструктор и война».

{3} «Правда» от 18 августа 1944 года.

{4} «Блокнот агитатора Красной Армии», № 20, 1945 г.

This document was created by
Smart PDF Creator
To remove this message purchase the
product at www.SmartPDFCreator.com