

Борис Чижов

Борис Чижов

В небе Кировоградщины

В небе Кировоградщины

(часть первая)

1



Борис Чижов

В небе Кировоградщины

(часть первая)

**Кировоград
2006**

629.7(09)

Б. Чижов. В небе Кировоградщины. Кировоград, Самиздат, 2006. 245 с.

К 55-летию образования ГЛАУ



Фото О. Кушнир.

Об истории авиации родной Кировоградщины пишет директор музейного комплекса Государственной лётной академии Украины Борис Игнатьевич Чижов.

Компьютерная вёрстка,
2006.

Вместо эпитафии.

мерно, 45-м тысячелетием до нашей эры.

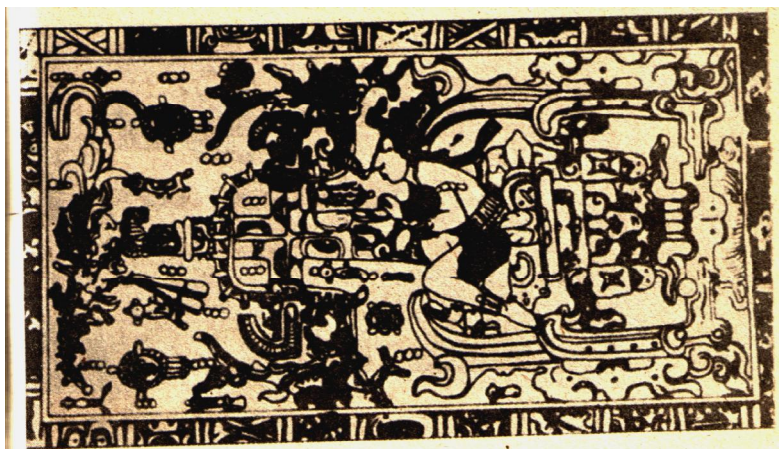
Перечень можно было бы многократно дополнить и продолжить, и каждый факт подкреплял бы утверждение о том, что в географической области шумеров примерно 40 000 лет назад жили различные племена примитивных людей. Внезапно, по невыясненным до сих пор причинам, здесь появились шумеры с их астрономией, их культурой и их техникой.

Выводы о давнем посещении Земли космическими пришельцами пока еще являются чисто умозрительными. Можно предположить, что появились "боги", собравшие вокруг себя в районе Шумера полудикарей и передавшие им часть своих знаний.

Фигурки и статуи, которые смотрят на нас из витрин музеев, демонстрируют смешение рас: пучеглазые, с выпуклыми лбами, при этом узкие губы и, в большинстве случаев, прямые и длинные носы. Картина, которая плохо, очень плохо увязывается даже со схематической системой мышления и ее представлениями о первобытных людях?

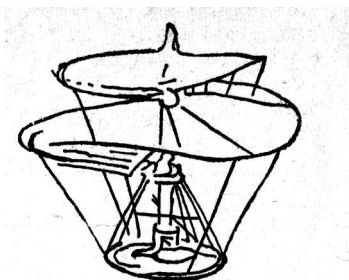
Пришельцы из Космоса в седой древности?

В Паленке встречаются стекловидные куски скальной породы, так



Несколько абзацев из книги Эриха фон Дэникена «Воспоминания о будущем», изданной в Санкт-Петербурге Русским географическим обществом в 1992 году, и фантастическая могильная плита из «Храма надписей» в Паленке (Перу) на которой в глубокой древности был изображён астронавт, сидящий у пульта управления своего космического корабля.

Вступление

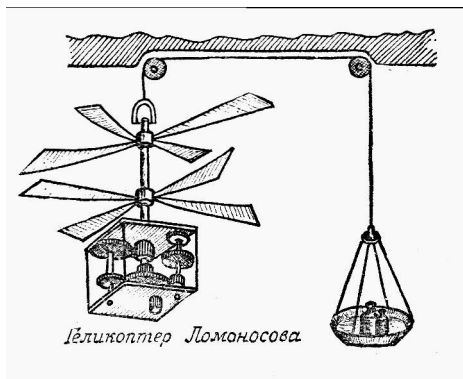


*Геликоптер
Леонардо да Винчи*



*Парашют
Леонардо да Винчи*

1505 год. Гениальный художник и учёный из Флоренции Леонардо да Винчи (1452-1519) написал трактат “О летании птиц”. Позже в рабочей тетради учёного сохранился эскиз изображения геликоптера. Он предложил применить для летательной машины спиралеобразный винт, по принципу винта Архимеда. На эскизном изображении видны две винтовые поверхности. Они должны были вращаться на вертикальном валу и создавать подъёмную силу. Ему же принадлежит идея безопасного спуска человека в воздухе с помощью специального устройства, напоминающего по форме большую четырёхгранную пирамидальную палатку, к основанию которой прикреплены стропы.



1 июля 1754 года
 В протоколе
 конференции
 Российской академии
 наук было записано:
*«Высокочтимый
 советник Ломоносов
 показал изобретённую
 им машину,
 называемую им
 аэродинамической,
 которая должна*

употребляться для того, чтобы с помощью крыльев, движимых горизонтально в различных направлениях силой пружины, какой обычно снабжаются часы, нажимать воздух, отчего машина будет подниматься в верхние слои воздуха. Машина подвешивалась на шнурке, протянутом по двум блокам, и удерживалась в равновесии грузами, подвешенными с противоположного конца. Как только пружина заводилась, машина поднималась в высоту и потому обещала достижения желаемого действия».

18 июня 1754 года по старому или 1 июля по новому стилю было начато строительство крепости Святой Елисаветы присланными из центральных районов российской империи крестьянами и солдатами Пермского карабинерного полка. Работали также добровольцы из местных жителей и 611 рабочих, присланных гетманом Украины Кириллом Разумовским, а обещал 2 тысячи. Охраняли строительство 200 запорожских казаков. Под валами строящейся крепости в Солдатской слободе (Быковая) и Пермской околице селились греки, молдаване, сербы и беглые русские. В форштадте, на левом берегу Ингула, селились также старообрядцы из Польши и Черниговской губернии, раскольники из России. Они возвели деревянные церкви, наполненные драгоценной утварью и

рукописями богослужебных книг, сгоревших в последующих пожарах. Строительство крепости под непосредственным руководством инженера полковника Манцелиуса велось три года днём и ночью.

Начало строительства крепости Святой Елисаветы по времени почти совпало с представлением в Академии наук модели геликоптера великим учёным.

Памятный знак Ангелу установлен к 250-летию города как раз в том месте и на той высоте, где впервые елисаветградцы увидели летящего в аэроплане человека.



Глава 1. Аэропланы в небе Елисаветграда

1898 год. В Париже основан французский аэроклуб.

1901 год. 29 октября в Лондоне основан аэроклуб Великобритании.

1903 год. 17 декабря братья Уилбур и Орвилл Райт выполнили первый управляемый полет на самолёте с поршневым двигателем.



Аэроплан братьев Райт,
на котором они прибыли в
Европу в 1907 году.

1905 год. 30
ноября был основан аэроклуб в Соединённых Штатах
Америки.

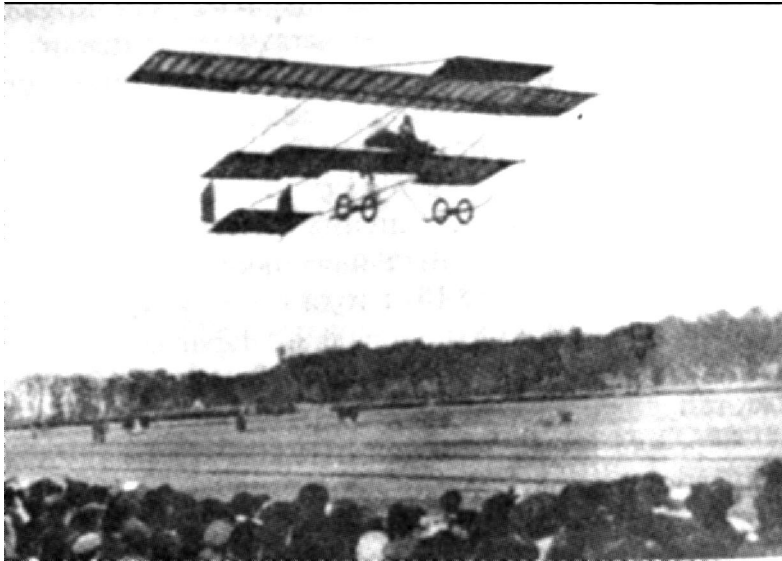
1908 год. Основаны Всероссийский и Одесский
аэроклубы.

1909 год. Возникают аэроклубы, воздухоплавательные
общества и открываются курсы воздухоплавания в Москве,
Петербурге, Киеве, Харькове, Ростове-на-Дону.

Вслед за Одессой, Петербургом и Киевом 20 декабря 1909
(2 января 1910) года состоялось учредительное собрание и
Елисаветградского общества воздухоплавания (ЕОВ). В
числе лиц-учредителей общества потомственные дворяне,
известные в городе преподаватели Елисаветградского
реального училища и Елисаветградского юнкерского
кавалерийского училища, инженеры завода Эльворти, купцы
и любители воздухоплавания из различных слоёв горожан.
На состоявшемся собрании был обсуждён устав ЕОВ, и
принято решение открыть отдел Петербургского аэроклуба в
городе Елисаветграде.

Председателем ЕОВ был избран А.О. Волохин. В городе
оказалось много людей, сочувствующих идее
воздухоплавания. В июне 1910 года при добровольной
пожарной команде города Елисаветграда был организован
воздухоплавательный кружок. Все члены кружка,

увлеченные авиацией, делали чертежи летательных аппаратов, строили их модели и с восхищением слушали рассказы о полётах пионеров авиации. В кружок приглашали сведущих в этих вопросах людей. Не обладая материальными средствами, совет кружка благодаря членским взносам и частным пожертвованиям имел возможность приглашать на свои заседания энтузиастов авиации из Киева и Одессы. Одним из них был страстный пропагандист идей авиации и планеризма, ученик Николая Егоровича Жуковского, профессор Киевского Политехнического института Николай Борисович Делоне. Он был одним из организаторов Киевского воздухоплавательного общества и бессменным руководителем кружка воздухоплавательной секции этого общества. Николай Борисович неоднократно выступал перед елисаветградцами с лекциями на интересовавшие их авиационные темы. Кроме того, к тому времени он сконструировал и построил несколько планеров, среди которых наиболее удачным оказался второй - простой и дешёвый биплан. Конструкция этого планера была описана сыном Делоне Борисом в широко известной в то время брошюре, изданной тиражом 50 тысяч экземпляров "Устройство дешёвого и лёгкого планера и способы летания на нём". В предисловии профессор Делоне писал: "...он (планер) весит всего только пуд и десять фунтов при 15 квадратных метрах поверхности главных планов и обошёлся нам около двадцати рублей".



Один из первых полётов аэроплана Фарман-IV в Украине.

Фарман-4. Двигатель “Гном” 50 л.с.

Длина - 12,50 м, размах - 10,5 м, площадь крыла 41,00 кв. м.

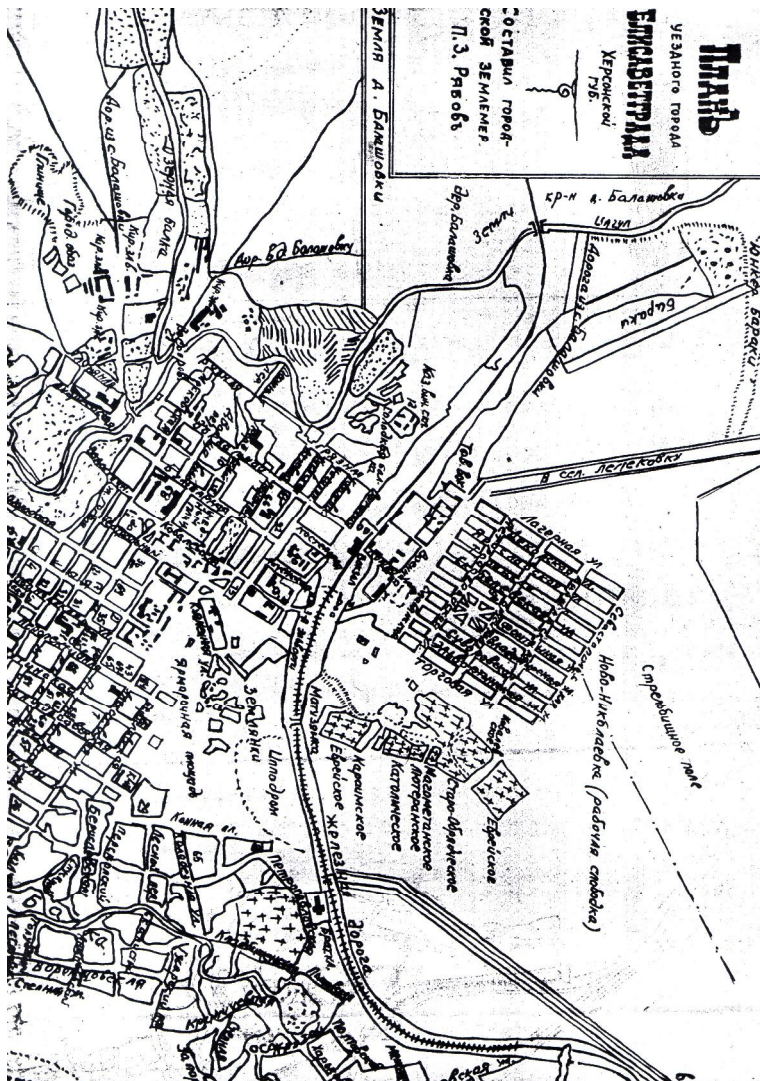
Масса пустого - 400 кг, загрузки - 180 кг, скорость максимальная - 65 км/час,
посадочная - 60 км/час.

Первыми в Украине увидели полёт авиатора Михаила Никифоровича Ефимова на аэроплане “Фарман-IV” жители города Одессы 8 (21) марта 1910 года. Этот аэроплан был куплен у Анри Фармана во Франции в Мурмелоне членом Одесского аэроклуба И.С. Ксидиасом.

28 апреля (11 мая) этого же года на таком же аэроплане, приобретенном совместно с компаньонами у Ксидиаса ориентировочно за 12 тысяч рублей, на Сырецком ипподроме Киева выполнял полёты одесский авиатор Сергей Исаевич Уточкин. Над ипподромом он поднимался на высоту 30 метров и держался в воздухе всего несколько минут. Его полёты привлекли массу публики. В тот день на Сырецком ипподроме присутствовало около 100 тысяч зрителей. За

популяризацию воздухоплавания он был тогда награждён первой серебряной медалью Киевского общества воздухоплавания.

Елисаветгадцы по праву ставили свой город в один ряд самых прогрессивных городов Российской империи. Поэтому на заседании городской думы был рассмотрен вопрос о приглашении в Елисаветград для показательных полётов на аэроплане одного из одесских авиаторов. Было принято решение о проведении этих полётов на ипподроме города (в настоящее время это жилой массив улицы Уфимской между торговым комплексом “Океан” и оптовым рынком имени Маланюка). Ипподром располагался на возвышенном месте недалеко от центра города. Рядом проходила железная дорога, облегчавшая доставку аэроплана из Одессы. Вокруг ипподрома имелись свободные ровные площадки в виде ярмарочной и конной площадей и такие же ровные площадки севернее железной дороги. В то время Одесский аэроклуб ставил перед собой цель всемерно содействовать развитию отечественной авиации и воздухоплавания путём организации показательных полётов и лекций, проведения научных экспериментов, подготовки пилотов, оказания помощи изобретателям. Первый полёт на ипподроме города Елисаветграда 27 августа (8 сентября) 1910 года совершил пилот из Одессы Павел Андрианович Кузнецов на аэроплане “Блерио-ХГ”. “Наконец граждане



Ипподром находился напротив окон нынешней швейной фабрики.

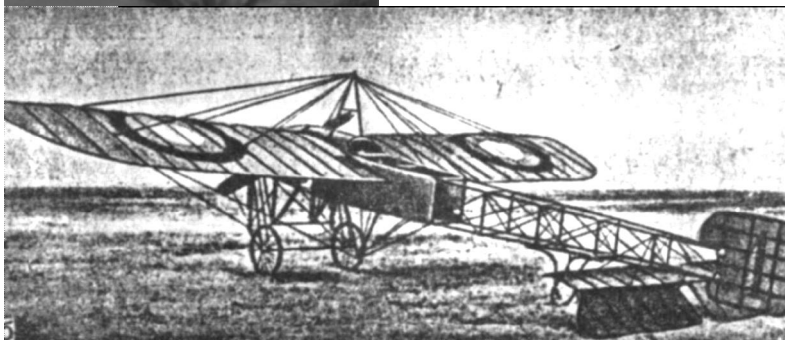
Буквально полгорода явилось на зрелище”, - так писала городская газета “Голос Юга”. Около недели провёл тогда в

уездном городе Елисаветграде, вместе с женой Доминикой Илларионовной, преподаватель Одесской школы авиаторов Павел Кузнецов. Он читал лекции по практике полётов, знакомил слушателей с устройством аэроплана как в натуре, так и при помощи плакатов. Выступал со своими статьями в местной газете.



Первый полёт на аэроплане в Елисаветграде выполнил пилот из Одессы

Павел Андрианович Кузнецов



Аэроплан «Блерио XI»

15 (28) апреля 1911 года на елисаветградском ипподроме на аэроплане собственной постройки типа “Фарман-IV”

совершил пять полётов, из них два с пассажиром, Сергей Исаевич Уточкин, признанный лидер велосипедных, мотоциклетных и автомобильных гонок. Свою деятельность в авиации он начал с конструирования собственного самолёта. В начале 1910 года на основе моноплана конструкции “Блерио” он построил первый свой самолёт с двигателем “Анзани” мощностью 25 л.с., но маломощный мотор не позволял самолёту обеспечить полёт, совершая лишь короткие подлёты. Через несколько дней после первого полёта Ефимова в Одессе Уточкин и его компаньоны



28 апреля 1911 года совершил пять полётов
в Елисаветграде на аэроплане «Фарман»

Сергей Исаевич
Уточкин

приобрели аэроплан у Ксидиаса. На нём он с 28 марта начал пробные полёты и за короткое время добился хороших результатов. Сдав экзамены комиссии Одесского аэроклуба, Уточкин в апреле получил грамоту пилота аэроклуба № 1, которую ему торжественно вручил его друг и учитель Михаил Ефимов. Вскоре после этого он отправился в большую поездку по городам. Увлекаясь полётами, Уточкин не забывал о постройке собственного самолёта. С помощью механика Кама ему удалось построить биплан по типу “Фарман-IV”, на котором он и летал в небе над Елисаветградом.

26 апреля (9 мая) 1911 года в 6 часов вечера в Елисаветграде намечался полёт известного спортсмена, авиатора Сергея Исаевича Уточкина, но полёт состоялся лишь на следующий день. А дело было так. С утра под руководством Сергея Исаевича Уточкина, механика Галича и конструктора Кама несколько солдат 12-го сапёрного батальона, посланных в распоряжение авиатора, занялись сборкой аэроплана “Фарман”, привезенного из Одессы в разобранном виде на железнодорожной платформе. При установке пропеллера оказалось, что одна из шайб сломалась. На заводе сельскохозяйственных машин Эльворти в Елисаветграде заказали новую шайбу, которую умельцы завода изготовили только на следующий день.



1 апреля 1912 года
демонстрировал полёты
в Елисаветграде
Борис Иллиодорович
Россинский.

В мае 1910 года вернулся в Москву студент Московского технического училища Борис Иллиодорович Россинский, освоивший лётное дело за границей. Обучение там стоило больших денег. Дело в том, что желающих овладеть самолётом было много, и поэтому французы не церемонились с учениками и подавали им невероятные по размерам счета. Основательно изучив авиационный мотор “Анзани”, он попросил у директора завода, чтобы его послали стажёром на аэродром. Здесь работать было интереснее, чем на заводе. Часто бывали полёты. И тогда Россинский, позабыв всё на свете, следил за барражирующим в небе аэропланом, уносясь мыслями в лётную школу Луи

Блерио, куда он собирался поступить после практики. В школе у Блерио ещё не было двухместных самолётов. Всё обучение технике пилотирования сводилось к рассказу о правилах управления летательным аппаратом, а затем инструктор на земле показывал, как надо действовать рулями. Уяснив эти вопросы, курсанты приступали к пробежкам на самолёте, к небольшим прыжкам в воздух, и лишь потом к полётам по короткой прямой и по кругу. Сделав в разные дни под наблюдением летательной комиссии три полных круга, курсант становился обладателем долгожданного диплома. По возвращению из Франции Россинский стал совершать показательные полёты в стране. 1 (14) апреля 1912 года авиатор Борис Иллиодорович Россинский в Елисаветграде также демонстрировал полёты на аэроплане «Блерио».



16 (29) и 17 (30) июня 1912
года
в Елисаветграде
на аэроплане «Блерио»
выполнял полёты

Тимофей Никифорович

Ефимов

К числу полётов, ещё небывалых в Елисаветграде, следует отнести полёты 16 (29) и 17 (30) июня 1912 года на аэроплане «Блерио» родного брата Михаила Ефимова - авиатора Тимофея Никифоровича Ефимова. Газеты писали: «Такого смелого полёта елисаветградцы ещё не видели». «Погода как нельзя лучше благоприятствовала. Было тихо, безветренно. Заходило солнце». Публика буквально приходила в восторг и в восхищении аплодировала отважному авиатору.

В ноябре 1913 года преподаватель лётного дела Киевской авиашколы И.О. Чехутов выполнил перелёт из Киева в

Севастополь с посадками около населённых пунктов Цветково, Цыбулёво и Александровки, родине Мациевича. Там он 13 (26) ноября 1913 года выполнил публичный полёт на высоте 1800 метров. Далее его полёт проходил с посадкой в Екатеринославе (Днепропетровске) и в конечной точке маршрута - Севастополе.

Глава 2. Наши земляки в авиации того времени



Наш земляк из Александровки

Лев Макарович
Мациевич



Лев Макарович Мациевич родился 13/26 января 1877 года в семье из старинного казацкого рода в местечке Александровка на Черкащине (ныне Кировоградская область). Ещё в детстве маленький Левко интересовался техникой, пытался мастерить модели машин. Позже, занимаясь в 3-й киевской гимназии, серьёзно увлёкся химией. Закончив в 1895 году гимназию, он поступил в Харьковский технологический институт на механическое отделение. За год до окончания института Мациевич начал работать в Севастополе в Российском обществе пароходства и торговли, выходил в плавание, подготовил к защите проект пассажирского парохода. Получив диплом инженера, он в 1901 году поступил на работу в Севастопольский порт. Здесь

им был разработан проект броненосного крейсера и представлен к защите в Морское инженерное училище. Специалисты-кораблестроители проект одобрили, и после этого Мациевича зачислили на службу в Морское ведомство в корпус инженеров-механиков. В ноябре 1904 года он стал слушателем Морской академии и в октябре 1906 года окончил её по первому разряду. Затем служил в Санкт-Петербурге, где занимался строительством подводных лодок и одновременно посещал курсы подводного плавания на учебном судне “Хабаровск”. В ноябре 1908 года Мациевич перешёл на службу в Морской технический комитет главным инженером конструкторского бюро судостроения. В его обязанности входило рассмотрение проектов и изобретений по судостроению, поступающих в комитет.

Молодой офицер Лев Мациевич отличался исключительной работоспособностью. За один только 1909 год он представил в Морской технический комитет проект минного заграждения и 14 проектов подводных лодок, поражающих своей новизной и оригинальностью. Кроме того, Лев Макарович читал лекции по различным вопросам судостроения, выступал с докладами, преподавал курс “Теория подводного плавания”, входил в состав многих экзаменационных комиссий. Первые успехи зарождающейся авиации не могли пройти мимо внимания нашего земляка и глубоко заинтересовали его. С присущей ему обстоятельностью он изучал иностранную авиационную литературу. В октябре 1909 года он представил на имя начальника Морского штаба доклад, в котором писал: “При помещении аэропланов на палубе корабля они могут служить в качестве разведчиков, а также для установки связи между отдельными судами эскадры и для сообщения с берегом. Кроме того, возможен специальный тип корабля-разведчика, снабжённого большим количеством аэропланов (до 25). Техническая сторона создания морского типа аэропланов (имеющих возможность садиться на воду, сохраняя при этом необходимую плавучесть и устойчивость), а также

возможность помещения их на палубе военных кораблей, по-видимому, не представляют непреодолимых затруднений и мною уже разрабатываются. Не представляет затруднений устроить в носу и на корме судна особые площадки, на которые помещались бы аэропланы и с которых они бы поднимались. Подъём аэропланов производился бы от хода судна или же посредством особо приспособленных рельсов”. Из приведенной выдержки доклада Мациевича видно, что он является первым известным автором предложений о создании авианосца, гидросамолёта и катапульты для его запуска. В начале 1910 года, когда деятельность Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования обратилась на воздухоплавание, был организован Отдел Воздушного флота. Одним из первых его членов стал Мациевич.

В марте 1910 года он выехал во Францию в качестве представителя отдела и руководителя группы офицеров, направленных за границу для обучения лётному делу. Деятельность Мациевича во Франции в должности председателя комиссии по приёмке самолётов была исключительно плодотворной и сложной. Только такой опытный и эрудированный инженер мог успешно справиться с той огромной работой, которую на него возложили.

От Льва Макаровича Мациевича требовалось глубоко изучить постановку авиационного дела, разобраться в конструкциях самолётов и авиамоторов, отобрать для приобретения лучшие из них, ознакомиться с производством авиационной техники, организацией аэродромов и лётных школ, вести переговоры с зарубежными фирмами, составлять контракты, следить за обучением русских офицеров в авиашколах и солдат на заводах и самому научиться летать. Мациевич мечтал по возвращении на родину заняться проектом задуманного гидросамолёта, изучить вопросы уменьшения лобового сопротивления, разработать конструкцию приспособления для обеспечения безопасности лётчика при вынужденных посадках на воду, закончить подготовку книги “Воздухоплавание в морской войне”.

Осенью 1910 года Всероссийский аэроклуб организовал Всероссийский праздник воздухоплавания с состязаниями русских аэронавтов и авиаторов. В воздушных соревнованиях приняли участие и военные лётчики-офицеры, обучавшиеся во Франции, в том числе и Мациевич. Летал он прекрасно, установил ряд всероссийских достижений, неоднократно катал пассажиров, впервые совершил ночные полёты (одновременно с Ефимовым). 10 сентября 1910 года по новому стилю капитан Мациевич, выступающий как пилот-любитель, установил рекорд по продолжительности полёта - 44 минуты 12,2 секунды. Позже он завоевал приз на точность спуска. Вечером 24 сентября по новому стилю после окончания официальных полётов Лев Макарович Мациевич поднялся на аэроплане “Фарман-VII” на высоту 480 метров. Полёт проходил нормально, как вдруг зрители услышали непонятный треск, после чего самолёт накренился на нос и, разваливаясь в воздухе, начал падать. Авиатор на глазах у публики выпал из кабины и, опережая самолёт, упал на землю...

Это была первая катастрофа в России. Позже следственная комиссия установила, что причиной аварии явилась лопнувшая диагональная расчалка, которая попала в двигатель и разрушила лопасть воздушного винта.

Классик русской поэзии Александр Александрович Блок был свидетелем гибели одного из лучших лётчиков того времени и написал стихотворение.

Авиатор

Его винты поют, как струны...
Смотри: недрогнувший пилот
К слепому солнцу над трибуной
Стремит свой винтовой полёт.

Уж в вышине недостижимой
Сияет двигателя медь...
Там, еле слышный и незримый,
Пропеллер продолжает петь...

Потом - напрасно ищет око;
На небе не найдёшь следа:
В бинокле, вскинутом высоко,
Лишь воздух - ясный, как вода...

А здесь, в колеблющемся зное,
В курящейся над лугом мгле,
Ангары, люди, всё земное -
Как бы придавлено к земле...

.....
Всё ниже спуск винтообразный,
Всё круче лопастей извив,
И вдруг... нелепый, безобразный
в однообразье перерыв...

Уж поздно: на траве равнины
Крыла измятая дуга...
В сплетеньи проволок машины
Рука — мертвее рычага...



Похороны капитана Льва Макаровича Мациевича
в Петербурге 28 сентября (11 октября) 1910 года.

На месте его гибели установлена плита с надписью. Похоронен он на Никольском кладбище возле Александро-Невской лавры.



Наш земляк из Елисаветграда

Владимир Иосифович Микулин

В 1912 году Елисаветградское юнкерское кавалерийское училище (ЕЮКУ) окончил Владимир Иосифович Микулин. Родился он в 1892 году в Елисаветграде в интеллигентной дворянской семье, где получил прекрасное воспитание. Книги были любимыми спутниками его детства. Особенно ему нравилось читать о приключениях кавалерийского полковника Шабера у Бальзака. Это увлечение и привело Владимира в кадетский корпус, а потом и в ЕЮКУ.

После его окончания он был направлен в 15-й Уманский кавалерийский полк, который дислоцировался в польском городе Плоцке на Висле. Весной 1914 года о Микулине писали все газеты России. Он совершил пробег на коне без единой дневной остановки от Плоцка до Петербурга, преодолев расстояние за одиннадцать суток в 1209 вёрст.

После этого знаменитого пробега Микулин развернул своего боевого коня на 180 градусов и неожиданно оказался в авиации. В те годы, после полётов Ефимова, Уточкина, Нестерова о небе мечтал не один офицер. До Октябрьской революции лётный состав в России готовился в тринадцати авиационных школах и отделениях школ. Старшая и наиболее крупная была Севастопольская со 120 учебными самолётами, ангарами и мастерскими. Далее в списке шли Одесская лётная школа, Севастопольская школа морской

авиации, Бакинская школа морской авиации, Киевская школа лётчиков-наблюдателей, Гатчинская школа, Петроградская гидроавиашкола, Московская, Егорьевская, Казанская, Самарская лётные школы и Петроградская воздухоплавательная школа. В них проводились практические занятия по воздушному пилотажу, бомбометанию, стрельбе по наземным и воздушным целям и разведке. Военная авиация делала свои первые шаги, и кавалерийский офицер Владимир Микулин возглавил авиационный отряд. Значительная часть лётчиков и механиков после революции перешла на сторону Советской власти. Владимир Иосифович был в их числе. До осени 1918 года он работал в молодых авиационных частях Красной Армии. Но всё же победила старая любовь.

В грозном девятнадцатом Владимир Иосифович вернулся в кавалерию, и его назначили инспектором 13-й армии. В апреле 1920 года накануне штурма Перекопа он принял командование 13-й Отдельной кавалерийской бригадой. Комбриг Микулин хорошо понимал значение конных соединений и был уверен, что от их готовности зависит успех многих операций гражданской войны. Он весь жар своей души отдавал делу строительства красной конницы. Весной, в дни затишья под Перекопом, вспоминал комиссар бригады, позже писатель, Илья Дубинский, вся бригада выходила из Чаплинки в степь на учёбу. Комбриг подавал команды, заставляя полки изменять строй и боевые порядки. Иногда он брал в руки сигнальную трубу, и сам исполнял на ней кавалерийские сигналы, удивляя своим мастерством музыкантов-трубачей. Вскоре бойцы бригады оценили пользу науки Микулина. 14 апреля красная конница выступила на штурм Турецкого вала. Казаки Червонного казачества Примакова и полки бригады Микулина отбили натиск белой кавалерии.

Летом 1920 года в войне с белополяками бригада Микулина вошла в состав легендарной 8-й дивизии Червонного казачества под номером три. Были бои под

Летичевым, Проскуровым и Стрийский рейд по тылам белополяков. В октябре 1920 года бригаду укомплектовали кубанскими казаками, и она стала 17-й кавалерийской дивизией под командованием Микулина. Весной 1921 года Владимир Иосифович сдал командование дивизией Григорию Ивановичу Котовскому и получил назначение командиром вначале 1-й Сибирской, потом 11-й Гомельской, а дальше Отдельной кавказской бригады. В 1924-1926 годах он работал начальником штаба 3-го кавалерийского корпуса, а затем преподавал на кафедре конницы в Военной академии имени Фрунзе. В 1935 году Микулина перевели в инспекцию кавалерии помощником Семёна Михайловича Будённого, а в 1936 году назначили начальником Высшей кавалерийской школы. Он принимал участие в создании Боевого устава кавалерии, разработал основы военной разведки, был одним из создателей художественного фильма о кавалеристах “В тылу врага”, имел намерение создать киноленту о Червонном казачестве. Работая в инспекции кавалерии, Владимир Иосифович Микулин не один раз бывал в городе своего детства и юности, встречался в Елисаветградской 5-й кавалерийской школе с курсантами и преподавателями - боевыми друзьями из Червонного казачества.

Умер учитель красных конников 20 марта 1961 года и похоронен на берегу Оки в городе Тарусе Калужской области рядом с писателем Константином Паустовским.

Глава 3. Второй авиа дивизион в Елисаветграде

С августа 1914 года началась Первая мировая война, которая превратила малочисленную авиацию в мощное оружие, широко применяемое на фронтах. Если в начале боевых действий аэропланы использовались как разведчики и корректировщики артиллерийского огня, то вскоре сфера применения самолётов значительно расширилась. Появились бомбардировщики, истребители, морская авиация. К концу войны самолёты начали использовать для штурмовых действий против наземных войск.

14 июля 1918 года был введён григорианский календарь, предложенный папой Григорием XII в 1528 году.



Командир 2-го авиадивизиона
истребителей «Ньюпор-17/24»
Иван Константинович
Спатарель.



В феврале 1920 года в Елисаветград был переброшен 2-й авиационный дивизион истребителей под командованием Ивана Константиновича Спатареля. Иван Константинович после открытия 8 (21) ноября 1910 года школы военных лётчиков в Севастополе работал в ней авиационным механиком. Осенью 1912 года он получил диплом пилота-авиатора №184. Иван Константинович - кавалер Первой мировой войны и участник гражданской войны на Южном и Юго-Западном фронтах. Воевал под Тулой, Орлом и Брянском.



Комиссар 2-го авиадивизиона истребителей
Иван Дмитриевич Савин.

Механик самолётов-
истребителей
«Ньюпор-17» и
«Ньюпор-24»

Константин Ильинский.



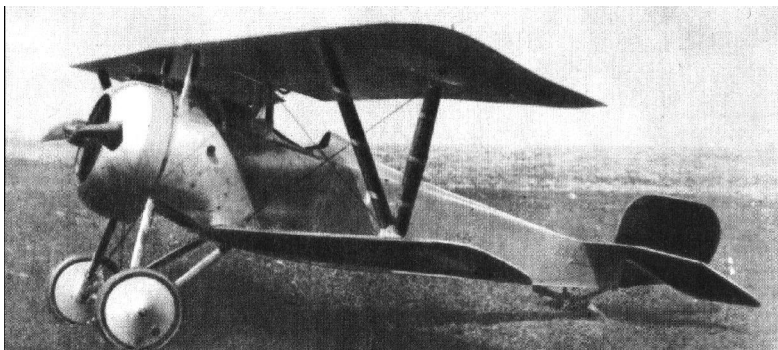
Авиадивизиону была поставлена задача подготовить самолёты «Ньюпор-ХVII» и «Ньюпор-ХХIV» (10 самолётов) к лётным боям против Врангеля и, кроме того, оказать помощь местной власти в разгроме банд, орудующих вокруг Елисаветграда. В своих мемуарах он писал, что во время короткого пребывания в Елисаветграде он познакомился с хорошими людьми. Комиссаром боевого отделения Иваном Дмитриевичем Савиным, механиком Константином Ильинским, молодыми выпускниками Московской школы авиации лётчиками Николаем Васильченко и Иваном Дацко, лётчиком венгром Гансом Кишем. У венгерского лётчика ещё во время первой мировой войны была ампутирована нога выше колена, а позже, в тридцатые годы, он возглавлял авиацию Сибирского военного округа.



Лётчик-истребитель, венгр Ганс К. Киш.

Авиационные дивизионы были созданы в конце 1918 года и состояли из трёх авиационных отрядов. Четыре истребительных авиационных дивизиона действовали до конца гражданской войны. В оперативном отношении они подчинялись фронтам или армиям. Командиром 6 авиационного отряда во втором авиадивизионе был Соловьёв, а одним из лётчиков латыш Карл Скаубит.

В то время Спатарель уже освоил 12 типов аэропланов и налетал около 800 часов. В Елисаветграде они пробыли недолго. В ночь на 1 мая поезд из теплушек и платформ с самолётами и личным составом второго авиадивизиона отправился в город Александровск (Запорожье).



Истребитель «Ньюпор-ХVII» внешне практически не отличим от «Ньюпор- XXIV».

«Ньюпор-ХVII» производства завода Анатра в Одессе— выпуск 1916 года, двигатель “Рон” 110 л.с., длина - 5,8 м, размах - 8,02/8,76 м, площадь крыла 14,7 кв. м, масса пустого - 375 кг, загрузки - 185 кг, скорость максимальная – 164 км/час, время набора высоты 1 000 м - 3,2 мин, 3 000 м - 11,5 мин., практический потолок 5300 м, продолжительность полёта - 2 часа.

«Ньюпор-XXIV бис» выпущен в 1917 году. Двигатель “Рон” мощностью 120 л.с.

Длина самолёта - 6,4 м, размах - 8,16/7,76 м, площадь крыла - 15 кв. м.,

Масса пустого аэроплана - 375 кг, загрузки - 192 кг,

скорость максимальная - 171 км/час,

время набора высоты 1 000 м - 2,7 мин, 3 000 м - 9,4 мин.,

практический потолок 6 800 м, продолжительность полёта - 1,7 часа.



Выпускник Московской школы авиации,
лётчик-истребитель

Николай Васильченко.

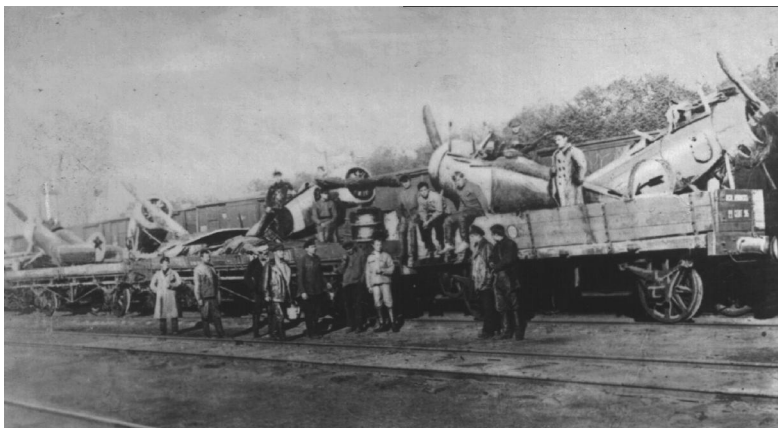


Выпускник Московской школы авиации,
лётчик-истребитель

Иван Дацко

Поезд провожала небольшая делегация из рабочих и депутатов елисаветградского Совета. Звучали прощальные речи. Маленький оркестр из трёх трубачей и барабана играл “Интернационал”. Дивизион направлялся на борьбу с белой армией Врангеля.

Летом и осенью 1920 года Красная Армия вела упорные бои с войсками Врангеля, оснащёнными лучше всех остальных армий в России пушками, танками и аэропланами. На август 1920 года авиация Врангеля состояла из 5-6 авиационных отрядов, в состав которых входило 30-40 самолётов и столько же лётчиков.



Платформы с самолётами и личным составом отправились в Александровск.

Поэтому на Южный фронт было направлено больше подкреплений. На крымском участке фронта

сосредоточилось 45 боевых самолётов, сведенных в две группы, одна из них, Правобережная, была во главе с Иваном Константиновичем Спатарелем. Красные лётчики, действуя с большой отвагой, нейтрализовали вражескую авиацию, бомбили и обстреливали скопления конницы и пехоты, железнодорожные станции и суда противника.

12 августа 1920 года, отражая налёт на переправу через Днепр семи белогвардейских “хевилендов”, лётчик 6-го авиаотряда истребителей Николай Васильченко на самолёте Ньюпор-17 сбил два из них.

В ноябре 1920 года войска Врангеля были разбиты и Крым освобождён. В боях под Перекопом всеобщее признание получил венгерский интернационалист военный лётчик Ганс Киш, летавший с протезом ноги, ампутированной выше колена. Его подвиги были отмечены орденом Красного Знамени.

Боевая подготовка авиации в первые послевоенные годы не была плановой и систематической. Учебные и тренировочные полёты проводились в основном в летнее время. Полёт, как правило, длился 10-15 минут. Остальное время лётчиков уходило на переборку моторов, притирку клапанов и т.п. Моторы были недолговечные, рассчитанные на 30-40 часов работы. Поэтому на каждый самолёт полагалось три мотора: с одним летали, другой стоял наготове, а третий находился в ремонте.

Полёты носили упрощённый характер. Метеорологическая служба в авиации отсутствовала, состояние погоды определялось на глаз: по дыму, колебаниям ветвей деревьев, носовому платку. Карандаш, редко цветной, был единственным инструментом аэронавигационной подготовки. Маршрут полёта на карте прокладывался без учёта магнитного склонения, скорости и направления ветра. Часто лётчики, надеясь на знание района полётов, летали вообще без карты.

После отбытия 2-го авиадивизиона место его недолгой дислокации в Елисаветграде оказалось даже очень

привлекательным для зарождающейся военной авиации, так как рядом проходили железная и шоссейная дороги и находился город, значительно упрощающие переброску материальной части и размещение личного состава. Но главным достоинством этого места была перспектива расширения этого аэродрома в северном равнинном, расположенном на небольшой возвышенности и свободном от городских построек, направлении.

Это предположение и догадка о том, что полёты периодически в Елисаветграде в тот период выполнялись, подтверждается выпиской из биографии Сергея Александровича Худякова: *«После окончания гражданской войны в 1921 году Примаков послал Сергея Худякова учиться в Елисаветградскую кавалерийскую школу. Здесь, в городе на берегах Ингула, к мечтательному юноше пришло*



ещё одно увлечение. В небе Елисаветграда тогда совершали полёты первые самолёты. Воздушные аппараты пленили юное сердце кавалериста.

Сергей Александрович Худяков.

Влюбившись в небо, Сергей Худяков перешёл служить в авиацию. Потом была учёба в Академии воздушного флота имени Н.Е. Жуковского и Великая Отечественная война, которую Сергей Александрович закончил в звании Маршала авиации. Он был самым молодым маршалом в ВВС СССР и это почётное звание получил в сорокалетнем возрасте. В 1945 году Маршал авиации Худяков стал командующим авиации советских войск на Дальнем Востоке».

Есть и второе косвенное подтверждения факта наличия в Елисаветграде военной авиации. 9 мая 1923 года в елисаветградской газете “Червоний шлях” военный лётчик

А.И. Егоров поместил большую статью “Создадим аэродром”. Статья касалась создания гражданского аэродрома Новоалексеевка на том месте, где сейчас располагается крытый рынок. Возникает вопрос, что делал военный лётчик А.И. Егоров в Елисаветграде в 1923 году?

Анализируя эти два факта, можно сделать вывод, что вероятно в Елисаветграде в 1921-1923 годах выполнялись полёты, в которых, по-видимому, участвовал и военный лётчик А.И. Егоров.

Глава 4. Первые регулярные пассажирские полёты в Елисаветграде

Интересна история возникновения на Украине организации УКРВОЗДУХПУТЬ (УВП). Вопрос о создании в Украине регулярных пассажирских авиалиний не в первый раз вновь возник в начале 1923 года. В отличие от предыдущих попыток организовать перевозки, эта попытка увенчалась успехом. 28 февраля в кабинете начальника транспортного отдела Уполномоченного Наркомата внешней торговли при Совете народных депутатов УССР Н.Л. Стамо прошло собрание, на которое были приглашены представители всех организаций, способных оказать содействие в создании гражданской авиации. Представители организаций, участвовавших в решение вопроса о создании в Украине гражданской авиации, запросили на это мероприятие пол-миллиона золотых рублей и предупредили, что даже и за два-три года возместить затраты не удастся, а убытки будут. Однако командующим ВВС Украинского военного округа (УВО) В.Ю. Юнгмейстером был высказан аргумент о том, что гражданская авиация может служить школой военных лётчиков и резервом военно-воздушных сил (ВВС). Этот аргумент перевесил экономический аспект проблемы. 26 марта состоялось предварительное собрание представителей от учредителей. 11 апреля 1923 года состоялось учредительное собрание новой организации, получившей название УРВОЗДУХПУТЬ (УВП), 51% акций которой

принадлежал государству. Возглавил её председатель ВСНХ СССР В.Н. Ксандров. Юнгмейстер стал техническим, а Стамо - коммерческим директорами. Вначале правление УВП склонялось к мысли закупить машины у фирмы Юнкерс. Затем предпочтение отдали недавно организованной компании Дорнье, предложившей свои аэропланы по 12 тысяч долларов США, против 15 тысяч, запрошенных фирмой Юнкерс. 2 июня в Берлине делегация УВП подписала контракт с Дорнье о поставке через фирму Стинес первых шести самолётов фирмы Дорнье **“Комета” II**.

Этот самолёт представлял собой цельнометаллический моноплан с толстым крылом и имел отапливаемую зимой пассажирскую кабину на 4-5 человек.

Экипаж состоял из лётчика и бортмеханика. На первых двух самолётах стояли моторы БМВ-3а в 185 л.с., а на остальных более мощные и надёжные двигатели фирмы “Роллс-Ройс” типа “Фалькон” в 260 л.с.

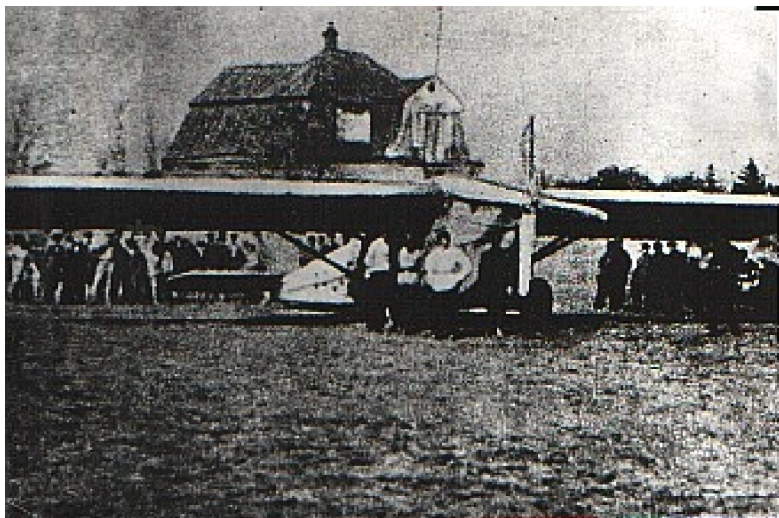
При полной нагрузке (до 750 кг) самолёт позволял совершать беспосадочный полёт на расстояние до 700 км с крейсерской скоростью 120 км/час.

В 1923 году правительство УССР субсидировало обществу первый взнос в 50 тысяч золотых рублей, ещё 300 тысяч предполагалось внести в течение следующих трёх лет.

Успешно шла «добровольно-принудительная» подписка на акции общества, давшая более 70% всех средств, затраченных на приобретение самолётов. Сотрудники елисаветградской газеты «Красный путь» первыми отчислили свой полуденный заработок на создание воздушного флота. 31 марта 1923 года Елисаветградский уездный исполнительный комитет утвердил временное организационное бюро товарищества авиации и воздухоплавания.

Для привлечения к нуждам гражданской авиации внимания Партии и Правительства председателем Совета был избран глава украинского правительства В.Я. Чубарь, а его

заместителем - командующий войсками Украинского военного округа Михаил Васильевич Фрунзе. К 18 ноября была закончена подготовка основных аэродромов в Харькове, Киеве, Одессе, Полтаве, Елисаветграде и запасных посадочных площадок в Миргороде, Лубнах, Кременчуге и Первомайске.



Самолёт Дорнье «Комета» II в Елисаветграде 24.05.1924 года.

10 мая 1924 года в Елисаветграде был организован субботник по строительству аэродрома. В нём приняло участие до 1500 человек (красноармейцы, рабочие, служащие, железнодорожники, учащиеся).

. Состоялись пробные полёты по намеченным к освоению трассам. В первый полёт в Одессу 25 мая 1924 года вылетел самолёт «Харьковский пролетарий», пилотируемый экипажем в составе лётчика Ф. Нойна и бортмеханика И. Пурпыша. Самолёты летали два раза в неделю. Всего на авиалинии Харьков – Елисаветград - Одесса и обратно в 1924 году было выполнено 31 рейс.

Украинское Ави. О-во Воздушных Сообщений „УКРВОЗДУХПУТЬ“

Харьков, Чернышевская, 66. Телефон № 14-69.

БЫСТРОТА КОМФОРТА БЕЗОПАСНОСТИ

С 25 Мая 1924 г. ОТКРЫТЫ

РЕГУЛЯРНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ РЕЙСЫ

НА ЛИНИЯХ:

Харьков-Киев—425 верст. || Харькoв-Елисаветгр.-Одесса (через
Полтаву)—560 в. Прол. перел. 3 ч. 25 м.

Линии обслуживаются комфортабельно устроенными самолетами ДОРНЬЕ „КОМЕТА“.

РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ

по линии Харьков — Киев:			по линии Харьков — Полтава — Елисаветград — Одесса:		
по понед. и четвертам	Станция	по вторг. и пятницам	по понед.	Станция	по вторник.
Отправлен. 6.00 утра	Харьков	↑ Прибытие 9.35 утра	Отправлен. 5.00 утра	Харьков	↑ Прибытие 10.25 утра
Прибытие 9.35 утра			↓ Отправлен. 6.05 утра		↓ Полтава
	Киев	↓ Отправлен. 6.00 утра	↑ Прибытие 7.45 утра	Ели-град	↑ Прибытие 7.10 утра
			↑ Прибытие 10.25 утра		↓ Одесса

Цена билета с правом бесплатн.
провоза 5 кггр. багажа:

Харьков - Киев 45 руб.

Стоимость перев. 1 кггр. багажа 2 .

Цена билета с правом бесплатн.
провоза 5 кггр. багажа:

Харьков - Одесса 60 руб.

Харьков - Полтава 15 .

Полтава - Одесса 45 .

Елисаветград - Харьков 35 .

Елисаветград - Одесса 25 .

Стоим. перев. 1 кггр. багажа 2 р. 50 в.

Доставка пассажиров на квартиры на аэродром — автомобилем.
Принем грузов и багажа на дому. ⚡ Доставка билетов и грузов на дом.

ПРИЕМ СРОЧНЫХ ПОРУЧЕНИЙ.

Продажа билетов, прием грузов на Киев—Полтава—Елисаветград—Одесса про-
изводится Коммерческим агентством „Укрвоздухпуть“, пл. Р. Люксембург, № 25,
ежедневно от 10 до 2 час. дня.

Для удобства пассажиров и грузоотправителей по телеф. вызову (телефон 21-70)
присылаются на дом агенты на получении заказов на билеты и принятием грузов.

27 декабря 1924 года город Елисаветград был переименован в Зиновьевск.

Глава 5. Седьмая авиационная бригада в Зиновьевске

В 1924 году был пущен в серийное производство первый советский боевой двухместный самолёт Р-1. История самолёта Р-1 очень интересна. По сути, это перерасчитанный на отечественные строительные материалы аналог английского прототипа DH9 (Де Хевилленд), которых заводами Англии и США было построено порядка 3 700 машин. В 1923 году конструкторский отдел бывшего московского завода “ДУКС”, переименованного в Государственный авиазавод № 1 (ГАЗ № 1), во главе с Николаем Николаевичем Поликарповым, начал работу над созданием этого самолёта. В 1923 году начальником конструкторского отдела назначили Дмитрия Павловича Григоровича. Таким образом, причастными к созданию первого советского серийного самолёта (около 2800 экземпляров) были оба конструктора.

Важным моментом в строительстве ВВС было создание в 1926 году авиационных соединений. В соответствии с постановлением Реввоенсовета СССР все авиационные части, расположенные в одном гарнизоне, объединялись в авиационную бригаду. В неё входили штаб, три эскадрильи, части и подразделения авиационно-технического обслуживания. В 1926 году на аэродроме в Зиновьевске базировалась 7-я авиационная бригада, в которую поступали самолёты Р-1. В состав авиабригады входили 31-я и 32-я разведывательные эскадрильи и 36 легкомобардировочная эскадрилья. Каждый самолёт Р-1 имел собственное наименование. К большому сожалению, наименования самолётов 7-й авиабригады найти не удалось.

Для примера, в Харьковскую 5-ю отдельную разведывательную эскадрилью самолёты Р-1 поступили ещё в начале 1925 года под такими наименованиями:

“Луганський пролетарій”, “Імені Артема”, “Одеська міськрада”, “Робітькор Одещини”, “Робітник Катеринослава”, “Більшовик Полтавщини”, “Трудівник Волині”, “Черніговець”, “Червоний уманець”.



Первый советский боевой двухместный самолёт Р-1.

Выпуск 1923 года, двигатель “М-5” мощностью 400 л.с. Экипаж 2 человека. Длина самолёта - 9,24 м, размах крыла - 14,02 м, площадь крыла - 44,54 кв. м. Масса пустого самолёта - 1 450 кг, масса агрузки - 750 кг, скорость максимальная - 185 км/час, посадочная - 90 км/час, время набора высоты 1 000 м - 4,5 мин, 3 000 м - 16,5 мин, практический потолок - 5 000 м, дальность полёта - 700 км, продолжительность полёта - 4 часа, разбег 250 м.

Осенью 1926 года в соответствии с приказом Революционного Военного Совета СССР в военно-воздушных силах была введена новая организация тыловых органов. Подразделения тыла были изъяты из состава эскадрилий и отрядов, а на их основе созданы новые формирования - авиапарки. В авиационной бригаде города Зиновьевска 4 января 1927 года был сформирован 21-й авиационный парк, размещавшийся в районе железнодорожной станции. Это было небольшое подразделение третьего разряда, состоявшее из 17 человек во

главе с Л.И. Городинским, предназначенное для материально-технического обеспечения 7-й авиабригады. Маршал авиации Николай Семёнович Скрипко в своих мемуарах писал, что он в мае 1927 года, после окончания Качинской лётной школы с несколькими однокурсниками, имеющими налёт по 50 часов, был направлен в Зиновьевск в 36-ю легкомоббардировочную эскадрилью 7-й авиабригады, имеющую в своём составе 32 самолёта Р-1 на должность младшего лётчика. Эскадрилья в большинстве своём состояла из выпускников Качинской лётной школы.



Лётчик Николай Семёнович Скрипко, будущий командующий военно-транспортной авиации, Маршал авиации в самолёте Р-1.



Кстати, эта школа внесла значительный вклад в изыскание эффективных приёмов обучения лётных кадров. В 1924 году по инициативе лётчика-инструктора С.Т. Рыбальчука, так называемая цепная система обучения (по которой каждого курсанта обучали несколько инструкторов: один - рулению, другой - вывозным полётам, третий - самостоятельным полётам и т.д.) была заменена сквозной системой, при которой один инструктор вёл курсанта от первого полёта до выпуска из школы. Командиром звена у него в 36-й эскадрилье был П. Качура, а командиром эскадрильи - Василий Иванович Чулков. В это же время (1927-1928 годы) в одной из частей авиабригады на

аэродроме Зиновьевск рядовым лётчиком самолёта Р-1 служил будущий Маршал авиации Владимир Александрович Судец. С ним мы ещё встретимся на страницах этой книги в трагические для Кировограда дни июля-августа 1941 года.



Рядовым лётчиком в 7 авиационной бригаде служил будущий Маршал авиации

Владимир Александрович
Судец

Во второй половине 20-х годов был положен конец сезонности и бесплановости в боевой учёбе. Полёты стали проводиться регулярно на протяжении всего года.

. Ночные полёты с каждым годом получали всё большее распространение. Началось обучение “слепым полётам”. Большое внимание уделялось отработке групповой слётанности. Организовывались перелёты.



В полёте Р-1.

4 июля 1929 год состоялся перелёт командиров авиационных бригад, которые прибыли в Москву.

С Москвы они стартовали по двум маршрутам - западному и восточному. Западный маршрут проходил с посадкой на аэродроме Зиновьевск (Москва - Ленинград - Витебск -



Гомель - Киев - Зиновьевск - Харьков - Москва).

Лётчик Орловский и наблюдатель Сычёв во время перелёта Москва - Ленинград - Витебск - Гомель - Киев - Зиновьевск - Харьков - Москва.

Глава 6. Пятнадцатая тяжёлая авиационная бригада

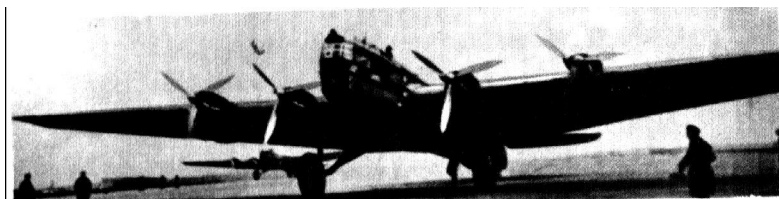
В 1931 году на территории военного аэродрома Зиновьевск было начато строительство ангаров, служебных и жилых зданий, мест стоянок, рулёжных дорожек, капониров и других объектов.

В 1932 году на аэродроме Зиновьевск с широко развёрнутым строительством инфраструктуры было начато формирование 15 ТАБ (тяжёлой авиационной бригады) на самолётах ТБ-3.

Тяжёлый бомбардировщик ТБ-3 по своим лётным, боевым качествам, конструкции, аэродинамическим формам стал заметным явлением в авиастроении. В ходе серийного производства, поставленного с большим размахом, было построено 818 самолётов.

История создания ТБ-3 такова. В 1925 году в ЦАГИ поступил заказ о постройке тяжёлого бомбардировщика. Проектирование началось под руководством Андрея Николаевича Туполева в мае 1926 года. Первый полёт, выполненный Михаилом Михайловичем Грозовым 22

декабря 1930 года, показал, что самолёт удачен. В 1932 году на двух авиационных заводах началась серийная постройка этого самолёта. Перетяжеление серийных самолётов достигало 10-12%, что при массе пустого самолёта в среднем 11 000 кг составило более 1000 кг (неизбежные плюсовые допуски толщины металла, кронштейны, перегородки, сиденья, ступеньки, защитная окраска и т.д.). На заводах был объявлен сбор предложений по облегчению деталей самолёта с уплатой по 100 рублей за килограмм массы, снятой в серии. В результате удалось снять более 800 килограмм массы пустого самолёта.



1932 год. Тяжёлые четырёхмоторные бомбардировщики ТБ-3 прямо со ступеней заводов прибывали на аэродром Зиновьевск.

Первые серийные самолёты поступали в 15 ТАБ с двигателями М-17ф мощностью 500 л.с. Они имели такие лётно-технические данные: взлётная масса 17 200 кг (в перегрузочном варианте - 19 300), максимальная скорость у земли - 196 км/час, практический потолок 3 800 м, время набора высоты 3000 м - 43, 4 мин., радиус действия 1350 км, разбег - 300 м, пробег - 330 м. Техническая дальность полёта путём ряда мероприятий по специальной регулировке карбюратора и зажигания была доведена до 3120 км при перегрузочной массе 19,5 т. В этих самолётах были устроены выдвигаемые пулемётные вращающиеся башни в центроплане, между вторым и третьим лонжеронами, ближе к крайним двигателям. Колёса с неубирающимся шасси размещались в тандемных тележках. Имелась возможность подвешивать на бомбодержателях до 2 тонн различных бомб массой до 1

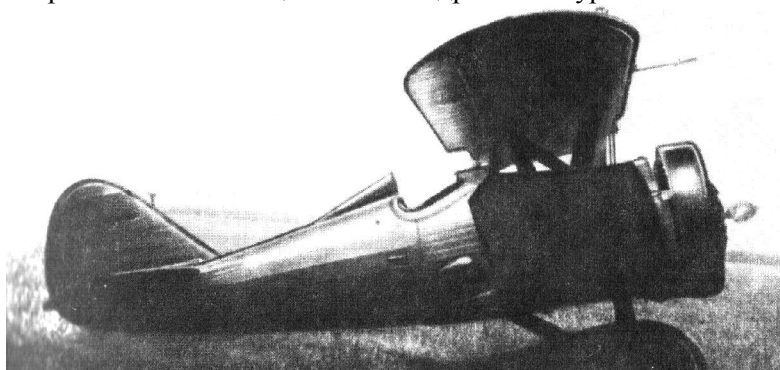
тонны каждая. Экипаж этого самолёта состоял из 9 человек, оборонительное вооружение составляли 8 пулемётов.

Командиром 15 тяжёлой авиационной бригады был назначен Житов, на петлицах гимнастёрки которого были пришиты два ромба. Начальником штаба 15 тяжёлой авиационной бригады - Розенбладт, а инженером бригады - Кузовков. На петлицах начальника штаба и инженера было по три шпалы.

В состав бригады входили две тяжёлые бомбардировочные авиационные эскадрильи. 57-й авиационной эскадрилей командовал Шустер, а 58-й — Разумов.

Каждая авиационная эскадрилья состояла из трёх авиационных отрядов по 4 корабля ТБ-3. Экипаж состоял кроме девяти человек лётного состава ещё и из шести человек наземного состава.

В состав бригады входила также 15 истребительная авиационная эскадрилья на самолётах И-5. Командовал истребительной авиационной эскадрилей Пурлис.



1932 год. Истребитель И-5 только прибывший из завода на аэродром Зиновьевск.

Двигатель М-22, мощностью 480 л.с., взлётная масса 1355 кг, вооружение 2 пулемёта 7,62 мм, максимальная скорость 286 км/час, дальность полёта 530 км, экипаж 1 человек, всего построено 803 самолёта.

Решением задачи постройки одноместного истребителя, стоящего на уровне требований того времени, с 1928 года

должен был заняться конструкторский коллектив АГОС, (авиация, гидроавиация и опытное строительство) возглавляемый Андреем Николаевичем Туполевым в ЦАГИ. Однако работы по И-5 (АНТ-12) разворачивались медленно ввиду занятости АГОС другими, преимущественно крупными самолётами цельнометаллической конструкции. В декабре 1929 года было организовано небольшое конструкторское бюро, которому и было передано задание на проектирование истребителя И-5.

Утверждён был общий вид самолёта, выполненный Николаем Николаевичем Поликарповым. После разработки проекта самолёта всем составом этого КБ 28 марта 1930 года был утверждён его макет.

На постройку самолёта было отпущено два месяца, однако самолёт был построен за один месяц, и 29 апреля лёгчик Бухольц выполнил на нём первый полёт. Конструкция самолёта была продуманной и очень лёгкой. Осложнений при испытаниях не возникло, и было принято решение о его серийной постройке, и к концу 1932 года оно было налажено.

Истребитель И-5 состоял на вооружении около девяти лет, почти до самой Отечественной войны, но начал устаревать уже с 1933 года.

В АЭ было три отряда по 10 самолётов, в отряде - три звена по три самолёта и самолёт командира отряда. Всего 31 самолёт И-5, три самолёта Р-1 и один учебный У-1.

Самолёт У-1 для первоначального обучения был построен по образцу английского самолёта «Авро»-504к. Всего было построено с 1921 года 737 экземпляров.

Последние самолёты У-1 просуществовали в аэроклубах почти до 1935 года. Он позволял без риска выполнять все необходимые фигуры пилотажа, но требовал грамотного пилотирования и не прощал ошибок.

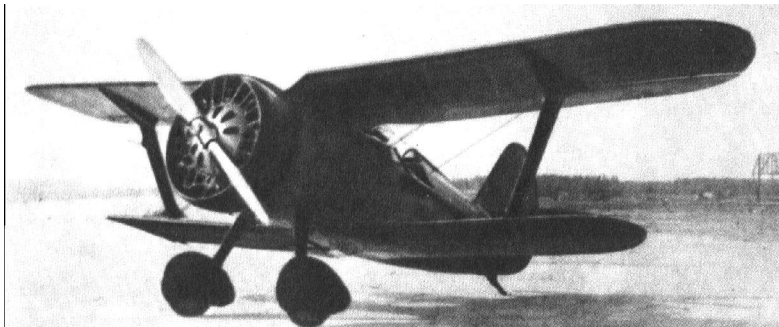
В дальнейшем на их замену пришли самолёты И-15, И-16, Р-5 и У-2.



Учебный самолёт У-1

Двигатель М-2, мощностью 120 л.с., взлётная масса 840 кг, максимальная скорость 140 км/час, дальность полёта 195 км, запас топлива 53 кг, экипаж 2 человека.

Самолёт-истребитель И-15 был создан под руководством Николая Николаевича Поликарпова в 1933 году. Представлял собой дальнейшее развитие самолёта И-5 в сторону улучшения аэродинамики без существенных изменений его размеров.

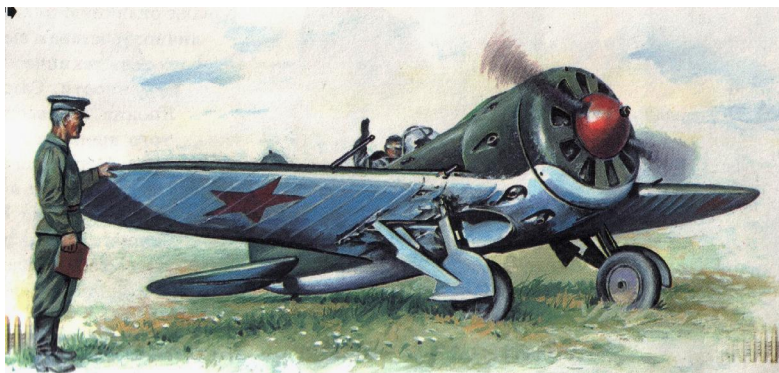


Самолёт-истребитель И-15.

(Из А.С. Яковлев. Советские самолёты. Наука - 1975).

Год выпуска 1933, двигатель М-25 мощностью 715 л.с., взлётная масса 1373 кг, вооружение 2 пулемёта 7,62 мм, экипаж 1 человек, максимальная скорость 362 км/час, дальность полёта 500 км.

В бипланную схему было введено изогнутое верхнее крыло типа "чайка", позволявшее улучшить обзор и уменьшившее сопротивление верхнего крыла. Лётчики любили этот самолёт за его устойчивость на всех режимах, простоту пилотирования, лёгкость выполнения фигур и хорошие взлётно-посадочные свойства. И-15 отличался рекордным по времени виражом (8 секунд). Было выпущено 674 самолёта этой конструкции.



Самолёт-истребитель И-16.

(Из А.С. Яковлев. Советские самолёты. Наука – 1975).

Год выпуска 1933, двигатель М-25 мощностью 715 л.с., взлётная масса 1422 кг, вооружение 2 пулемёта 7,62 мм, экипаж 1 человек, максимальная скорость 454 км/час, дальность полёта 820 км.

Самолёт-истребитель И-16 также был создан под руководством Николая Николаевича Поликарпова в 1933 году. Истребитель-моноплан с убирающимся шасси отличался толстым "обрубленным" фюзеляжем круглого сечения и небольшим низко расположенным крылом. Он был одним из самых известных советских истребителей. Уже в первых вариантах постройки с двигателем М-25 мощностью 715 л.с. он превосходил по скорости наши и зарубежные истребители того времени (И-5 на 170 км/час, И-15 - на 90 км/час). А когда на нём установили двигатель

М-62 мощностью 1000 л.с., то его максимальная скорость выросла с 454 до 525 км/час. И-16 создавался как скоростной истребитель, в котором одновременно преследовалась цель достижения максимальной маневренности для ведения воздушного боя. Для этого центр тяжести в полёте был совмещён с центром давления. Из-за этого самолёт стал практически недостаточно устойчивым и требовал от лётчика большого внимания и немедленного реагирования на малейшие движения ручки управления. Авиационная промышленность произвела 8 194 самолёта этой марки. На момент написания этих строк ещё живы те лётчики, которым довелось летать на нём. Иван Яковлевич Якутин рассказывает, что постоянным спутником лётчика в полёте были плоскогубцы или кусачки. Дело в том, что управление уборкой шасси в полёте было тросовое. Часто случалось, что тросы при выпуске шасси путались. Тогда лётчик доставал из кармана плоскогубцы, перекусывал ими проходивший в кабине к лебёдке уборки шасси трос, колёса под собственным весом вываливались и становились на замки выпущенного положения.

Ещё в 1929 году конструкторское бюро Николая Николаевича Поликарпова построило и испытало двухместный одномоторный полутораплан Р-5.

Этот самолёт деревянной конструкции с матерчатой обшивкой крыльев и оперения и фанерной обшивкой фюзеляжа оказался исключительно удачным. С 1931 года начался его серийный выпуск (выпущено около 7 тысяч самолётов Р-5 различных модификаций).

По лётно-техническим характеристикам он относился к классу самолётов-разведчиков и лёгких бомбардировщиков. В сентябре 1930 года на международном конкурсе разведывательных самолётов для иранской авиации в Тегеране Р-5 занял первое место, превзойдя английских, французских и голландских конкурентов. Тогда звено самолётов Р-5 выполнило ответственный перелёт из Москвы

в Тегеран и обратно за 61 час 30 минут полётного времени со средней скоростью 171 км/час, пройдя расстояние 10 500 км.



Самолёт-разведчик Р-5.

Двигатель М-17 мощностью 500 л.с., взлётная масса 2955 кг, вооружение 3 пулемёта 7,62 мм, 250 кг бомб, экипаж 2 человека, максимальная скорость 230 км/час, дальность полёта 600 км.

Самолёты Р-5 участвовали в 1934 году в спасении челюскинцев. Лётчики поднимали со льда на двухместном самолёте по 5-6 пассажиров.

Необходимость массовой подготовки лётного состава потребовала создания нового учебного самолёта. Был объявлен конкурс, в котором принял участие и конструкторский коллектив Поликарпова. В 1927 году он создал учебный самолёт У-2. Этот самолёт оказался удивительно универсальным (учебный, санитарный, транспортный, связной, сельскохозяйственный...). У-2 дал путёвку в небо многим поколениям советских лётчиков. По длительности эксплуатации и массовости выпуска У-2 (По-2) с двигателем М-11 не имел себе равных. (В ноябре 1926 года конструктор Аркадий Дмитриевич Швецов создал двигатель М-11 воздушного охлаждения в 100 л.с., который более двадцати лет выпускался серийно и устанавливался на многие лёгкие самолёты). Свой первый полёт Михаил

Михайлович Громов на этом самолёте совершил 7 января 1928 года. Он летал в общей сложности около 35 лет. В 1928 году самолёт был направлен на Берлинскую выставку, после чего началось его внедрение в серию. За четверть века было построено 33 тысячи самолётов.

В 1933 году начала формироваться 59 тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья. Её командиром был назначен Гуляченко.

В 1933 году было начато строительство бетонной ВПП силами 43 стрелкового полка 15 Сивашской дивизии, которая базировалась в Зиновьевске. Строительство бетонной полосы было закончено в 1936 году.

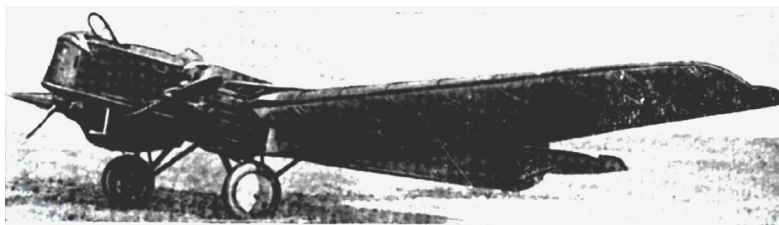
23 января 1935 года Зиновьевск был переименован в город Кирово в составе Одесской области.

С 1933 года начали выпускать самолёты ТБ-3 с двигателями М-34. Двигатели мощностью 750 л.с. позволили увеличить максимальную скорость у земли до 207 км/час и уменьшить время набора высоты 3000 м до 33 минут. Однако радиус действия уменьшился до 1000 км (более мощные двигатели требовали большего расхода бензина). С 1935 года в серию пошли самолёты ТБ-3 с двигателями с редуктором М-34РН мощностью 840 л.с., позволившие увеличить максимальную скорость до 288 км/час на высоте 3000 м и практический потолок до 7740м, с дальнейшим уменьшением радиуса действия до 960 км.

В 1935 году 15 ТАБ продолжала пополняться. В её состав дополнительно вошла 60 тяжёлая бомбардировочная авиационная эскадрилья на самолётах ТБ-3 с моторами М-34 под командованием Андреева и 16 крейсерская авиационная эскадрилья на самолётах Р-6 под командованием П.И. Кондратьева.

Идея создания многоцелевого самолёта: разведчика, истребителя дальнего сопровождения, бомбардировщика и торпедоносца начиная с 20-х годов, имела широкое хождение. Решением задачи постройки воздушного “крейсера”, который по скорости не должен был уступать

истребителям того времени, занялся конструкторский коллектив АГОС (авиация, гидроавиация и опытное строительство), возглавляемый Андреем Николаевичем Туполевым в ЦАГИ ещё в 1926 году.



Воздушный «крейсер» Р-6.

На самолёте было установлено два двигателя М-17ф мощностью 500 л.с., позволявших развивать максимальную скорость у земли 240 км/час. Разбег самолёта составлял 160 м, а пробег - 250 м. Дальность полёта - 800 км.

После испытаний и доводок Р-6 (АНТ-7) в 1932 году был пущен в серию как самолёт дальней разведки, сопровождения бомбардировщиков и воздушного боя с экипажем в четыре человека, в том числе один стрелок в выдвигной вниз поворотной башне.

К 1936 году скорости истребителей и лёгких бомбардировщиков превысили 400 км/час, поэтому в военной авиации 1936 – 1938 годов самолёты Р-6 (построено свыше 400 самолётов) использовались как тренировочные для перехода на более скоростные самолёты.

Отработке совместных действий способствовали воздушные парады, на которых участвовало от 400 до 600 самолётов. Эти самолёты всё в больших количествах начали передаваться в гражданскую авиацию под названием ПС-7 и МП-6 (морской поплавковый). Коммерческая нагрузка обоих была 700 кг. Лётные качества полностью загруженного самолёта были сохранены благодаря снятию вооружения.

1 мая 1935 года 15 ТАБ в составе трёх эскадрилий в красивом строю пролетела над праздничными трибунами

Красной площади Москвы. Мастерству наших лётчиков рукоплескал весь советский народ.

Летом 1935 года 43-й стрелковый полк, строивший из бетона взлётно-посадочную полосу (ВПП) нашего аэродрома, был превращён в воздушно-десантный полк. Каждый красноармеец и командир выполнили по 9 тренировочных прыжков с парашютом и были готовы принять участие в новом для себя качестве.

В сентябре 1935 года 15 ТАБ участвовала на больших маневрах Киевского военного округа. Один стрелковый полк перебрасывался на «захваченный» ими плацдарм самолётами, а другой (наш 43 СП) сбрасывался в «тыл врага» на парашютах.

Повышению тактической и оперативной выучки командных кадров и всего личного состава способствовали учения и маневры. В историю вошли так называемые Большие Киевские маневры 12-17 сентября 1935 года. В них участвовало 600 самолётов, и был выброшен воздушный десант в количестве 1200 человек. На маневрах присутствовали иностранцы - военные атташе, корреспонденты. Вскоре экраны всего мира обошёл хроникально-документальный фильм «Битва за Киев», запечатлевший не только стремительные броски бронетанковых частей, но и массовый десант, сброшенный с самолётов. Для Запада это было полнейшей неожиданностью. Там не только полагали, что СССР не имеет подобных войск, но и спорили о возможности и целесообразности их использования. С экрана глава французской военной делегации генерал Луазо говорил: «...видел могучую, серьёзную армию, весьма высокого качества и в техническом, и в моральном отношении... Парашютный десант... виденный мною под Киевом, я считаю фактом, не имеющим прецедента в мире».



Парашютный десант на Больших Киевских маневрах в сентябре 1935 года.
В воздухе самолёты ТБ-3 15 тяжёлой авиационной бригады,
а под ними и на земле командиры и красноармейцы 43 СП,
выполнявшие на этих маневрах свой десятый прыжок с парашютом.

ТБ-3 в воспоминаниях ветеранов ВОВ.

Игорь Иванович Шелест — лётчик-испытатель старшего поколения. “Туполевский четырёхмоторный самолёт ТБ-3 конструкции 1930 года имел толстое крыло с гофрированным дюралевым покрытием, брусковатый, мало обтекаемый фюзеляж, естественные для своего времени открытые кабины для лётного состава, неубирающееся шасси с торчащими огромными колёсами — почему и мог развивать скорость не более ста пятидесяти километров в час. На таких самолётах впервые в мире лётчики Водопьянов, Молоков, Алексеев и Мазурук совершили посадку на Северном полюсе. И всё же эти заслуги старого трудяги ТБ-3 не прибавляли ему ни скорости, ни маневренности, когда экипажи начали воевать на них в 1941 году. Но оказалось, что летать на ТБ-3 ночью даже в тот, самый трудный период войны вполне возможно. И ночь с помощью облаков воистину укрывала от врага краснозвёздные, размашистые корабли, наносившие на врага внезапные бомбовые удары с

высоты 2500 метров. В короткие летние ночи экипажи выполняли вылеты на железнодорожные узлы на западе от Москвы, сдерживая продвижение немцев. Но вот наступила хмурая осень. Особенно тяжело было под Ленинградом. И тогда корабли-ветераны были переброшены на транспортную работу для снабжения осаждённого города. Приходилось летать днём в самую паршивую погоду, чтобы не встречаться с вражескими истребителями. Обычно летели вдоль железной дороги, пересекали Ладогу и выходили к Пулковским высотам, на аэродром. Тут же, не мешкая, разгружались, так как по аэродрому была тяжёлая артиллерия, и возвращались обратно, взяв на борт больных, женщин и детей”.

Пишет **Сергей Георгиевич Бойко** — штурман отдельной авиационной эскадрильи самолётов Ан-2 Кировоградской ШВЛП. (Начало 60-х годов прошлого столетия).

“Шло второе военное лето грозного 1942 года. Личный состав 21 Отдельной тяжелой бомбардировочной авиационной эскадрильи (ОТБАЭ) своими ночными полётами наносил бомбовые удары по аэродромам, крупным железнодорожным узлам, переправам, складам, скоплениям войск и вражеской техники. Неоценимую помощь экипажи оказывали партизанам, которым по воздуху доставляли людей, оружие, боеприпасы, продукты питания, медикаменты, обмундирование и другие грузы. В начале июля всем экипажам ОТБАЭ была поставлена задача вывести из строя аэродром Глебовщина, чтобы значительно снизить активность вражеской авиации на этом направлении. Экипаж ТБ-3 состоял из: командира корабля, второго пилота, штурмана корабля, бортового техника, помощника бортового техника, стрелка-радиста и двух воздушных стрелков. Итого - 8 человек, не считая девятого — штурмана-стажёра младшего лейтенанта Бойко. С наступлением ночи вырулили на взлётно-посадочную полосу. В конце аэродрома еле был виден слабый свет направляющего фонаря. Отрыв и тяжело нагруженный великан с подвешенными фугасными бомбами

крупного калибра (ФАБ-250) медленно перешёл к неторопливому набору высоты. Через один час полёта впереди по курсу следования показалась цель. Это было овальное поле, вытянутое в направлении полёта. Противник притаился и ничем не выдавал себя. За 5-7 километров до цели враг неожиданно открыл ураганный огонь из всех орудий зенитной артиллерии. Снаряды рвались рядом, впереди, справа, слева, выше, ниже. Корабль при каждом близком взрыве вздрагивал, словно живой человек. Бойко стоял в качестве стажёра за спиной у штурмана и внимательно запоминал каждое его действие, как тот, целясь в прицел, подал команду лётчикам “доворот влево”, через десять секунд “доворот чуть вправо” и начал работать руками возле бомбосбрасывателя. В этот момент разорвавшийся под носом у самолёта снаряд выбил остекление штурманской кабины и отбросил штурмана к дверям. Не мешкая ни секунды, стажёр Бойко бросился к бомбосбрасывателю и продолжил так не вовремя прерванную работу.



Ветеран нашего
лётного учебного заведения
Бойко Сергей Георгиевич
во время 2-й Мировой войны летал
штурманом
самолёта ТБ-3.

Нам он оставил воспоминания
военного штурмана, посвящённые
однополчанам
«Друзья – однополчане военных
лет».

Выдержки из его воспоминаний,
касающиеся полётов ТБ-3 приводятся
на этих страницах.

Бомбы были своевременно сброшены и лётчики оповещены. Оглянувшись назад, стажёр увидел, что его штурман-инструктор пришёл в сознание, а самолёт в крутом противозенитном маневре со снижением выходил из опасной зоны.

При осмотре самолёта на земле было обнаружено более ста пробоин, а командир корабля на разборе полётов дал высокую оценку работе стажёра за его находчивость.

В начале 1943 года личный состав ТБ-3 вместе с самолётами был передан в постоянное распоряжение командира 699 транспортного авиационного полка. Воздушный корабль ТБ-3 в военном варианте был не пригоден для выполнения грузовых перевозок. Из бомболюков убрали кассетные бомбодержатели, провели определённую доработку и небесный тихоход из бомбовоза превратился в грузовоз.

15 февраля войска Северо-Западного фронта перешли в наступление. Надлежало воздушным путём перевозить на другие аэродромы инженерно-технический и обслуживающий полёты состав, их имущество и грузы, входившие в габариты входных и бомбовых люков самолёта.

В это время в Подмосковье была создана крупная головная база для обеспечения авиационных полков запасными частями. При авиационных заводах также были созданы базы.

Всё лето и часть осени 1943 года все экипажи прежней эскадрильи выполняли подобные спецзадания, осуществляя дальние рейсы в глубь страны на базы и авиационные заводы.

В июле 1945 года по распоряжению командующего ВВС Харьковского военного округа мы перегнали самолёт на полигон и зарулили в центр круга, который являлся живой целью для бомбометания».

Итак, мы с Вами, любознательный читатель, распрощались с 15 ТАБ, с огромными и тихоходными ТБ-3, заглянув далеко вперёд и увидав заруливание этих гигантов своего времени в

центры мишеней для учебных бомбометаний и воздушных стрельб.

После перехода в 1938 году ВВС на полковую систему эти самолёты из 15 ТАБ были переданы в другие воинские части, чтобы освободить место поступающей на вооружение новой скоростной бомбардировочной авиационной технике.

Глава 7. Наш город «заболел» авиацией. Аэроклуб

В 30-е годы жители нашего города были в буквальном смысле этих двух слов заражены авиацией. Этому повальному увлечению способствовала проходившая над их головами демонстрация самых современных достижений в области советского самолётостроения. Так уж случилось, что первые, только вышедшие из цехов авиационных заводов, самые современные самолёты получали пропуск на аэродроме нашего города. И хотя территория строящегося аэродрома, а затем и действующего, была обнесена забором из колючей проволоки, взлетающие, летящие и заходящие на посадку самолёты были видны невооружённым глазом каждому жителю от младенца до глубокого старика. Вполне естественно, что самым сильным образом эта “болезнь” поражала молодёжь, которая практически вся была в комсомоле. Шло бурное развитие авиации, и комсомол взял шефство над ней. Лозунг “Комсомолец, на самолёт!” был в то время, пожалуй, самым актуальным лозунгом в нашем городе. На волне этих настроений патриотическое оборонное общество ОСОАВИАХИМ повсеместно открывало аэроклубы, в которых тысячи юношей и девушек получали путёвку в небо. Первый аэроклуб был открыт в столице Украины Харькове в мае 1931 года.

О том, как бурлили авиационные настроения в нашем городе, рассказывают статьи из местных газет, разысканные в городском архиве энтузиастами авиации. В архиве 3 января 1973 года работали Алексей Иванович Новиков, Виктор Григорьевич Грудненко и Адольф Васильевич Павленко, а папку с этими материалами любезно предоставил автору в

2005 году заместитель начальника Кировоградского авиационно-спортивного клуба по лётной подготовке Скрипко Станислав Леонидович.

Документы из Кировоградского областного архива.

Обратите внимание, что авторы статей в местной печати город, который юридически с 1924 года имеет название Зиновьевск, называют Елисаветградом!

В-802. В газете “Соціалістичний наступ” от 12 мая 1931 года № 98 (193) напечатано письмо бюро комсомольской организации села Губовка, в котором сообщалось, что комсомольской организацией села принято решение посеять 5 гектар сои в пользу строительства самолёта “Комсомолец ...” с призывом к комсомольским организациям сёл Грузское, Обозновка, Карловка и Масленниковка последовать их примеру.

В-826. В этой же газете от 5 июля 1933 года № 154 (835) помещена статья Кучинского и Малишевского “Организовать в Елисаветграде школу планеристов”. В статье отмечается, что победы первой пятилетки стали базой для развития нашей авиации, которая стала не только грозным оружием обороны, но широко применяется и на фронте социалистического строительства. В этом году трудящиеся СССР будут праздновать десятилетие товарищества друзей воздушного флота. За эти годы построено много сотен самолётов, а авиамоделизм и планеризм, которые ещё недавно были уделом небольших групп энтузиастов и любителей, стали на рельсы массового пролетарского спорта. Возникают первые аэроклубы. Елисаветградский городской совет ОСОАВИАХИМа получил два планера. Они выставлены в механическом цеху завода “Красная Звезда” и в клубе металлистов. Здесь же будут организованы и первые планерные кружки. Планируется организовать в Елисаветграде планерную школу, а при школе организовать авиамодельные кружки. Это лишь первые шаги отдела воздушного флота горсовета ОСОАВИАХИМа. Решением

правительства в этом году впервые установлен специальный День авиации - 18 августа.

В июле 1933 года в Зиновьевске была открыта планерная школа для подготовки планеристов. Полёты на планерах выполнялись на гражданском аэродроме, построенном в 1924 году, недалеко от летнего сада. В школе было три планера. Примерно в это же время на плацу имени Ленина (будущий парк Ковалёвский) была установлена парашютная вышка, с которой за небольшую плату мог прыгнуть любой желающий.

В-827. В этой же газете от 12 августа 1933 года № 187 (866) помещено письмо городского комитета комсомола под заголовком “18 августа - День авиации”. В нём сообщается, что «по всему Советскому Союзу развернулась массовая подготовка к впервые проводимому в этом году 18 августа Всесоюзному авиационному празднику. Во многих городах открываются аэроклубы (в Украине открываются 12 аэроклубов). В ряде городов организуются парашютные вышки. Сегодня ровно в 6 часов вечера на стадионе “Динамо” (плац Ленина) состоится митинг авиачасти с комсомолом города, посвящённый подготовке ко Дню авиации 18 августа. Организованная явка всех членов комсомольских организаций города вместе с рабочей молодёжью обязательна».

В этой же газете от 15 августа 1933 года № 189 (868) помещено письмо секретаря городского комитета комсомола Меерцук. В нём идёт речь о том, что согласно постановлению правительства 18 августа состоится всесоюзный праздник авиации. Он будет проходить под знаком борьбы за качественное выполнение планов авиационных организаций, демонстрации мощи воздушного флота и демонстрации наших достижений в области аэрофикации страны. В нём сообщается, что ко Дню авиации развернулась подготовка и в нашем районе:

- в Елисаветграде организована школа планеристов на 60 человек, для подготовки летунов-инструкторов планеризма;

- во всех ФЗУ и ФЗС будут организованы кружки авиамоделлистов и монгольфьеров, которые уже действуют при наших пионерских лагерях;
- в клубе металлистов будет организована авиавыставка, где будут демонстрироваться самолёт и планер. Для посетителей выставки подготовленные специалисты будут проводить разъяснительную работу и отвечать на возникающие вопросы;
- 18 августа на стадионе “Динамо” будут организованы массовые гуляния, выставка с соответствующей консультацией и соревнования между авиационной бригадой, Н-ским полком (43 СП) и союзом металлистов по сдаче норм на значок ГТО;
- в День авиации в клубе авиабригады состоится слёт работников актива ОСОАВИАХИМовских организаций и красноармейцев, на котором будет заслушан доклад об истории развития авиастроительства и других достижениях в этой области.

Предупреждалось, что до праздника осталось три дня, а некоторые организации ещё не “раскачались”, чтобы действительно по-боевому, массово отметить в нашем городе, в районе и по колхозам День авиации. Это, в частности, касалось профсоюзных организаций и райпотребсоюза. С этой целью 15 августа секретарь горкома комсомола в 6 часов вечера в комнате № 45 собирал расширенное совещание по вопросу подготовки к всесоюзному Дню авиации.

На следующий день эта же газета от 16 августа 1933 года № 190 (869) поместила постановление комиссии по проведению праздника дня авиации в Елисаветградском районе, утверждённое расширенным пленумом горсовета:

- 17 августа в 8 часов вечера в клубе авиабригады вместе с комсомолом провести вечер воинских частей, посвящённый Дню авиации;

- 18 августа в 8 часов вечера провести торжественный расширенный пленум городского совета вместе с общественными организациями города и воинскими частями;
- планерной школе ОСОАВИАХИМа присвоить имя “10-летия Дня авиации”;
- всем заводам, фабрикам и предприятиям города в течение 15-17 августа провести митинги, беседы по вопросам, посвящённым Дню авиации и ещё большего укрепления воздушного флота;
- поручить членам комиссии товарищам Войченко и Шевченко обеспечить посылку в деревню докладчиков в количестве 29 человек;
- поручить товарищу Буманскому обеспечить участие лучших рабочих-ударников в работе пленума горсовета;
- обязать завкомы выбрать лучших рабочих-ударников, которые выполняют и перевыполняют норму и принимают активное участие в работе ОСОАВИАХИМа, для полётов на самолётах (завод “Красная Звезда” - 6 человек, планерная школа ОСОАВИАХИМа, швейпром, союзмука и ГК ЛКСМУ по 1-му человеку). Выбранным товарищам для участия в полётах прибыть 18 августа в 9 часов утра к начальнику клуба авиабригады Голубенко (улица Шевченко, бывший 2-й районный клуб).

И последняя статья из этой газеты от 27 августа 1933 года № 199 (878). В ней члены бюро городского комитета ЛКСМУ Меерцук, Цыганенко, Голдовский, Мартишин, Немировский, Юфик, Грабой и Шевченко, откликаясь на обращение ЦК ЛКСМУ о принятии постановления построить на средства комсомола Украины авиаэскадрилью имени парторга комсомола Украины П.П. Постышева, внесли в этот фонд по 25 рублей. Они обращались ко всем комсомольским, профсоюзным и общественным организациям поддержать это мероприятие.

На состоявшемся собрании группы местных любителей воздухоплавания 20 декабря 1909 года был обсуждён устав и принято решение открыть отдел Петербургского аэроклуба

в городе Елисаветграде. Елисаветградский аэроклуб в основном занимался просветительской работой. Но, благодаря энтузиазму его членов, елисаветградцы 8(21) сентября 1910 года на городском ипподроме увидели полёт авиатора из Одессы Павла Адриановича Кузнецова на аэроплане “Блерио-ХI”, а за ним в 1911-1912 годах и полёты авиаторов Б.И. Россинского, С.И. Уточкина и Т.Н. Ефимова. Только Первая мировая война, поставившая весь мир с ног на голову, прекратила деятельность аэроклуба.

Но, как сказочная птица Феникс, аэроклуб возродился. В 1936 году был открыт Кировский аэроклуб ОСОАВИАХИМа. Шефом аэроклуба была 15 тяжёлая авиационная бригада. Полёты на самолётах У-2 выполнялись на аэродроме Новоалексеевка (теперь колхозный рынок) и на аэродроме 15 авиабригады. Первый начальник аэроклуба был Золотарёв, начальник штаба - Филимонов.



Учебный самолёт У-2.

Двигатель М-11 мощностью 100 л.с., взлётная масса 890 кг, экипаж 2 человека, максимальная скорость у земли 156 км/час, дальность полёта 400 км.

В аэроклубе продолжила работу планерная школа в новом статусе, по всей видимости планерного звена (инструктор-планерист Бутейко) и начал работу самолётный отряд под командой лётчика из 15 ТАБ

Андреева, он же был и начлётком аэроклуба. Командирами звеньев самолётного отряда были Гвоздев, Ивакин. Инструктором-лётчиком – Леонид Алексеевич Воробьёв. (Ивакин А. и Андреев были лётчиками из 15 ТАБ). Преподаватель Путилов проводил в течение осенне-зимнего периода 1936-1937 года теоретические занятия с первым набором курсантов-лётчиков в помещении аэроклуба, которое размещалось на улице Береславского № 10 (ныне улица Гагарина). Курсантами были в основном учащиеся городских ФЗУ и техникумов.

Выписка из протокола
общего собрания постоянного и переменного состава
Кировского аэроклуба от 20 февраля 1937 года.
Присутствовало 86 человек.

Слушали.

О присвоении Кировскому аэроклубу имени “Серго Орджоникидзе”.

Постановили.

Просить центральный совет ОСОАВИАХИМа СССР присвоить Кировскому аэроклубу имя “Серго Орджоникидзе”. Постоянный и переменный состав Кировского аэроклуба обязуется на «отлично» овладеть военной техникой, которой незабвенный Серго вооружил советскую авиацию. Своей активной работой присвоенное имя “Серго Орджоникидзе” Кировский аэроклуб оправдает с честью.

Председатель (подпись).
Секретарь (подпись).

С подлинным верно.
Начальник аэроклуба (подпись) Золотарёв.



Первый выпуск аэроклуба, 1937 год.

5 марта 1937 года была направлена выписка Кировскому городскому совету депутатов трудящихся за подписью начальника аэроклуба Золотарёва и помощника по политчасти Коропова.

13 марта Президиум Кировского городского совета принял постановление поддержать ходатайство общего собрания о присвоении Кировскому аэроклубу названия имени „Серго Орджоникидзе” и просить облисполком, ЦИК УССР и СССР, присвоить Кировскому аэроклубу его имя.

Постановление

Кировского горсовета от 23 марта 1937 года

“Об отводе 72 га для нужд Кировского аэроклуба за счёт земли совхоза “Заря”.

На выполнение директивы правительства об обеспечении развития советской авиации отвести для организации

общественного аэродрома Кировского аэроклуба участок 72 га за счёт земель совхоза “Заря” по дороге на Клинцы.

Далее в постановлении идёт речь о передвижке индивидуальных огородов работников города, расходах по землеупорядочению, отклонении протеста дирекции совхоза товарища Никифорова и заканчивается словами “просить президиум облисполкома утвердить это постановление”.

Председатель горсовета (подпись) Шор,

Секретарь (подпись) Орлова.

Осенью 1937 года состоялся первый выпуск на самолёте У-2 пилотов запаса. Среди них было четыре девушки. Выпускник-кировоградец П.И. Дарьев в 1991 году предоставил автору книги “Кировоград - город авиационный” Василию Ивановичу Кораблину фотографию первого выпуска аэроклуба. Внимательно читая эту книгу и рассматривая помещённую в ней фотографию, на этой странице мы увидим 21 фамилию из 26 пилотов. Пять фамилий прочесть на фото не удалось. Добровольская, Бондаренко, Евдокия Захаровна Лещук и Тарараева. Это те четыре девушки, которые стали первыми лётчицами в нашем городе.

Дарьев П.И.- наш земляк-кировоградец. На снимке далее - Разумовский, Завина А.М., Кандыга, Александров, Гайдаенко, Буров, Брайченко, Горбань, Завгородний, Бегушин, Поднебесный, Бадеха, Фишакин, Константиненко, Мушкин. В самом нижнем правом углу снимка Ковачевич А.Ф. - будущий генерал-лейтенант и Герой Советского Союза.



Ковачевич Аркадий Фёдорович. Родился 3 мая 1919 года в городе Новомиргороде Кировоградской области. Учился в школах города Новомиргорода, Знаменки и в Кировоградском техникуме

механизации сельского хозяйства. После окончания Кировского аэроклуба в 1937 году поступил и в 1938 году окончил Одесскую военную авиационную школу пилотов. С первых дней Великой Отечественной войны участвовал в боевых действиях в истребительном авиационном полку под Калинин, Одессой, Сталинградом. К концу Сталинградской битвы на счету старшего лейтенанта, командира авиационной эскадрильи было восемь сбитых немецких самолёта. Когда в 1943 году счёт сбитых самолётов противника превысил 15, он был удостоен звания Героя Советского Союза. До сентября 1944 года счёт сбитых им самолётов достиг 26, кроме того, 19 самолётов было сбито в групповых боях. Окончил Военно-воздушную академию и академию Генерального штаба Вооружённых Сил СССР. Преподавал в Военно-воздушной академии имени Гагарина. Последнее звание - генерал-лейтенант. Награждён Аркадий Фёдорович орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной Войны, орденом Красной Звезды и другими орденами и медалями.

Справедливости ради надо отметить ещё одного довоенного выпускника аэроклуба - В.К. Ищенко, полковника в отставке, которому также было присвоено почётное звание Героя Советского Союза.

Ищенко Василий Каленкович. Родился 1 января 1919 года в селе Трояны Добровеличковского района Кировоградской области. Окончив Кировоградский техникум механизации сельского хозяйства и аэроклуб, в 1939 году по комсомольской путёвке поступил в Чугуевскую военную авиационную школу пилотов. Окончание школы совпало с началом Великой Отечественной войны, на фронтах которой он выполнил 310 боевых вылетов. Он провёл 66 воздушных



боёв и сбил 14 самолётов противника. В 1945 году Ищенко был удостоен звания Героя Советского Союза. После войны закончил Военно-воздушную академию. Демобилизовался в 1958 году в звании полковник. Живёт в Москве. Награждён Василий Каленкович многими орденами и медалями.

Козлов-Качан Вулкан Николаевич. Писатель. Родился в 1924 году в селе Гертопановое Бобринецкого района. До мая 1941 года проживал в Кировограде. Учился в средней школе и в аэроклубе. После окончания Кировоградского аэроклуба был направлен в Одесскую военную авиационную школу пилотов. Участник Великой Отечественной войны в составе Красной Армии. С 1946 по 1970 год работал в органах государственной безопасности. В издательстве “Карпаты” изданы его произведения “Люди и волки”, “Разбуженный выстрелом”, “Кальмар”, “Секунды века”, “В степях Громоклеи”. Имеет государственные награды.

Протокол № 40 заседания оргкомитета
Президиума Верховного Совета УССР
от 23 ноября 1939 года, город Кировоград.

“О перемещении Кировоградского аэроклуба с улицы Береславского № 10”.

Так как помещение по улице Бериславского № 10, которое в настоящий момент используется аэроклубом, не обеспечивает ему нормальной работы из-за отсутствия соответствующих надворных помещений для проведения практических занятий и сохранения учебного имущества, -

Оргкомитет постановляет:

- переместить аэроклуб в помещение по улице Дзержинского № 44, которое в настоящий момент используется первым и вторым отделами городской милиции;

- первый отдел милиции и временно второй отдел милиции переместить в помещение по улице Слуцкого 13 (бывший детдом № 6), занимаемое в настоящий момент Облмаслопромом и Госхлебинспекцией, переместив

последних в освобождаемое аэроклубом помещение по улице Береславского № 10;

- обязать председателя Кировоградского горсовета товарища Степанова и руководителей, обозначенных в этом постановлении организаций и учреждений выполнить указанное перемещение в течение 2-х дней.

Постановление Кировоградского ОК ЛКСМУ
от 11 апреля 1940 года.

Заслушав доклад начальника аэроклуба товарища Нечестного “О ходе учёбы и комплектования слушателями аэроклуба”, бюро ОК ЛКСМУ отмечает, что, несмотря на имевшие место в начале учебного года перебои в работе аэроклуба из-за перемещения из одного помещения в другое, командование сумело добиться значительно лучших успехов. Своевременно и в полном объёме был проведен набор слушателей на 1939-1940 учебный год и обеспечено проведение бесперебойных занятий. Значительно повысилась успеваемость слушателей. Наряду с этим, бюро отмечает, что политическая работа в аэроклубе проводится слабо. Клубная стенгазета выпускается не регулярно. Совершенно мало проводится инструктивных совещаний с политруками групп, посещаемость слушателями низкая (75-80%). Имеется ряд случаев, когда отдельные комсомольцы прогуливают занятия: Ищенко, Покотиллов, Шпилевянюк (техникум механизации), Бондаренко (строительный техникум), Барлад (машиностроительный техникум) и другие, а секретари комсомольских организаций не интересуются, как учатся в аэроклубе комсомольцы из их комсомольских организаций. Бывают случаи, когда они отдельных комсомольцев перезагружают общественной работой и тем тормозят их в учёбе. Далее идёт шесть пунктов постановления (обязать, предложить, развернуть) и поставить вопрос перед облисполкомом о предоставлении соответствующего помещения для аэроклуба, так как настоящее помещение не соответствует по своему объёму.

Секретарь ОК ЛКСМУ (подпись) Попович.

Телишевский Михаил Захарович. Родился в 1915 году в селе Волчья Балка Ольшанского района Кировоградской области.



Михаил Захарович Телишевский.

Учился в родном селе. Работал в колхозе комбайнёром. Был комсомольским активистом. После окончания Кировоградского аэроклуба в 1940 поступил и в 1941 году окончил военную авиационную школу пилотов. С первых дней на фронтах Великой Отечественной войны: Юго-Западном, Сталинградском и Северокавказском. Выполнил 165 боевых вылетов. Принимал участие в 28 воздушных боях и лично сбил 12 вражеских самолётов. Дважды был ранен. 7 мая 1943 года не вернулся из полёта. Посмертно удостоен звания Героя Советского Союза. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени и медалями.

Труд Андрей Иванович. Родился 20 августа 1921 года в селе Ингуло-Каменка Новгородковского района.



Андрей Иванович Труд.

Начальное образование получил в родном селе, а семь классов в СШ № 10 города Кривого Рога. Окончил в 1940 году Кировоградский аэроклуб. 20 июня 1940 года

поступил и через год закончил Качинскую военную авиационную школу пилотов в звании сержанта. Воевал на Северном Кавказе, а также на Южном, Северокавказском, 4-м, 2-м и 1-м Украинских фронтах. В мае 1943 года был тяжело ранен. После выздоровления принимал участие в освобождении Румынии, Польши, Чехословакии, громил фашистов в небе над Берлином и в Австрии. В 1944 году был удостоен звания Героя Советского Союза. В 1955 году окончил Военно-воздушную академию. Демобилизовался 15 марта 1972 года в звании полковник. Последнее время живёт в Сумах. Награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Трудового Красного Знамени и медалями.

Довоенный период Кировоградского аэроклуба в книге Кораблина заканчивается таким предложением: “В 1941 году самолёты У-2 были эвакуированы в Ростов-на-Дону, а там переданы в авиационные части легкомоторной бомбардировочной авиации”.

Но автору этих строчек довелось встретиться с ветераном Великой Отечественной войны, бывшим курсантом-пилотом нашего аэроклуба 1940-1941 годов, Вишневым Владимиром Павловичем, который после окончания в 1939 году школы фабрично-заводского обучения



работал электросварщиком на заводе “Красная Звезда”. Одновременно он учился в Кировоградском машиностроительном техникуме и в Кировоградском аэроклубе.

Курсант-пилот Кировоградского аэроклуба
в 1940-1941 годах

Владимир Павлович Вишнеvский.

Вместе с аэроклубом в первых числах августа 1941 года он был эвакуирован вначале в город Верхний, Лисичанского района Луганской области, а затем в город Астрахань.

Всех 12 курсантов-пилотов из Кировоградского аэроклуба, вылетевших ещё дома, на аэродроме Балашовка, самостоятельно на самолёте У-2, приняли в Астраханскую военную школу лётчиков. Но из-за одного нехорошего инцидента, всех кировоградцев из лётной школы отчислили.

Эта фотография от 11 января 1969 года имеет самое прямое



отношение к тексту 7 главы. На ней мы видим обладательницу свидетельства № 1 об окончании в 1937 году Кировского аэроклуба Лещук Евдокию Захаровну со своим инструктором-лётчиком Воробьёвым Леонидом Алексеевичем, ставшим

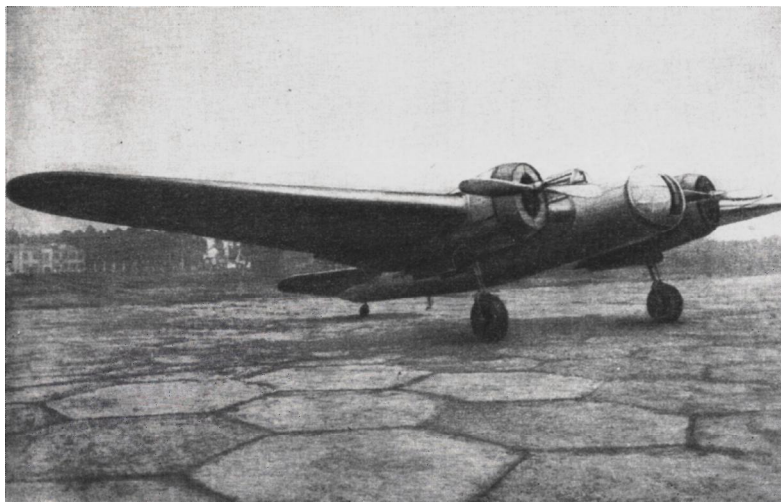
её любящим мужем до конца совместной жизни. (На выпускной фотографии она в верхнем ряду вторая слева, а он в центре снимка). Фотографию представил выпускник штурманского отделения Кировоградской ШВЛП, внук Евдокии Захаровны – Павел Григорьевич Лешуков.

Глава 8. 5-й СБАП и 55 ИАП

10 января 1939 года была основана Кировоградская область. Кирово был переименован в город **Кировоград**.

Первым отечественным серийным фронтовым бомбардировщиком с двумя двигателями был созданный под руководством Андрея Николаевича Туполева в 1934 году самолёт СБ. Руководителем бригады, создавшей этот знаменитый скоростной бомбардировщик был его верный соратник и друг Александр Александрович Архангельский.

СБ был цельнометаллическим самолётом с гладкой обшивкой в отличие от прежних туполевских машин, имевших гофрированную обшивку. Было построено 6 656 экземпляров самолётов СБ разных модификаций. В серию, начиная с весны 1936 года, когда конструкторский коллектив Архангельского уже работал на заводах самостоятельно, без опеки Туполева, пошли самолёты СБ-2, СБ-3, СБ-2М, АР-2 и Б. К 1939 году СБ стали устаревать так, что даже их различные модификации не могли надолго продлить его жизнь. Возникла мысль сделать бомбардировщик пикирующим. Таким самолётом стал АР-2 (по фамилии своего создателя). Его скорость на высоте 4 700 м составляла 480 км/час, крейсерская - 320 км/час, время набора высоты 3000 м - 7,25 мин, потолок 10100 м, дальность полёта - 1500 км.



Из таких шестиугольных плит была выложена взлётно-посадочная полоса нашего аэродрома Кировоград. Скоростной бомбардировщик СБ-2.

2 двигателя М-100А мощностью по 860 л.с., взлётная масса 5732 кг, вооружение 4 пулемёта 7,62 мм, 500 кг бомб, экипаж 3 человека, максимальная скорость 424 км/час, дальность полёта 980 км.

Последней работой ОКБ Архангельского был пикирующий бомбардировщик под маркой “Б”, на котором скорость достигла 560 км/час на высоте 5000 м. Уже в 1940 году стало ясно, что самолёт СБ себя исчерпал, пройдя всю возможную для него эволюцию. Его сменили самолёты Пе-2 и Ту-2.

Тридцатые годы принесли много славы нашей авиации и для её людей, особенно лётчиков. Именно в эти годы они (лётчики) столкнулись с крайне опасным явлением - флаттером. Стоило самолёту превысить определённую скорость, как его начинало трясти, словно в лихорадке. Через считанные секунды самолёты разваливались на части. Для проведения испытаний на флаттер был выбран серийный самолёт СБ. Ведущим лётчиком-испытателем назначили Марка Лазаревича Галлая. Пилот должен был, постепенно наращивая скорость, уловить эту роковую черту, за которой его ждала вибрация, выбивающая из рук штурвал и разрушающая самолёт. Галлай нашёл метод, позволивший в самом начале тряски автоматически уменьшить скорость полёта и не допустить разрушения самолёта. Этим простым методом оказался полёт с выбранным несколько на себя триммером руля высоты. Хотя в полёте пилот с трудом



Сергей Иванович Чернов.

сдерживал отжатием штурвала от себя сильную нагрузку на штурвальную колонку, но в момент выскальзывания из-за тряски штурвала из его рук самолёт автоматически переходил в набор высоты и терял скорость.

В 1939 году началась реорганизация авиации, создавались новые части и соединения.

На базе 15-й тяжёлой авиационной бригады на военном аэродроме Кировоград был сформирован 5-й скоростной бомбардировочный АП

(СБАП) в составе четырёх АЭ (в каждой АЭ было 10 самолётов, а в экипаже 3 человека) на

самолётах СБ-2 с моторами М-100. Командиром полка был назначен майор Ф.П. Котляр.

15 истребительная АЭ эксплуатировавшая самолёты И-15, И-16 была переименована в 55 истребительный авиационный полк в котором самолёт И-15 заменили на И-15 бис. Командиром полка был майор Иванов Виктор Петрович.

Один из ветеранов лётной академии Сергей Иванович Чернов после окончания Чкаловской военной школы лётчиков и лётчиков-наблюдателей в 1937 году был распределён в 58 тяжёлую бомбардировочную авиационную эскадрилью Разумова, входившую в состав 15 ТАБ. Попав в лётный коллектив, Чернов сразу же приступил к полётам на самолёте ТБ-3. Из его личного дела видно, что в следующем 1938 году он на нём в качестве штурмана налетал 334 часа 23 минуты. В 1939 году он, в том же лётном коллективе, изменившем название на 5-й скоростной бомбардировочный полк, летал уже на самолётах СБ-2. Вместе с полком он в сентябре принимал участие в Польской кампании по освобождению Западной Украины и Западной Белоруссии, а в самом конце 1939 и начале 1940 года и в Финской кампании. За 1939 год его налёт на самолётах СБ-2 составил 363 часа 12 минут. Эти почерпнутые из личного дела Чернова Сергея Ивановича сведения наглядно показывают, что лётный состав 15 ТАБ передал свои самолёты ТБ-3 в другие воинские подразделения, а сам переучился на новую



авиационную технику, какой на то время был скоростной бомбардировщик СБ-2. Мы ещё вернёмся к рассказу о штурмане Чернове, так как его личное дело открывает сведения о дальнейшем движении 5-го скоростного бомбардировочного авиационного полка.

Валерий Александрович
Верхоланцев.

Был ещё один человек в Кировограде, чья лётная работа была связана с 5-м скоростным бомбардировочным полком.

В 1939 году после окончания военной школы пилотов во вновь сформированный 5-й скоростной БАП прибыл для выполнения полётов на самолёте СБ-2 в качестве лётчика младший лейтенант Верхованцев Валерий Александрович, уроженец далёкого уральского села Пермской области. Вместе с полком он также принимал участие в освобождении Западной Украины и Белоруссии в сентябре 1939 года и Финской кампании (конец 1939 — начало 1940 года). Рассказ о его дальнейшем боевом пути пойдёт несколько ниже.



также
редко
здало
легчи
истреб
лийск
ставле
польз
нанес
ри. В
Союз
менил
личес
ветск
маши

5-й скоростной бомбардировочный полк принимал участие в Финской кампании. Самолёт СБ-2 ведёт бой с финскими истребителями.

Как я уже писал 55-й истребительный авиационный полк (ИАП) был создан на базе 15-й истребительной авиационной эскадрильи на тех же самолётах И-16, а самолёты И-15 были заменены на более совершенные — И-15 бис.



Самолёт истребитель
И-15 бис.



О командире 55 ИАП майоре Иванове мы с Вами, дорогой читатель, услышим из уст прославленного лётчика, трижды Героя Советского Союза, будущего Маршала авиации Покрышкина Александра Ивановича, который в 1939 и 1940 годах начинал свою лётную службу в этом полку в нашем городе на самолёте И-16.

Лётчик-истребитель 55 ИАП
Александр Иванович Покрышкин.

Покрышкин Александр Иванович родился 21 февраля (6.03) 1913 года. Его распределили на должность лётчика-истребителя в первую авиационную эскадрилью капитана Анатолия Соколова, участника боёв на Халхин-Голе с орденом Красного Знамени на гимнастёрке и обожжённым лицом.

Именно Соколов считал, что внезапная стремительная атака немедленно выигрывает психологическую схватку, так как вражеский пилот пугается и уже психологически готов быть сбитым.

Тогда Покрышкин и записал в своём дневнике: “Ключ к победе – это маневр и огонь!” Эскадрилья входила в состав 55-го истребительного авиационного полка, имевшего на вооружении самолёты И-15 бис, И-16, и УТИ-4.

Командиром полка был майор Иванов Виктор Петрович. Вот как в своих мемуарах описывает Александр Иванович свой прибытие к месту службы: “Впервые я увидел его (Иванова) осенью 1939 года. Закончив Качинскую школу, я прибыл в часть и появился в штабе. Мне сказали, что командир на полётах. Когда на аэродроме (Новониколаевка) я приблизился к группе лётчиков, на старте начал взлетать И-16. Только оторвавшись от земли, машина резко, как говорят на одном крыле, развернулась. Знаю, что при таком крутом вираже на малой высоте она может нырнуть вниз – машина очень строгая. Но лётчик уверенно и быстро развернул “ишачка”. Истребители знают, что такой маневр в воздушном бою незаменим – настоящая тактическая находка.

Так впервые я познакомился с Ивановым, а на другой день он полетел со мной в зону на спарке И-16 (УТИ-4). Иванов был одним из лучших лётчиков, летал в пилотажной пятёрке на авиационных праздниках в Москве. Его любили в полку”.

Ещё в мемуарах Александра Ивановича автор этой книги вычитал его мысли, касающиеся периода службы на нашем аэродроме: “Я люблю самолёты, стремлюсь не отставать от других. Опыт истребителей, побывавших на Халхин-Голе и на Корейском перешейке, заставляют меня думать, тренироваться и закаляться. Их мастерство и боевую практику нужно осмыслить, понять и освоить. В тренировочных полётах я впитываю всё наилучшее, стремлюсь утвердить его в себе, сделать своим достоянием. И только про это, про полёты, про усовершенствование все мои мысли. Я даже не интересуюсь девушками, зная, что в молодые годы семья всё-таки мешает полностью отдаться суровому и требовательному лётному делу”.

Действительно, когда он проводил стрельбу по буксируемой мишени, то из сотни выпущенных пуль в

мишень попадало всего три или четыре. Он никак не мог понять причин, почему не может попасть. Занявшись анализом и проведя ряд расчётов, он пришёл к выводу, что успех зависит от стрельбы с малой дистанции.

“Я заходил на конус под определённым углом и атаковал, нажимая гашетки как раз в тот момент, когда по всем наставлениям должен был уже отворачивать. Для молодого пилота это был огромный риск, так как при самой малой неточности он мог всадить очередь вместо конуса в самолёт-буксировщик” – пишет Александр Иванович в своём дневнике Кировоградского периода.

Пилот буксировщика, который тащил мишень, был в бешенстве. Но ни глаз, ни рука не изменили Покрышкину. Он продолжал стрелять с короткой дистанции со смертоносной меткостью. Это было именно то, что требовалось в воздушном бою.

28 июня 1940 года советская армия вошла в Бессарабию. Участие 55 ИАП в этом событии было, как пишет Александр Иванович, таким: “Готовились к воздушным боям, но всё закончилось почти парадным перелётом полка “за границу” на аэродром Бельцы”.

Только в мае 1941 года, когда над Бельцами уже нагло летали немецкие самолёты «Юнкерсы» и «Мессершмитты» в 55 ИАП железной дорогой прибыли, запакованные в ящики, самолёты-истребители нового поколения – МиГ-3. Осваивали его на аэродроме Маяки, под городом Котовском.

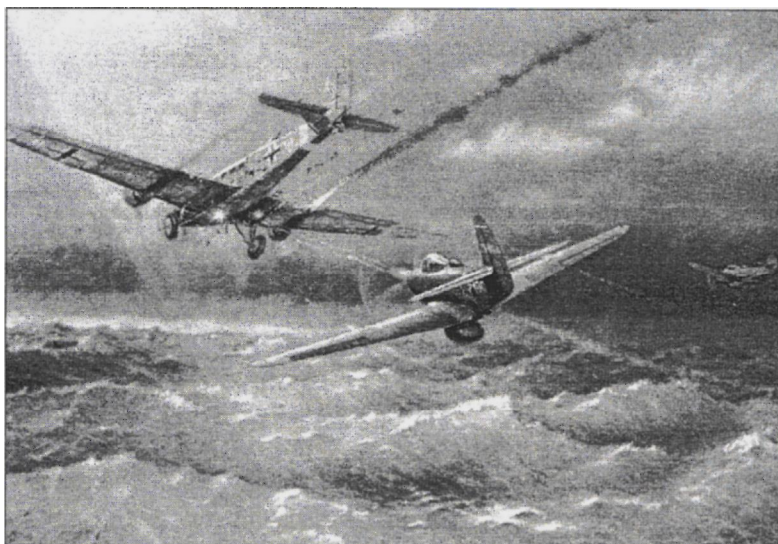
Вскоре началась Великая Отечественная война, за время которой Покрышкин прошёл славный боевой путь от заместителя командира авиационной эскадрильи до командира 9-й Гвардейской истребительной авиационной дивизии, участвуя в боях на Южном, Северо-Кавказском, 1-м, 2-м и 4-м Украинских фронтах.

Он совершил 600 боевых вылетов, провёл 156 воздушных боёв и сбил 59 самолётов противника. Ему три раза присваивали звание Героя Советского Союза (24 мая 1943 года, 28 августа 1943 года и 19 августа 1944 года).

После войны по 1968 год он занимал ответственные должности в войсках ПВО страны, по 1972 год он был заместителем Главнокомандующего войск ПВО страны.



Таким закончил войну Александр Иванович Покрышкин.

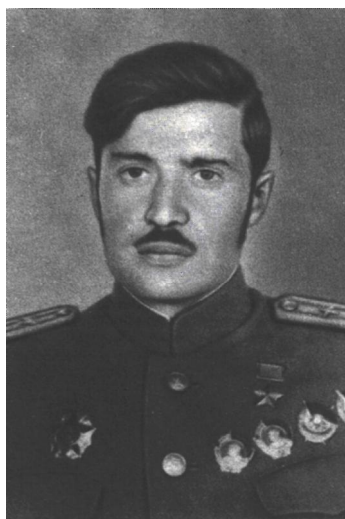


6 ноября 1943 года пара дважды Героя Советского Союза подполковника Александра Покрышкина (ведомый лейтенант Георгий Голубев) над Чёрным морем атакует немецкий Ю-52. Из картины фронтового лётчика А.С. Закалюка.

В 1972 году ему было присвоено звание Маршал авиации. Он был назначен председателем ЦК ДОСААФ.

Награждён Александр Иванович Покрышкин 4-мя орденами Ленина, орденом Октябрьской революции, 4-мя орденами Красного Знамени, двумя орденами Суворова II степени, двумя орденами Красной Звезды и медалями.

Книгу Евгения Мариинского «Внизу – передний край» мы с Вами, дорогой читатель, ещё будем анализировать и почерпнём из неё очень много интересных сведений о небе нашей Кировоградщины во время 2-й Мировой войны. В



этой книге автор этих строк натолкнулся на фотографию ещё одного лётчика из 55 истребительного полка летавшего в кировоградском небе вместе с Покрышкиным.

Лётчик-истребитель из 55 ИАП
Валентин Алексеевич Фигичев.

Герой Советского Союза Валентин Алексеевич Фигичев служил в одном полку с Покрышкиным. Начал войну в Бессарабии, воевал на МиГ-3, Ил-2, И-16. Сбил десяток фашистов, выполнил больше пятисот боевых вылетов, сжёг сотню автомашин и шесть танков. На фронте был от первого до последнего дня войны. Говорили, что даже на “мессере” ему пришлось полетать. Весной 1943 года он освоил самолёт Р-39 и стал командиром 129 истребительного авиационного полка (ИАП), принимавшего участие в освобождении Кировоградщины. С лётчиками 129 ИАП мы ещё встретимся на страницах этой книги.

Ещё с одним лётчиком-истребителем из 55 ИАП, очень хорошо известным широкой кировоградской авиационной общественности 50-х — 60-х годов прошлого столетия, как командир парашютного звена Кировоградского аэроклуба, лётчиком, который впервые 25 апреля 1953 года поднял автора этой книги в воздух на самолёте По-2, став его «крестным отцом» в авиации – Сократом Павловичем Грачёвым. Вы с ним, дорогой читатель еще встретитесь в главе, где будет описана история послевоенного аэроклуба.



Лётчик-истребитель из 55 ИАП
Сократ Павлович Грачёв.

В далёкое довоенное время молодой выпускник Качинской лётной школы лётчик-истребитель Грачёв прибыл на военный аэродром Новониколаевка нашего города, чтобы совершенствовать искусство боевого применения истребителя И-16 на опыте лётчиков-истребителей, побывавших на Халхин-Голе и на Корейском перешейке. Естественно, что он попал в 55 истребительный авиационный полк, которым командовал майор Иванов Виктор Петрович.

В нашем городе он познакомился с красавицей Лёлей, влюбился и женился на ней. 28 июня 1940 года полк перебазировался в Бессарабию. Затем началась Великая Отечественная война. Он встретил её в кабине самолёта-истребителя И-16. Затем Грачёв пересел в кабину самолёта-истребителя ЛаГГ-3. Несколько раз за время войны его сбивали и ранили. Горящий самолёт он удачно покидал с парашютом. После демобилизации вернулся в Кировоград и в 1949 году возглавил парашютный экипаж аэроклуба, а с 1952 года – парашютное звено. Со своей Лёлей они родили и воспитали прекрасных детей. Растут их внуки и правнуки.

В 1941 году личный состав 5-го СБАП в Кировограде начал переучиваться на самолёт Пе-2, и в этом же году полк был переведен на аэродром Анкерман.

Эти сведения удалось найти в личном деле Сергея Ивановича Чернова, который к тому времени был лейтенантом и штурманом авиационной эскадрильи самолётов Пе-2.



Пикирующий бомбардировщик Пе-2

Взлётная масса 8 520 кг, вооружение 3 пулемёта 12,7 мм, 2 пулемёта 7,62 мм и 600 кг бомб, максимальная скорость 540 км/час, дальность полёта 1 200 км, выпущено 11 424 самолёта.

А в 55 ИАП поступили на вооружение самолёты МиГ-3, но это событие, как явствует из воспоминаний Александра Ивановича Покрышкина, было уже в Бессарабии, куда 55 истребительный авиационный полк перелетел ещё 28 июня 1940 года.

Глава 9. Оборонительные бои за Кировоград в 1941 году

В воскресное утро 22 июня 1941 года многих кировоградцев разбудил мощный вой сирены со стороны аэродрома, и через несколько минут в воздух начали подниматься самолёты. Из чёрных тарелок репродукторов прозвучало страшное слово - война.

В начале августа немецкие войска окружили 6-ю и 12-ю армии Юго-Западного фронта в районе Зелёной Браны. Дислоцировавшиеся в Кировограде авиаполки вступили в войну против немецко-фашистских захватчиков. Они вели боевую работу по оказанию помощи этим армиям, при их выходе из окружения на территории Кировоградской области, буквально до самого начала стремительной оккупации нашего города авто – моточастями превосходящих сил противника.

У горожан надежда на защиту города оставалась только на малочисленный гарнизон, состоявший из 79-го Измаильского приграничного отряда (командир С.Г. Грачёв), который с боями отступал от границы с Румынией с отдельными группами красноармейцев, вырвавшихся из окружения и ставшими затем добровольцами-ополченцами города.



Владимир Александрович Судец
(1904-1981)

Во время войны командовал авиационным корпусом и воздушной армией. В 1945 присвоено звание Герой Советского Союза. В 1955 – Маршал авиации. В 1962 – 1966 году главнокомандующий войсками противовоздушной обороны страны, заместитель Министра обороны СССР.

В боях за город отличился 296-й ИАП.

Героически защищали город с воздуха лётчики 4-го БАК, которым командовал полковник Владимир Александрович Судец. Вчитываемся в его воспоминания:

“Вспомнился мне один эпизод. 1941 год. Истребительные полки 66-й ИАД оставляют Кировоград и перелетают в Кривой Рог. Они до последней минуты воевали за город Кирова и отступили с аэродрома буквально через “головы” фашистских танков.

Один из самолётов оказался неисправным. Командир 296 ИАП капитан Баранов приказал сжечь его, а экипажу вылететь на машине, обслуживающей аэродром. Но лётчик и механик не выполнили этот приказ. Они замаскировали свою машину в кустах, переждали пока танки гитлеровцев пройдут через аэродром, потом ликвидировали поломку двигателя и, поднявшись в воздух, взяли курс на Кривой Рог. Командиру пришлось и покарать лётчика, и представить его за героический поступок к награждению орденом Красного Знамени. И ещё немного воспоминаний. В начале августа 1941 года враг окружил войска Южного фронта возле города Николаева. Вырываясь из окружения, они с тяжёлыми боями отходили к Херсону, Никополу, Запорожью и Днепропетровску. Вдоль правого берега Днепра, возле Черкасс, Кременчуга наши войска вели бои, удерживая плацдарм. Фашисты наступали с юго-востока от Белой Церкви, где возник большой разрыв между войсками Юго-Западного и Южного фронтов, в направлении Кировограда, Кривого Рога, Днепропетровска, Запорожья и Никополя.

Командующий Юго-Западным фронтом Маршал Советского Союза Семён Михайлович Будённый, штаб которого размещался в Полтаве, в те дни поставил командиру 4-го БАК такую задачу. До выхода к Запорожью войск Южного фронта сдерживать продвижение врага на восток к Днепру, продолжать поддерживать сухопутные войска Юго-Западного фронта и до подхода войск Южного фронта возглавлять оборону Кировограда и Кривого Рога.

Задача была очень ответственной и сложной, так как корпус взаимодействовал только с двумя стрелковыми дивизиями, имевшими большие потери и неорганизованно отходившими на северо-восток к Днепру.

Авиационному корпусу на подкрепление была придана группа ночных бомбардировщиков Ворошиловградской авиационной школы, а резервную армию поддерживала авиационная группа, сформированная из инструкторских

экипажей Мелитопольской и Павлоградской авиационных школ.

Части корпуса периодически наносили удары и по военным объектам врага в его глубоком тылу. В результате одного из них в первые дни войны из Бухареста удрало на запад в Трансильванию фашистское правительство Антонеску вместе с румынским королём. Днём и ночью сотни бомбардировщиков и истребителей корпуса наносили удары по фашистским войскам, штурмовали их колонны, которые рвались к Днепру. Одновременно наши истребители прикрывали с воздуха Кировоград, Знаменку, Кривой Рог, Днепропетровск, Запорожье, Никополь.



В начале августа 1941 года в район Кировограда были перебазированы части 4 БАК, в том числе ИАП капитана Баранова, в котором в то время начал свою боевую службу прославленный лётчик Герой Советского Союза Алексей Маресьев.

С западного Белоцерковского направления наступали танковые войска гитлеровцев, создавая для Кировограда и Знаменки реальную угрозу.

А.П. Маресьев Маршал Будённый приказал мне держать в районе Кировограда авиационные части корпуса и сдерживать продвижение фашистских войск, чтобы обеспечить эвакуацию госпиталя и промышленности Кировограда и Знаменки, прикрывая их от ударов вражеской авиации. Командование проинформировало меня, что до Запорожья и Никополя сухопутных войск нет. Я ознакомил бюро обкома партии об угрожающем положении для города и о боевом задании, поставленном командованием.

На подступах к аэродромам была организована круговая оборона. Круглосуточно велась воздушная и наземная разведка. Часть личного состава аэродрома была выделена

для организации и обеспечения эвакуации завода “Красная Звезда” и военных госпиталей, в которых на лечении находилось несколько тысяч раненных. Местное руководство мобилизовало население города для завершения эвакуации.

Несколько суток шла боевая работа на западных подступах к городам Кировоград и Знаменка. Лётный состав выполнял несколько боевых вылетов за день. Период по 5 августа был тяжёлым в жизни кировоградцев и войск, оборонявших город. Общее руководство эвакуацией промышленности осуществлял начальник тыла корпуса подполковник Кирилов.

5 августа основные работы по эвакуации были закончены. У нас оставалось задание обеспечить прохождение железнодорожных эшелонов через станцию Знаменка, над которой шли непрерывные воздушные бои.

Наши самолёты пришлось перебазировать в район Кривого Рога. На рассвете 5 августа вражеские танки вышли к аэродрому, который был закрыт туманом. Наземные авиационно-технические подразделения задержали фашистов на подступах к аэродрому, а истребители поднялись в воздух и, нанеся врагу удар, перебазировались на аэродром Кривой Рог. Так закончилась оборона Кировограда”.

Глава 10. Оккупация немцами Кировограда

Последние данные свидетельствуют, что немцы вошли в наш город ещё в понедельник 4 августа 1941 года, а до 20 августа была оккупирована вся территория области.

Оккупанты провели свой административно-территориальный раздел, объединив Николаевскую, Херсонскую и Кировоградскую области в один генеральный округ с центром в Николаеве. Его они разбили на 13 геббитов, а последние - на 56 районов.

Во главе генерального округа стоял генеральный комиссар, в геббитах - геббиткомиссары, в районах - шефы районов, в городах - бургомистры и в сёлах - сельские старосты.

В Кировоградский геббит вошли Кировоградский, Аджамский, Большевиковский и Компанеевский районы.

С первых дней оккупации города в нём была создана управа, которая подчинялась геббиткомиссару, а также городскому и полевому комендантам. Она располагалась на углу улиц Карла Маркса и Ленина в помещении самого большого в городе ресторана. Кировоградская городская управа провела три переписи населения и в сентябре 1941 года переименовала 50 улиц города, заменив все советские названия на дореволюционные или немецкие. Печатным органом городской управы была газета “Украинский голос” (с 1942 года - “Українські вісті”), которая выходила 2 раза в неделю. Последний номер газеты вышел 8 декабря 1943 года.

Роль военной власти в городе исполняла “Feldkomendatur” – фельдкомендатура, которая размещалась на площади Кирова, в бывшем помещении областного совета. Она занималась выдачей пропусков для выезда в другие районы и города. На столбах, заборах, стенах домов появились многочисленные распоряжения, приказы, приговоры, большинство из которых заканчивались словами “за невыполнение - смерть”.

В Кировограде за первые дни оккупации фашисты расстреляли 72 тысячи человек, в том числе 54 тысячи военнопленных. За время оккупации они принудительно вывезли из нашей области на каторжные работы в Германию 52 тысячи юношей и девушек. От голода и расстрелов в тюрьмах и лагерях погибло около 250 тысяч человек.

За всё время оккупации военное положение в городе не отменялось. Сохранялась светомаскировка (за нарушение - расстрел). Передвижение по городу разрешалось с 05.00 до 22.00 с паспортом или удостоверением личности и справкой с места работы (безработные - с биржевой карточкой, а уволенные - со справкой комиссии отдела охраны здоровья). Хождение улицами кампаниями по несколько человек запрещалось. По городу было вывешено объявление о запрете хранения огнестрельного, холодного оружия и

радиоприёмников (при обнаружении - расстрел). Частыми были облавы в домах и на улицах с целью задержания подозрительных лиц. Задержанных людей размещали в концентрационных лагерях, разбросанных по всему городу.

Эти лагеря размещались, например, во дворе и в здании детского садика на юго-восточной окраине города - Кушёвке, в здании дома офицеров с прилегающей территорией и в других районах города. Немецкая власть содержащихся в них людей использовала для принудительных работ по строительству дорог, очистке территорий разрушенных зданий и сооружений и т.п. Оккупационной властью было отстроено и запущено в работу ряд предприятий города. Такими предприятиями были заводы: "Красная Звезда", "Красный профинтерн", кирпичный, спиртовой, водочный, пивоваренный, хлебный, масло-молочный. Заработали электрослесарная механическая мастерская, завод «Большевик», мебельная, пуговичная, трикотажная, кондитерская и канатная фабрики, две буроугольных шахты, авиаремонтные мастерские и Новониколаевский аэродром. На последних двух предприятиях работали преимущественно немцы из "Люфт Ганзы". Немцы организовали в Кировограде несколько фирм ("Автоунион" - по ремонту автомобилей, "Централёст" - строительство шоссежных дорог, "Штрало" - набор водителей для немецкой армии). Рабочий день был разный (в фирме "Автоунион" с 07.00 до 18.00, на заводе "Профинтерн" 9-ти часовой, на строительстве дорог 10-11 часовой, а в городской управе и других подобных учреждениях с 08.00 до 17.00 с обеденным перерывом с 12.00 до 15.00, в субботу они работали до 14.00). Заработная плата составляла от 300 до 400 карбованцев. Продукты получали по продуктовым карточкам. Рабочие - на день 300 грамм хлеба, служащие - 200, рабочие дополнительно 1 килограмм крупы и 45 грамм жира на неделю, служащие - 800 грамм крупы и 30-35 грамм жира. Иждивенцы и дети вместо хлеба по карточкам получали (за деньги) 100 грамм муки и очень мало круп и

жиров. Государственная торговля отсутствовала, а на рынке блюдец муки стоило 10 крб, килограмм сала - 350-500 крб, 1 литр подсолнечного масла - 250 крб, а один литр спирта - 500-600 крб. На кировоградском базаре для устрашения стояли три виселицы, на которых очень часто висели тела повешенных после показательных казней.

Иногда над Кировоградом появлялись наши самолёты и сбрасывали листовки. Люди с жадностью пытались их достать. Одна из листовок называлась “Вести с Советской Родины”. В ней речь шла о том, что в 1942 году в Европе будет открыт второй фронт. Несколько раз сбрасывались экземпляры газеты “Советская Украина”, русские периодические издания. В городе работало два кинотеатра (“Сивашец”, где сейчас гостиница “Киев” - для горожан с показом немецких кинофильмов, переведенных на украинский язык, и бывший кинотеатр имени Дзержинского, в который гражданское население не допускалось). Работал театр украинской драмы. Школы и другие учебные заведения не работали. Состоятельные люди водили своих детей к частным учителям. В Кировограде были открыты две церкви, а специально для немцев на улице Гоголя открыли кирху и дом баптистов. Для них же в городе работало два дома терпимости.

Осенью 1941 года всё еврейское население собрали в обозначенные приказом места (за своевременный сбор несли ответственность старосты еврейских общин). Потом в закрытых кузовах машин вывезли на западную окраину города, где расстреляли, а трупы закопали в противотанковых рвах, вырытых горожанами для защиты от немецкого вторжения.

В Кировограде развернулось подпольное движение, возглавляемое Петром Кирилловичем Василюком, утверждённого за две недели до оккупации города секретарём подпольного обкома. Подпольщиками во главе с Алексеем Фёдоровичем Цеменом была создана диверсионная группа, в которую вошли: Иван Конарев (старший), Пётр

Дудник, Николай Пустовит, Леонид Тахтай, Пётр Мельников, Иван Конюх, Иван Сидоренко. Сразу же подпольщики проверили себя в деле - 21 августа на аэродроме Николаевка неожиданно прогремели взрывы, и пять крестатых самолётов будто корова языком слизала. Алексей Фёдорович Цемен в 1943 году вместе с семьёй был казнён фашистами. Тогда же была расстреляна мужественная подпольщица Вера Ткач. Но кировоградское подполье продолжало действовать. К концу 1943 года в городской подпольной организации насчитывалось более семисот патриотов, объединённых в шесть диверсионных отрядов и шестнадцать групп. Они провели около 600 диверсий, уничтожили более 1600 вражеских солдат и офицеров, распространили 17 с половиной тысяч листовок и воззваний, собирали разведывательные данные для Красной Армии.



Возле аэропорта Кировоград установлена стела из нашего красного гранита с надписью: «На этом аэродроме осенью 1942 года пленный лётчик украинский патриот Пётр Вересоцкий совершил подвиг – захватил фашистский истребитель, обстрелял бензохранилище, вражеские самолёты и полетел навстречу фронту. Вечная слава герою!»

Глава 11. Освобождение. 129 истребительный авиационный полк

В 129 гвардейский истребительный авиационный полк (ИАП), вооружённый американскими самолётами Bell P-39 “Аэрокобра”, полученными в 1943 году по ленд-лизу, был переименован 27 ИАП после успешных боёв на Курской дуге. Именно этому истребительному полку выпала доля в течение полугода воевать над Кировоградщиной, бить в воздухе сильного врага и терять своих товарищей.

Командир полка подполковник Бобров - грузный красивый мужчина среднего роста, с чёрными, как смоль волосами, перед боями на Курской дуге сумел хорошо подготовить лётный состав.



Командир 1 АЭ
Фёдор Фёдорович Архипенко

Он добился отличной работы радиоаппаратуры на самолётах, ввёл новый для того времени тактический приём - разворот “все вдруг”, учил стрелять с малой дистанции.

Командир первой авиационной эскадрильи Фёдор Фёдорович Архипенко был маленьким, остроносым и живым, в своей неизменной кожанке. Он никогда не мог усидеть на месте, вечно куда-то торопился, а чаще всего занимался починкой реглана, который, наверное, ещё до 1941 года отслужил свой срок, и теперь от него отрывались ключья, которые он просто приклеивал эмалитом.



Американский истребитель Bell P-39 “Аэрокобра”

взлётная масса 3 470 кг, вооружение 1 пушка 37 мм и четыре пулемёта 12,7 мм, максимальная скорость 579 км/час, дальность полёта 926 км, выпущено 9 854 самолёта.



Командир 1-й авиационной эскадрильи
Фёдор Фёдорович Архипенко в наши дни.

Заместителем командира второй
авиационной эскадрильи был



Николай Дмитриевич Гулаев,
опытнейший лётчик полка.

Заместитель командира 2-й авиационной
эскадрильи

Николай Дмитриевич Гулаев рассказывает о
только что проведенном воздушном бое.

Только в боях на Курской дуге он

сбил шестнадцать немецких самолётов, и ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В первых числах октября 1943 года в 129 гвардейский истребительный авиационный полк прибыли молодые необстрелянные лётчики, среди которых был и Евгений Мариинский. Он - автор анализируемой с исторической точки зрения увлекательной документальной повести «Внизу – передний край».



Таким был в небе над Кировоградщиной молодой лётчик-истребитель Евгений Пахомович Мариинский.

Его общий налёт на то время был 100 часов, из которых 75 часов с инструктором. 129 истребительный авиационный полк был включен в состав 205 ИАД (истребительной авиационной дивизии). Командовал дивизией Нимцевич, а его заместителем был Леонид Иванович Горегляд.

7 ИАК (истребительный авиационный корпус) находился под командованием генерал-майора Утина Александра Васильевича.



Корпус входил в состав 5 ВА (воздушной армии) генерал-лейтенанта Горюнова С.К. в которой насчитывалось 787 самолётов, обеспечившей выполнение Кировоградской операции с воздуха.

Командир 7 истребительного авиационного корпуса, Александр Васильевич Утин.

Из этой повести видно, что на первые числа октября 1943 года на полётных картах красная линия боевого соприкосновения (ЛБС) всё время тянулась по левому берегу Днепра. Только на участке от села Дериевка (Кировоградская область) до села Домоткань (Днепропетровская область) линия боевого соприкосновения отделяла узенькую полосу правого берега и несколько расширялась в районе сёл Мишурин Рог и Бородаевка.



Командующий 5-й воздушной армии
генерал-полковник авиации (1944)
Сергей Кондратьевич Горюнов
(1899-1967).

Первый боевой вылет не произвёл на Евгения Мариинского особого впечатления, даже разочаровал. Восемь истребителей пересекли Днепр вместе, в одном строю. Потом группа разошлась по парам. Ведущим у автора был опытный лётчик, заместитель командира авиационной эскадрильи, Виктор Королёв, остальных он потерял из виду.

Внизу работали штурмовики Ил-2 1-го штурмового авиационного корпуса генерал-лейтенанта Василия Георгиевича Рязанова (1901-1951), дважды Героя Советского Союза (первую звезду Героя получил за форсирование реки Днепр на территории Кировоградской области в 1943 году).

**Состав 5-й Воздушной армии
на 05.01. 1944 г.**

Корпус, ком-р	Дивизия	Полк	Аэродром	Тип самолета
1-й БАК, генерал-майор И.С.Полбин	1-я Гв.БАД	80-й Гв.БАП	Полтава	Пе-2
		81-й Гв.БАП		
		82-й Гв.БАП	Федоровка	
	293-я БАД	780-й БАП	Крутая балка	
		804-й БАП	Миргород	
		854-й БАП	Петривцы	
1-й ШАК, генерал-лейтенант В.Г.Рязанов	266-я ШАД	66-й ШАП	Александрия	Ил-2
		673-й ШАП		
		735-й ШАП	Влад.Ульяновка	
	292-я ШАД	667-й ШАП	Раничевка	
		820-й ШАП	Березовка	
		800-й ШАП		
	203-я ИАД	247-й ИАП	Федоровка	Як-1Б
		270-й ИАП	Войновка	Як-1Б/7
		516-й ИАП	Вербова лоза	
	4-й ИАК, генерал-майор И.Д.Подгорный	294-я ИАД	6-й ИАП	Пятихатка
183-й ИАП			Зеленое	
427-й ИАП			Пальмира	
302-я ИАД		193-й ИАП	Миргород	Ла-5
		240-й ИАП	Козельщина	
		297-й ИАП		
7-й ИАК, генерал-майор А.В.Утин	205-я ИАД	129-й ИАП	Мал.Макариха	Р-39 «Аэро-кобра»
		438-й ИАП	Кременчуг	
		508-й ИАП	Васильевка	
	304-я ИАД	9-й ИАП	Дмитровка	
		21-й Гв.ИАП	Павлыш	
		69-й Гв.ИАП	Эристов	
312-я НЛБАД	392-й НБАП	Дерзуватое	У-2	
	930-й НБАП	Пепельнастое		
	992-й НБАП	Ковран-Безбородков		
		511-й ОРАП	Кременчуг	Пе-2

Кроме того, к действиям под Кировоградом эпизодически привлекали несколько полков АДД и ГВФ.

Таблица из статьи В. Колечкина в А и В №1 за 2004 год.



Самолёт-штурмовик Ил-2.

Взлётная масса 5 873 кг, вооружение две 23 мм пушки, два пулемёта 7,62 мм, один пулемёт 12,7 мм, 400 кг бомб, максимальная скорость 420 км/час, дальность полёта 765 км, построено 36 163 самолёта и 4 966 Ил-10.

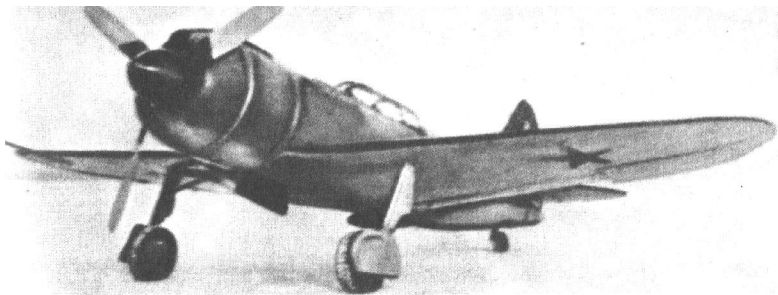
Изредка вблизи проносились истребители, но то были советские машины других типов (Як-1Б/7/9, Ла-5)



Самолёт-истребитель Як-9

Взлётная масса 3 060 кг, вооружение одна 37 мм пушка, два пулемёта 12,7 мм, максимальная скорость 605 км/час, дальность полёта 1 000 км, построено Як-1 - 8 721, Як-7 - 6 399, Як-9 - 16 769 самолётов.

В одном из Ла-5 возможно находился и старший лейтенант Кожедуб Иван Никитович. Фашисты в воздухе не показывались.



Ла-5

Взлётная масса 3230 кг, вооружение две 20 мм пушки,
максимальная скорость 648 км/час, дальность полёта 765 км,
выпущено 10 000 самолётов.

То и дело невдалеке от самолётов появлялись белые и чёрные клубочки (разрывались снаряды немецкой зенитной артиллерии). На них молодой лётчик не обращал особого внимания, слишком уж безобидно выглядели эти комочки ваты. Однако, после посадки ему пришлось изменить своё мнение. Вторая и третья эскадрильи вели тяжёлые воздушные бои. Некоторые самолёты пришли с пробоинами, а Никифоров, Букчин и Козий не вернулись вовсе.

Наступила глубокая осень 1943 года. Наземные войска за эти несколько дней значительно углубили и расширили плацдарм, и он теперь вытянулся длинным языком на юг, почти до Кривого Рога.

За пять дней боёв пятнадцать самолётов не вернулось с боевых заданий. Мариинский начал летать увереннее, меньше внимания обращал на показания приборов, научился определять скорость по поведению самолёта, а работу мотора - на слух. У него появилось больше времени, чтобы следить за воздухом, и он лучше стал понимать намерения своего ведущего.

Однажды, когда от линии фронта до Кировограда оставалось девяносто километров, первой авиационной эскадрилье Фёдора Фёдоровича Архипенко была поставлена

боевая задача по сопровождению группы пикирующих бомбардировщиков Пе-2, летящих на бомбардировку Кировоградского железнодорожного узла и железнодорожного моста через реку Ингул.

Поднялись, как всегда, рано, задолго до рассвета. Погода была ясной. К цели должны были подойти с востока, со стороны солнца, чтобы немцы не успели подготовиться и поднять свои истребители.

Группа бомбардировщиков Пе-2 появилась над аэродромом, где их ждали в первой готовности истребители эскадрильи Архипова, вскоре после восхода солнца. Пара за парой они стали подниматься в воздух, и через несколько минут группа бомбардировщиков в сопровождении истребителей легла на курс.

Маршрут был проложен не прямо на Кировоград, а с некоторыми изломами, чтобы ввести в заблуждение противника. Кажется, только отошли от аэродрома, а под крылом - широкая, блестящая лента Днестра, через которую переброшены тоненькие ниточки переправ. Впереди в перелесках, окаймлённых дымами пожарищ, протянулся в сторону Кривого Рога длинный язык плацдарма. Но на этот раз цель не на линии фронта, и вскоре Пе-2 повернули на запад.

Внизу расстилалась земля Украины - Кировоградщина. Но попробуй на неё сесть. Сразу попадёшь в лапы фашистов, хотя и находишься в том же, что и на Полтавщине,



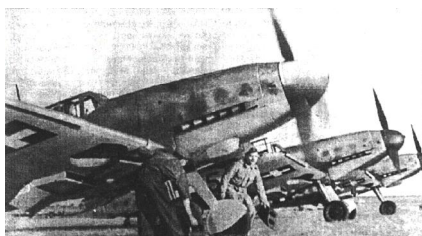
украинском небе, над такими же, разделенными на огромные квадраты и прямоугольники полями.

Группа немецких Ju-87D
прошла чуть ниже на встречных
курсах.

Здесь, над оккупированной территорией, Евгений впервые увидел в воздухе группу немецких “юнкерсов” Ju-87D прошедших на встречных курсах и чуть ниже. Но на этот раз

им нужно было только защищать бомбардировщики от атак врага. Встреча с “юнкерсами” помогла ему сосредоточиться и более внимательно следить за обстановкой в воздухе.

Впереди показалась серая полоса бетонки аэродрома Кировоград. Фашисты не ожидали налёта в дневное время в такой сравнительно глубокий тыл. На лётном поле не было заметно никакого движения. Самолёты - истребители и бомбардировщики - располагались по границам аэродрома. Большинство из них ещё стояли зачехлёнными, так как не видно было игры солнечных зайчиков на фонарях кабин.



Немцы бросились к своим самолётам.

Группа проходила уже над самым аэродромом, когда внизу взвилась ракета. Только минуты через три по бетонке заскользили два “мессера”. Вслед за первой парой взлетела вторая, третья, четвёртая. Больше Мариинский не следил за аэродромом, приближались цели (железнодорожный узел Кировоград и железнодорожный мост через реку Ингул) и можно было ожидать атак истребителей поднятых с других площадок, на которых вокруг Кировограда размещалась авиация 1-го корпуса люфтваффе генерал-лейтенанта К. Ангерштайна.

19 октября 1943 года на Кировоградский аэроузел передислоцировалась III группа 52 эскадры 1-го корпуса люфтваффе, в которой на должности командира 9 эскадрильи воевал лучший асс второй мировой войны Эрих Хартманн



Командир 9 эскадрильи III группы 52 эскадры Эрих Хартманн в Кировограде 29 октября 1943 года.

. Самая результативная истребительная эскадра люфтваффе, JG-52, за четыре года войны уничтожила 10 тысяч самолётов противника. В ней сражались три лучших асса как Германии, так и всего мира - Эрих Хартманн с 352 победами, Герхард Баркгорн - 302 и Гюнтер Ралль - 275. Среди десятков других пилотов, которым довелось служить в JG-52, были Вилли Батц - 237 побед, Германн Граф - 212, Гельмур Липфед - 203.

Эти все перечисленные пилоты имели чудовищный суммарный счёт - 1580 самолётов. Далеко позади этой звёздной шестёрки находилась группа ассов, которые сбили от 100 до 200 самолётов. Все они провели большую часть войны в составе JG-52. Сюда входили майор Вальтер Крупински (197 побед), майор Иоханнес Визе (133), обер-лейтенант Вальтер Вольфрум (126), обер-лейтенант Фридрих Облессер (120). Стремление быть лучшим являлось движущей силой всех удачливых лётчиков.



Командир 52 эскадры 1-го корпуса Люфтваффе Дитрих Храбак (в центре) в штабе JG-52 в Кировограде.



Bf 109G-6 из I/JG 52, на котором предположительно летали оберлейтенанты М.Гайсслер и В.Тодт. Самолет был выведен из строя ночью 9 января 1944 г. при атаке советскими танками аэродрома Малая Виска
Probably, oberstleutenants M. Gaisler and V. Todt flew on this Bf 109G-6 of the I/JG 52. The aircraft was put out of operation in the night of January 9, 1944 while airport Malaya Viska was attacked by Soviet tanks

52 эскадре повезло в том смысле, что хорошие командиры также стали частью традиций. Командиром эскадры был

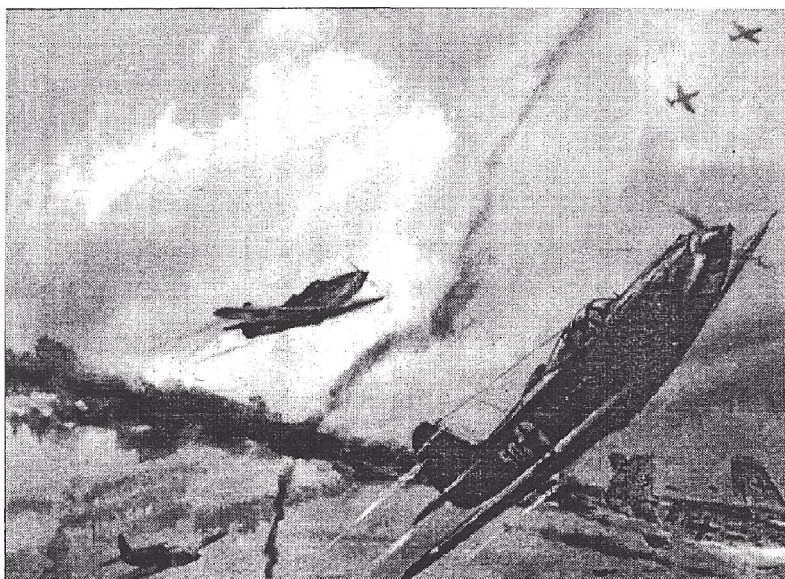
подполковник Дитрих Храбак, командиром III группы 52 эскадры - майор Губертус фон Бонин. Лётчики этой эскадры летали на «мессерах» новейших модификаций (Bf-109 G-4 и Bf-109 G-6).

Мессершпитт **Bf 109G** со взлётной массой 2605 кг, имел на вооружение одну 20 мм пушку и два пулемёта 7,92 мм. Его максимальная скорость составляла 570 км/час, дальность полёта 660 км, выпущено было 33 000 самолётов.

О том, с кем они тогда сражались, даже не догадывались наши лётчики, так как эти сведения стали нам доступны только с 2002 года, когда в Москве вышла целая серия книг западных авторов.

Бомбардировщики с ходу сбросили часть бомб на объекты Кировограда и прошли дальше на запад. Второй заход был запланирован с обратным курсом, и он не прошёл так гладко, как первый. Ещё при подходе к цели начали бить зенитки. Разрывы плотным кольцом окружили бомбардировщиков, стали перед ними, казалось бы, непреодолимой стеной. Молодой лётчик впервые видел такую концентрацию зенитного огня и понял, что это действительно опасная штука. До сих пор он встречался только с одиночными разрывами, так как фашисты из зениток по истребителям почти никогда не стреляли, слишком уж маленькая и подвижная цель. Но “петляковы” шли строго по прямой. Они были на боевом курсе, и никакие силы не могли заставить их свернуть. Стена разрывов прогибалась, отступала и... сразу исчезла. Зенитчики прекратили огонь при подходе своих истребителей, и они не замедлили появиться. “Мессеры” с большим углом набора на малой скорости лезли снизу к “петляковым”. Истребители непосредственного прикрытия вступили в бой. Никогда ещё Евгений не видел таких беспомощных фашистов. Собственно он их совсем почти не видел, но по рассказам опытных лётчиков знал, что они всегда сваливаются сверху, на большой скорости, атакуют и снова уходят вверх. Теперь, без запаса скорости, лишённые возможности маневра, они становились мишенью для наших

истребителей. Вот после очереди Гулаева, выпущенной в упор, один загорелся в воздухе. Второй, сбитый ещё кем-то, без дыма и огня врезался прямо в землю. Три громадных костра (Гулаев успел сбить ещё одного) пылали на земле Кировограда “мессершмитты”, а первая эскадрилья пока ещё не вступала в бой. Но “мессершмитты” всё прибывали. Гитлеровцы, видно, поднимали в воздух все наличные самолёты. Всё также без скорости они лезли к “петляковым”, падали. Но отдельные пары учли опыт и стали набирать высоту в стороне от боя, чтобы затем атаковать сверху. Наступил момент, когда и ударной группе, первой эскадрилье, нужно было вступить в бой. Справа, южнее, набирали высоту два “мессера”.



Из картины фронтового лётчика А.С. Закалюка.

Виктор Королёв развернулся и пошёл в атаку. Ведомый молодой лётчик видел, как впереди быстро росли силуэты

фашистских истребителей, как нос самолёта его ведущего стал окутываться быстро исчезающими дымками, а в сторону “мессера” потянулась огненная дорожка трассирующих пуль и снарядов. Видел он также и то, как вспыхнул и, переворачиваясь, окутанный пламенем стал падать ведущий Bf-109. Он тоже хотел открыть огонь, но не успел, второй фашист переворотом вышел из боя.

Всё новые и новые пары немецких самолётов лезли на высоту. Вскоре пришлось вести бой на равных правах, так как скорости самолётов примерно уравнились и Bf-109 перешли на вертикальный маневр. Они ещё как следует не знали возможности наших “аэрокобр” и надеялись выиграть бой на вертикали. Тщетно! Наши самолёты обладали равными возможностями, а с наполовину выработанным бензином и боезапасом на пикировании даже обгоняли их.

Всё окончилось как-то неожиданно. Bf-109 покинули поле боя и ушли. В воздухе больше никто не появлялся. Бой был окончен без потерь с нашей стороны.

Внизу промелькнул Днепр и показался родной аэродром. Из всех истребителей, участвовавших в бою, только один самолёт Семёна Букчина получил повреждения и выполнил



вынужденную посадку, но уже на нашей территории. Другой самолёт Чугунова вышел из боя из-за тряски двигателя. Дефект на земле не подтвердился и, как лётчик не оправдывался, товарищи смотрели на него косо.

Командир 205 истребительной авиационной дивизии, с декабря 1943 года в состав которой входил 129 ИАП

Леонид Иванович Горегляд.

После описанных событий 129 полк перебазировался на аэродром Зелёное Петровского

района (нас с Вами, дорогой читатель, ещё ждёт описание боя, в котором Иван Никитич Кожедуб сбил над этим аэродромом немецкий бомбардировщик He-111H).

В начале декабря 1943 года Нимцевича перевели куда-то в тыл, и командиром 205 истребительной авиационной дивизии был назначен его заместитель - Леонид Иванович Горегляд. Высокий, красивый, молодой, он нравился лётчикам и как внимательный, чуткий командир, и как боевой лётчик. И после вступления в командование дивизией он продолжал летать на задания.

17 декабря 1943 года их группа встретила под Новгородкой сорок Ju-87D под прикрытием “мессеров” и “фоккеров”. Они тогда сбили пять Ju-87D, одного Bf-109 и одного FW-190A.



FW-190A сопровождает Ju-87D зимой 1943-1944 года. Вполне возможно, что это фото относится к небу над Новгородкой 17 декабря 1943 года

FW-190A — взлётная масса 3 862 кг, вооружение два пулемёта 7,92 мм, две пушки 20 мм, максимальная скорость 604 км/час, дальность полёта 983 км, выпущено 20 000 самолётов.

Сам Горегляд сбил одного “юнкерса”, что ещё больше укрепило его авторитет.

5 января 1944 года 129 ИАП, по данным статьи Вадима Колечкина, базировался на аэродроме Малая Макариха (15 км северо-восточнее Знаменки), а Мариинский же, в своей книге, вспоминает населённый пункт Никифоровку.

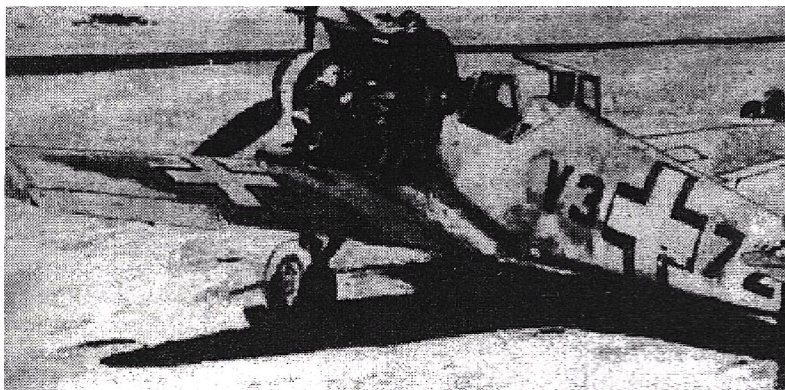
Днём 8 января 1944 года на заснеженную бетонку аэродрома Кировоград приземлились первые шесть самолётов Bell P-39 “Аэрокобра”, которые пилотировали лётчики первой эскадрильи 129 ИАП: командир эскадрильи Фёдор Фёдорович Архипенко, заместитель командира эскадрильи Виктор Королёв, лётчики Николай Бургонов, Михаил Васильевич Лусто, Евгений Пахомович Мариинский и Фёдор Трутнёв.



Ф. Архипенко. В. Королёв. Н. Бургонов. В. Лусто. Е. Мариинский.
Шестым лётчиком был Фёдор Трутнев.

Вот как описывает это событие Евгений Мариинский. Увидев бетонку, он выпустил шасси, посадочные щитки, уточнил расчёт и внимательно осмотрел лётное поле. Ему впервые приходилось садиться на аэродром, с которого ещё недавно летали фашисты. Кое-где по краям лётного поля стояли неисправные немецкие самолёты. Его самолёт мягко коснулся бетонки и быстро, без толчков и ударов, какие обычно бывают на полевых площадках, покатился по полосе. Евгений выключил мотор, вылез из кабины и пошёл к самолёту Архипенко, возле которого собрались уже все прилетевшие. Техническим обслуживанием их самолётов уже занялись механики из передовой команды, приехавшие на машинах всего полчаса назад. Лётчики посматривали по сторонам. Куда идти? Где КП полка? Где будет их землянка? Есть она или немцы не приготовили, и рыть придётся? Механики ничего не знали, так как их прямо с машины отправили на стоянку встречать самолёты.

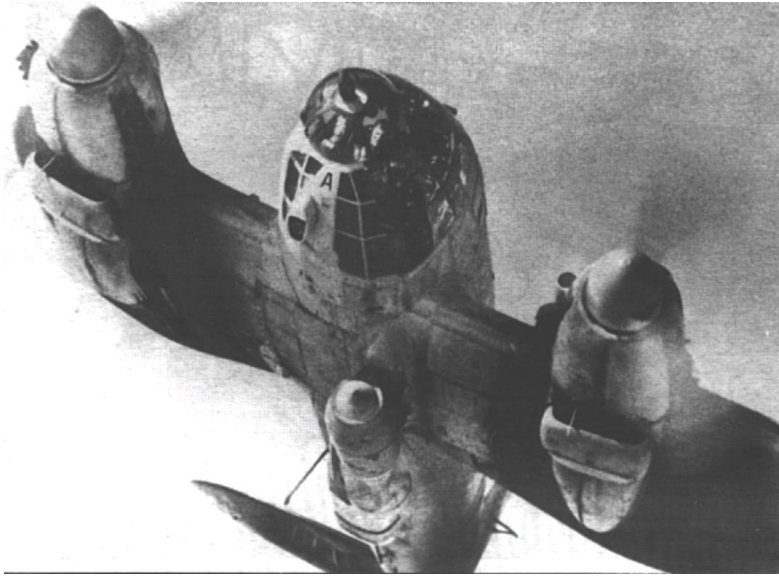
Хотели подойти посмотреть стоящий рядом Vf-109, который был без мотора и одной стойки шасси, но командир остановил. Нужно было занимать первую готовность. К стоянке подъезжал бензозаправщик. Лётчики снова сидели в кабинах, готовые к немедленному вылету.



На аэродроме Кировоград стоял Vf-109 без мотора и одной стойки шасси.

Не прошло и полчаса с момента посадки, как в воздух взвились три зелёные ракеты - вылет всей эскадрилье. Последняя ракета ещё догорала в воздухе, а истребители прямо с мест стоянок уже начали разбег. Задачу получили по радио.

К Кировограду с юго-запада подходили две группы бомбардировщиков. Шестёрка "аэрокобр", форсируя моторы, набирала высоту. Кировоград остался позади. Впереди растянулась белая от снега степь с редкими пятнами рощ и селений. На фоне облаков в районе Крупское - Назаровка показались силуэты "хейнкелей". Всего двадцать километров не успели пройти бомбардировщики, чтобы отбомбиться по Кировограду.



Так выглядит лобовая атака из кабины истребителя. Кажется, что ещё секунда и немецкий бомбардировщик, вместе с подвешенной бомбой, превратится в смертоносный клубок из огня и дыма.

HE-111.

Взлётная масса 14 000 кг, вооружение три пулемёта 7,92 мм, 1 000 кг бомб, максимальная скорость 400 км/час, дальность полёта 2 300 км, выпущено 5 600 самолётов.

Первая лобовая атака. Её не дано выдержать человеку со слабыми нервами. Самолёты несутся навстречу, кажется, сейчас столкнутся и превратятся в громадный клубок из огня и дыма. Строй фашистских бомбардировщиков заколебался. Не открывая огня, советские истребители мчались на врага, сокращая дистанцию до минимума. В свинцовом небе засверкали огни трассирующих пуль и снарядов. Один из “хейнкелей” как бы споткнулся в воздухе, накренился и, оставляя в небе чёрный дымный след, понёсся к земле. Строй бомбардировщиков рассыпался, но немцы поодиночке стремились прорваться к Кировограду. Вступили в бой



Один из «Хейнкелей», оставляя в небе чёрный след, понёсся к земле.

“мессеры”. Подошла вторая группа бомбардировщиков. «Юнкерсы» попытались обойти район боя, чтобы без помех прорваться к городу.

Шестёрка “аэрокобр” казалось, превратилась в двенадцать, восемнадцать самолётов. Они появлялись всюду, куда бы ни кинулись гитлеровцы. Обычно скоротечный, воздушный бой затянулся.

Прошло десять, пятнадцать, двадцать минут боя, а цель фашистов - город Кировоград - была всё ещё далеко, как и в начале боя. Уже несколько дымных костров догорало на земле. На белом снежном фоне стали появляться чёрные пятна от разрывов бомб, от которых спешили избавиться бомбардировщики. Бой продолжался. В воздухе ещё оставались немецкие истребители. Вот один из них промелькнул перед самолётом Евгения Мариинского и понёсся к земле видно с целью уйти на свою территорию. Евгений тоже перевёл свой самолёт в пикирование. Перед самой землёй немец вышел из пике, и на бреющем полёте пошёл на запад. Евгений летел почти вплотную сзади, сокращая дистанцию. Фашист заметил преследование и стал маневрировать. В тот момент, когда гитлеровец начал разворот вправо, Евгений нажал на гашетку. Me-109 сам напоролся на видимую невооружённым глазом трассу пуль и снарядов, зацепился правым крылом за землю и огненным колесом покатился по снежному полю, оставляя за собой дорожку огня и обломки от самолёта. Это был третий, по счёту сбитый им над кировоградской землёй фашистский стервятник. Сорок пять минут длился воздушный бой. После него шестёрка истребителей в полном составе пронеслась над своим аэродромом Кировоград. Первой на посадку заходила пара Михаила Васильевича Лусто. У его ведомого Фёдора Трутнева, получившего пробоины в воздушном бою, отвалился хвост самолёта, и он врезался в землю на окраине аэродрома, так как нужной для прыжка с парашютом высоты уже не было. Поэтому у нас и нет его фотографии. Он

остался навечно на окраине нашего Кировоградского аэродрома, как памятник о дне освобождения города.

Интересно описание Кировоградского авиагородка. В один из дней, когда зашло солнце и лётчикам на стоянках уже делать было нечего, они подошли к подъезду одного из немногих уцелевших четырёхэтажных домов военного городка. Виктор Королёв толкнул дверь и вошёл в столовую на первом этаже, а Евгений Мариинский стал подниматься по широкой лестнице на четвёртый этаж. Там находилась казарма младших авиаспециалистов, среди которых был один мастер сапожного дела, у которого он заказал себе сапоги. В это время началась бомбёжка.

Гитлеровскому командованию здорово досаждали действия советской авиации, а её немало сосредоточилось на аэродроме с бетонированной полосой и прекрасными рулѐжными дорожками. Фашисты решили нанести бомбовый удар и вывести из строя бетонку. Одиночные ночные бомбардировщики никакого эффекта не давали. За всё время их налётами было разрушено добрый десяток саманных хат на прилегающей к аэродрому окраине города Кировограда - Новониколаевке. На аэродром же ни одна бомба не упала. Тогда-то гитлеровские вояки и решили произвести налёт в сумерки. Противодействия дневных истребителей в это время опасаться не приходилось, а бетонная полоса и рулѐжные дорожки просматривались ещё довольно прилично.

В налёте участвовали две группы по двенадцать He-111. Первая группа должна была нанести удар по стоянкам, чтобы возникшие в результате бомбёжки пожары послужили ориентиром для второй группы, идущей со значительным интервалом, в сгустившихся сумерках. Вторая группа несла более тяжѐлые бомбы, предназначенные для разрушения взлѐтной полосы. Немцы бомбили довольно точно. Прямым попаданием был подожжѐн транспортный самолёт Ли-2, несколько самолѐтов были повреждены осколками, взрезан была разнесена "рама", оставленная фашистами при

отступлении. И всё. Это была капля в море при той скученности материальной части, которая царила на аэродроме.

Утром полёты не производили. Мелкие воронки тут же засыпали, а громадная воронка от тысячекilограммовой бомбы просто никому не мешала, так как она была в стороне и от бетонки и от рулѐжек. Но, возле бетонной полосы были обнаружены ещё три ушедшие в землю и не взорвавшиеся тысячекilограммовые бомбы. Это было опасно. Их осторожно вытащили, разрядили. Внутри, вместо взрывчатки оказался песок, а в одной - бирочка из фанеры с корявой надписью на русском языке: “Немецкие коммунисты рады помочь вам тем, чем могут”.

Страницы книги Мариинского уводят дальше на запад, но мы с Вами исследуем историю авиации на просторах нашего края - Кировоградщины. В честь освобождения Кировограда 205 истребительная авиационная дивизия, в которой воевал Евгений Мариинский, получила почётное звание гвардейской и стала называться 22-й гвардейской истребительной авиационной Кировоградской Краснознамѐнной орденов Ленина и Кутузова дивизией.

Героями Советского Союза стали Александр Васильевич Утин, Леонид Иванович Горегляд, Николай Дмитриевич Гулаев, Фѐдор Фѐдорович Архипенко, Михаил Васильевич



Н.И. Готов



В.А. Карлов



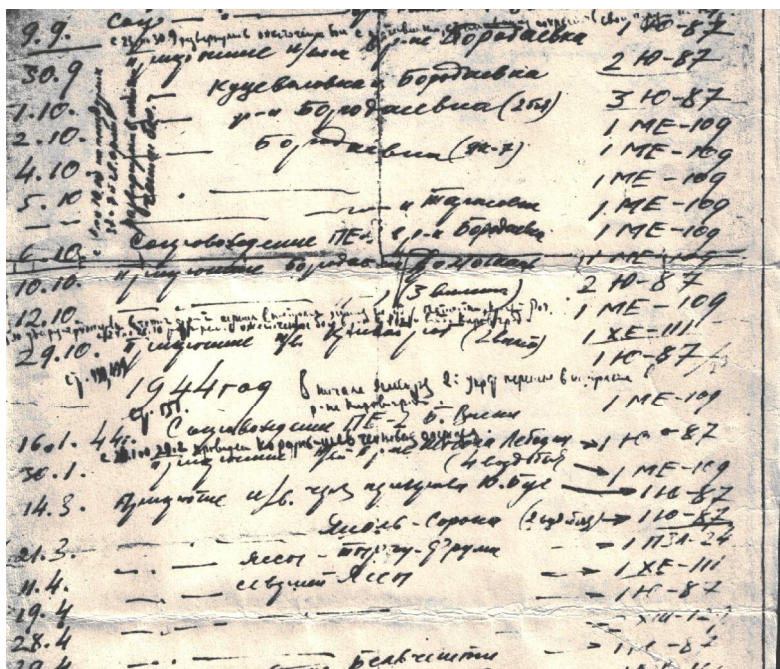
М.В. Бекашонок

Лусто, Николай Иванович Глотов, Валентин Андреевич Карлов, Пётр Павлович Никифоров, Михаил Васильевич Бекашонок и автор книги Евгений Пахомович Мариинский, а Николай Дмитриевич Гулаев был удостоен этого почётного звания дважды.

Глава 14. Освобождение. Иван Никитович Кожедуб

Написанию этой главы способствовал случай. Надо сказать, что директором музея автор этой книги стал недавно. До этого им был Вячеслав Николаевич Федотов, художник и поэт, который уехал на постоянное место жительства к детям на дачу под Лугой в Ленинградской области.

В начале ноября 2005 года, рассматривая в ящике



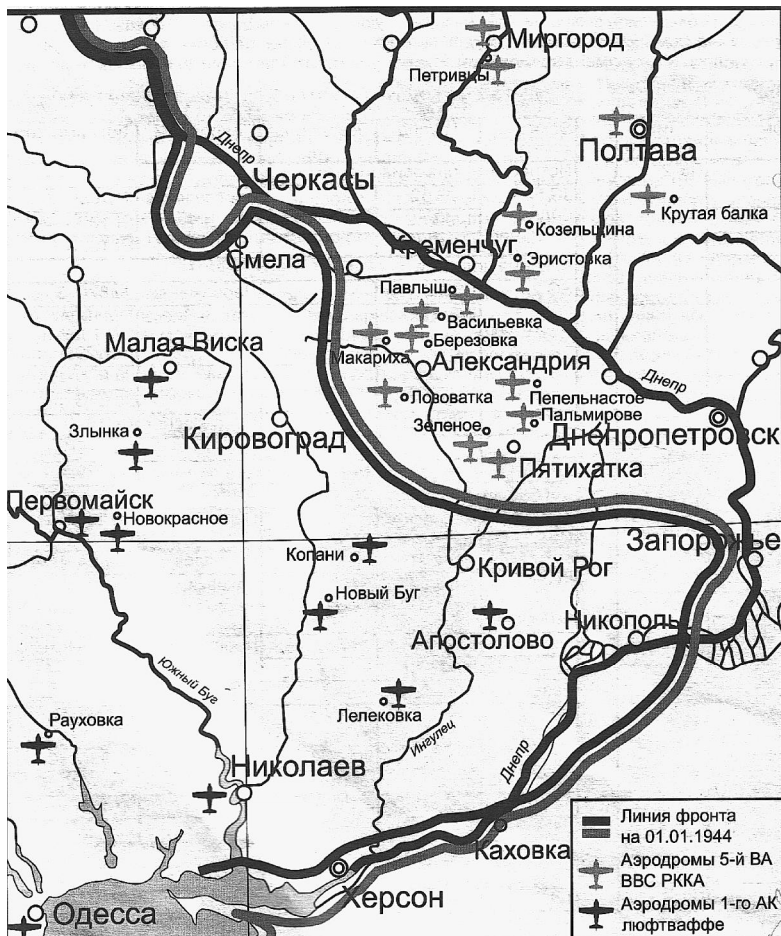
Страница лёгной книжки Ивана Никитича Кожедуба.

письменного стола бумаги, я обнаружила одну, оставленную бывшим директором в наследство, которая явно к его наследию отношения не имела. Мелькнувшее где-то в глубине текста слово Большая Виска заставило автора задержать на ней свой взгляд. Этой бумагой оказалась ксерокопия страницы из лётной книжки Ивана Никитовича Кожедуба. Тщательно исследуя её, выяснил, что Иван Никитович Кожедуб принимал непосредственное участие в освобождении Кировоградщины от немецко-фашистских захватчиков с 1 октября 1943 года по 12 марта 1944 года.

Состав 5-й Воздушной армии на 05.01.1944 г.				
Корпус, ком-р	Дивизия	Полк	Аэродром	Тип самолета
1-й БАК, генерал-майор И.С.Полбин	1-я Гв.БАД	80-й Гв.БАП	Полтава	Пе-2
		81-й Гв.БАП		
		82-й Гв.БАП	Федоровка	
	293-я БАД	780-й БАП	Крутая балка	
		804-й БАП	Миргород	
		854-й БАП	Петривцы	
1-й ШАК, генерал-лейтенант В.Г.Рязанов	266-я ШАД	66-й ШАП	Александрия	Ил-2
		673-й ШАП		
		735-й ШАП	Влад.Ульяновка	
	292-я ШАД	667-й ШАП	Раничевка	
		820-й ШАП	Березовка	
		800-й ШАП		
	203-я ИАД	247-й ИАП	Федоровка	Як-1Б
		270-й ИАП	Войновка	Як-1Б/7
		516-й ИАП	Вербова лоза	
	4-й ИАК, генерал-майор И.Д.Подгорный	294-я ИАД	6-й ИАП	Пятихатка
183-й ИАП			Зеленое	
427-й ИАП			Пальмира	
302-я ИАД		193-й ИАП	Миргород	Ла-5
		240-й ИАП	Козельщина	
		297-й ИАП		

Из статьи Вадима Колечкина в журнале «Авиация и время» №6, 2003 год.

В то время он был командиром истребительной авиационной эскадрильи 240 истребительного авиационного полка 302 истребительной авиационной дивизии 4-го истребительного авиационного корпуса генерал-майора Подгорного И.Д.



Из статьи Вадима Колечкина в журнале «Авиация и время» №6, 2003 год.

На 5 января 1944 года 240 истребительный авиационный полк дислоцировался на аэродроме Козельщина в 33

километрах северо-восточнее города Кременчуга. Его участие в освобождении Кировоградщины условно можно разделить на несколько этапов.

Первый этап относится к периоду с 1-го по 10 октября 1943 года, когда войска Советской Армии, форсировав реку Днепр, удерживали плацдарм на правом берегу в районе населённых пунктов Куцеволовка (Кировоградская область) и Бородаевка (Днепропетровская область).

Перед авиационной эскадрильей самолётов-истребителей Ла-5, которой командовал старший лейтенант Кожедуб Иван Никитович, была поставлена задача по прикрытию с воздуха наземных войск 37 и 7 гвардейских армий, удерживавших плацдарм, а также по сопровождению пикирующих бомбардировщиков Пе-2 при выполнении ими боевых задач. За эти неполные две недели он пополнил свой список сбитых самолётов. Так 1 октября им было сбито два немецких самолёта Ju-87, 2 октября три таких же “юнкерса”, 4 октября он победил в единоборстве на самолёте Як-7 немецкий самолёт Вf-109G (Me-109), а с 5 по 10 октября ещё три “мессера”. В завершение этого периода он, 12 октября, с целью прикрытия наземных войск, выполнил ещё три боевых вылета и сбил два “юнкерса”.

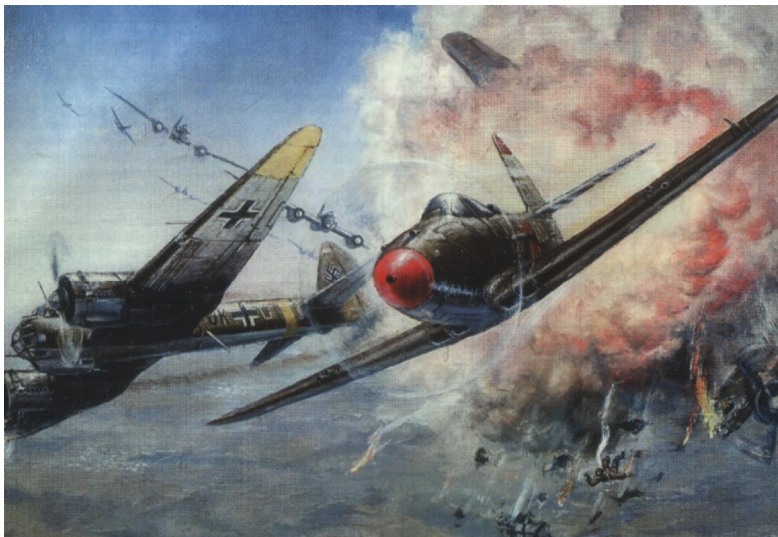
Второй период относится к боям в направлении Кривой Рог – Кировоград, проходившим с 24 по 29 октября. Именно 29 октября он за два боевых вылета сбил один бомбардировщик He-111H и один Ju -87. Герой Советского Союза лётчик-истребитель Евгений Мариинский в документальной повести “Внизу - передний край” (М. Политиздат, 1966.) описывает виденный им лично один воздушный бой Кожедуба. Это произошло 29 октября 1943 года над аэродромом, расположенным примерно в тридцати километрах севернее населённого пункта Искровка Петровского района (аэродром Зелёное). Вот краткое содержание этого его воспоминания.

28 октября 1943 года в штабе 129 полка самолётов Р-39 “Аэрокобра” ещё не было понятно, кто в Кривом Роге -

немцы или наши. Вечером дали команду, чтобы все исправные самолёты перелетели на новое место базирования, слишком уж далеко стало летать на прикрытие наземных войск. Молодые лётчики с одним опытным ведущим, допущенные к полётам в простых метеоусловиях днём, вылетели группой, когда половина солнечного диска уже скрылась за горизонтом. Группа вышла к линии фронта на западной стороне плацдарма, которую легко можно было определить по огням пожаров. Темнота сгущалась. Уже ничего, кроме огней внизу не было видно, плохо просматривались приборы. Яркие звёзды блестели на тёмном небе, когда в километрах в пятнадцати на востоке стали взвиваться ракеты. Ведущий лётчик повёл группу туда и не ошибся. Это был аэродром, который они искали. Наконец на чёрном фоне загорелся огонь, второй, третий, четвёртый. Яркие пятна света расположились на одной прямой. Программа военных лётных школ того времени не предусматривала ночных полётов. Зайти на посадку по линии огней оказалось не сложно. Молодой лётчик выпустил шасси, посадочные щитки, убрал газ и начал планировать. Казалось, самолёт всё глубже погружается в какую-то бездонную яму, и только далеко впереди светятся огни. Огни почему-то стали подниматься выше, выше и удаляться. Наверное - далеко, подтянуть надо, подумал лётчик и двинул вперёд сектор газа. Огни как-то сразу приблизились, первый - совсем рядом. Ручка пошла на себя, огонь мелькнул рядом с консолью и тут же самолёт, мягко коснувшись земли, покатился в темноту. Он мягко нажал на тормоза и увидел слева свет карманного фонарика.

На аэродроме стоял полк “лавочкиных” из соседнего корпуса, тоже прилетевших под вечер. 29 октября 1943 года утро застало всех на аэродроме.

Механики и передовая команда батальона аэродромного обслуживания ещё не приехали, и самолёты стояли не заправленные бензином, который ценился на плацдарме дороже золота.



Один из воздушных боёв Ивана Никитича Кожедуба.

Соседи наотрез отказались заправить их самолёты в долг. Пока длились эти бесплодные переговоры, с запада донёсся мощный гул авиационных моторов. В небе появилось тридцать шесть немецких бомбардировщиков He-111H и двадцать четыре Ju-87. Они шли плотным строем в кильватерной колонне звеньев. Истребителей прикрытия возле них не было. Вся эта армада двигалась прямо на аэродром. Все “лавочкины” в это время были на боевом задании, а “аэрокобры” стояли без бензина. К счастью наших лётчиков фашисты бомбили село. Вдруг появилась пара Ла-5, вернувшихся после выполнения задания. Они круто спикировали на замыкающее звено “хейнкелей”, ещё не сбросивших бомбы. Прозвучала очередь скорострельных пушек. Последний вражеский ведомый загорелся, накренился, у него отвалилось левое крыло, и, беспорядочно вращаясь в воздухе, он стал падать. Возле горящего самолёта блеснул белый шёлк парашюта и тут же сгорел от пламени

самолёта. Раскрылся и зацепился за хвост самолёта второй купол. Неудачливый парашютист оказался привязанным к своему обречённому самолёту. Так, совершенно реально, выглядит одна только строчка из лётной книжки Кожедуба. Это был он - со своим ведомым, тут же, на последних каплях бензина, выполнивших посадку.

Первые два периода, когда полк базировался на аэродромах Козельщина и Зелёное, полёты к месту боя проходили в небе Кировоградской области, а воздушные бои на границе Кировоградской и Днепропетровской областей.

15 декабря 1943 года 2-й Украинский фронт соединился с Черкасской группировкой войск. Были освобождены Черкассы, Чигирин, Знаменка, Александрия и Новая Прага. 5 января 1944 года войска 2-го Украинского фронта перешли в наступление в районе города Кировограда.

Иван Никитович 16 января при сопровождении самолётов Пе-2 в районе Большой Виски сбил одного “мессера”. На следующий день после завершения Корсунь-Шевченковской операции, которая происходила с 26 по 29 января 1944 года, 30 января, он, выполняя прикрытие наземных войск в районе населённых пунктов Шпола - Лебедин, провёл четыре воздушных боя, в которых сбил один Ju -87 и один “мессер”. Попрощался он с Кировоградщиной 14 марта 1944 года, когда при прикрытии переправы через Южный Буг, может быть где-то в районе Гайворона, им был сбит последний по счёту в нашем крае фашистский самолёт Ju -87.

Полное освобождение Кировоградской области от немецко-фашистских захватчиков произошло 19 марта 1944 года в селе Перчуново Добровеличковского района, расположенном на автострате Кировоград - Кишинёв (Помошная, Николаевка, Перчуново).

Итак, из шестидесяти двух сбитых им во время войны самолётов, девятнадцать выпадает на период освобождения Кировоградщины. В число сбитых девятнадцати самолётов вошли: 10 пикирующих бомбардировщиков Ju -87 из эскадры немецкой авиации поля боя SG-52 подполковника Ганса-Карла Штеппа, 8 истребителей Vf-109G из эскадры

немецкой истребительной авиации JG-52 подполковника Дитриха Храбака и один бомбардировщик He-111H из эскадры KG-27 или KG-53 1-го корпуса люфтваффе.

В честь освобождения Кировограда 302 истребительная авиационная дивизия, в которой воевал Кожедуб, получила почётное звание Кировоградской.

Иван Никитович Кожедуб родился в семье крестьянина 8 июня 1920 года в селе Ображиевка на Сумщине. После семилетней школы, поступив и окончив химико-технологический техникум в 1940 году, он был призван в армию и направлен в Чугуевскую военную авиационную школу лётчиков.

По окончании лётной школы в 1941 году был оставлен в ней в качестве лётчика-инструктора. Он неоднократно писал рапорта о посылке его на фронт в действующую армию, но постоянно получал отказ. Вместе с училищем он передислоцировался на аэродром Чимкент и продолжал обучать курсантов-лётчиков технике пилотирования самолётов УТ-2, УТИ-4 и И-16.



(Его по тем временам хорошо помнит ветеран Государственной лётной академии Украины Иван Яковлевич Якутин, который с 1941 года был курсантом Чугуевской военной авиационной школы лётчиков и там встречался с Иваном Никитовичем).

Иван Никитович вспомнил бывшего курсанта Чугуевской военной авиационной школы лётчиков Ивана Яковлевича Якутина. В его свидетельстве пилота он оставил свой автограф.

Это свидетельство хранится в музее авиации лётной академии

Его победный боевой путь начался 6 июля 1943 года в битве за Харьков в качестве командира авиационной эскадрильи самолётов Ла-5. В этот день при прикрытии наземных войск в районе населённого пункта Яковлево им был сбит первый вражеский пикирующий бомбардировщик Ju -87.

Впервые звание Героя Советского Союза ему было присвоено в боях над Кировоградщиной 4 февраля 1944 года.

После освобождения Кировоградщины он был повышен в должности и звании, когда 302-ю Кировоградскую истребительную авиационную дивизию перевели в 16 воздушную армию 1-го Белорусского фронта. Его назначили на должность заместителя командира 176 Гвардейского истребительного авиационного полка этой дивизии, с присвоением воинского звания гвардии капитан.

19 августа 1944 года ему была вручена вторая, а 18 августа 1945 года третья золотая звезда Героя Советского Союза.

В 1949 году он окончил Военно-воздушную академию, в 1956 году - Академию Генерального штаба.



Иван Никитович Кожедуб - слушатель Военно-воздушной академии.

С 1971 года работал в центральном аппарате ВВС, а с 1978 года в группе генеральной инспекции МО СССР.



Апрель 1985 года. Иван Никитович Кожедуб почётный гость 190 ИАП (Канатово).

В апреле 1985 года он посетил 190 истребительный авиационный полк, дислоцировавшийся на аэродроме Канатово под Кировоградом и Кировоградское Высшее лёгкое училище Гражданской авиации.



В апреле 2005 года дубу посаженному Иваном Никитичем Кожедубом во дворе Государственной лётной академии Украины исполнилось 20 лет.
Дубовый лист, поднятый автором у ствола могучего дерева осенью 2005 года.

На территории Государственной лётной академии Украины растёт дерево, посаженное его руками. Это уникальный дуб, привезенный из Ялты, которому в 2005 году исполнилось 20 лет (растёт у макета самолёта Як-42 во внутреннем дворе первого учебного корпуса).

Он стал Маршалом авиации, депутатом 2-5 созывов Верховного Совета СССР, членом Президиума ЦК ДОСААФ.

Иван Никитич награждён двумя орденами Ленина, семью орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом “За службу Родине в ВС СССР” III степени, медалями, а также иностранными орденами и медалями.

Он - Почётный гражданин городов Бельцы, Чугуев, Калуга, Купянск, Сумы и других. В селе Ображиевка ему при жизни установлен бронзовый бюст Героя.

Существует мнение, что Иван Никитович воевал на самолёте Ла-7. Действительно, в Москве, в Центральном музее авиации выставлен на всеобщее обозрение самолёт Кожедуба Ла-7. Несколько строчек из книги В.Б. Шаврова «История конструкции самолётов в СССР. 1938-1950 г.г.». На странице 217 читаем: «Ла-7 был выпущен в конце 1943 года и в течении января – апреля 1944 года проходил государственные испытания». Расстались же мы с Иваном Никитичем 14 марта 1944 года. В апреле 1944 года самолёт Ла-7 начал в массовом количестве поступать в ВВС и стал одним из основных наших истребителей в последний год войны.

Глава 13. В небе Кировоградщины наши враги

В последние годы появились книги, в которых мы увидели своего врага времён 2-й мировой войны в образе человека. Это книги Толивера Р.Ф. и Констебля Т.Дж. «Лучший асс второй мировой войны», выпущенная в Москве в 2002 году

и М.В. Зефирова “Штурмовая авиация Люфтваффе”, выпущенная там же в 2003 году.

Значительная часть содержания этих книг отводится Кировоградской операции. О том, что 19 октября на Кировоградский аэродром Новониколаевка прибыла с аэродрома Новое Запорожье и Малая Берёзовка III группа 52 эскадры Люфтваффе, в которой на должности командира 9 эскадрильи воевал лучший асс второй мировой войны Эрих Хартманн, написано в 13 главе. Кратко о нём.

Эрих Хартманн родился 19 апреля 1922 года и только 10 октября 1942 года, после окончания 2-й школы истребительной авиации в Цербст-Ангальте и полуторамесячного нахождения в резерве был распределён на восточный фронт в 7-ю эскадрилью 3-й группы 52 эскадры. В небе над Кировоградом 20 октября 1943 года он выполнил 366-й утренний, боевой вылет, в котором сбил два самолёта P-39 “Аэрокобра”.



Эрих Хартманн

В то же день на 368 послеобеденном боевом вылете он сбил ещё одну “Аэрокобру”, доведя счёт сбитых самолётов до 139-ти. По данным авторов этой книги, компетентность которых не вызывает сомнения у работников российского журнала “Авиация” Александра Швыдкина и Валерия Белова (читай послесловие к книге), всего в небе над Кировоградом Хартманн сбил двадцать самолётов, доведя счёт своих побед до 202. Только 2 марта 1944 года в Кировоградском небе он сбил десять самолётов!

Однако, есть и сомнения о количестве сбитых самолётов, начиная с 15 декабря 1943 года, то есть в самый разгар Кировоградской операции. Всё дело в том, что все его

победы до 13 декабря 1943 года включительно были зафиксированы в его первой лётной книжке, которая благополучно сохранилась в Германии. Его же вторая лётная книжка с информацией о дальнейшей деятельности пропала при аресте американцами, а данные об остальных победах Хартманна взяты из дневника 52 эскадры или из его писем своей невесте Урсуле Петч.

А теперь давайте познакомимся с отдельными лётчиками немецкой авиации поля боя из эскадры SG-2 подполковника Ханса-Карла Штеппа, дислоцированной на аэродромах: I группа - Первомайск, II группа - Малая Виска, III группа - Злынка.



Командиром III группы эскадры SG-2, которая к концу января из Злынки перелетела в Первомайск, был гауптман Ханс-Ульрих Рудель.

Командир III группы эскадры SG-2
гауптман Ханс-Ульрих Рудель.

Вот как он вспоминает о своём полёте утром 25 января 1944 года.: “Однажды утром я со своим адъютантом Фикелем (на Ju-87D-3) вылетел на разведку в район Кировограда. Атаковав несколько целей, мы повернули обратно. Мы ещё не пролетели и половины обратного пути, когда попали в область сильнейшего тумана. Фикель летел почти вплотную, чтобы не потерять меня из виду. Землю было едва видно.

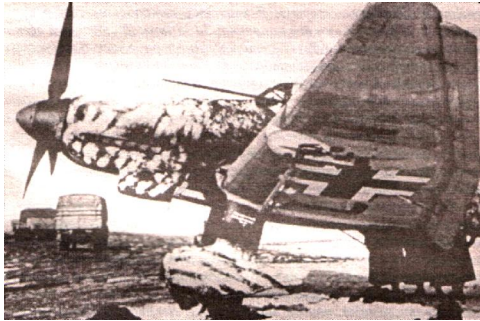
Где-то в районе Ново-Украинки я прямо перед собой неожиданно увидел высокую дымовую трубу и едва избежал столкновения. Вокруг стояла серая стена тумана, горизонта не было видно. Можно подняться выше, но всё равно я где-нибудь должен буду снова опуститься вниз. Кто знает, на сколько десятков или сотен километров распространяется зона тумана? К счастью у меня достаточно топлива и мы

летим дальше на запад. Самолёта Фикеля больше не видно. Может, он врезался в ту самую трубу? Пока местность подо мной более или менее гладкая, я опускаюсь ниже, к самой земле. Появляются телеграфные столбы, деревья и небольшие холмы, и я снова вынужден подниматься выше, в самую гущу тумана.

Я решаю медленно, ориентируясь только по приборам, снизиться до высоты 3 - 4 метров. Любое препятствие на нашем пути будет последним для нас. Я лечу по компасу, и по моим расчётам минут через двадцать должен показаться наш аэродром в Первомайске. Ландшафт становится всё более холмистым, а туман ещё более плотным. Вряд ли я смогу там приземлиться. С большим трудом мне удастся избежать “встречи” с ещё несколькими неожиданными препятствиями. Это уже слишком!

“Хенчель, мы садимся!” - “Где?” Я не знаю, так как ничего не вижу, всё вокруг серо. Я поспешно убираю газ и буквально нащупываю землю своими шасси. На наше счастье, на пути у нас ничего нет. Самолёт останавливается. Хенчель сдвигает фонарь и вылезает на крыло. На его лице сияет счастливая улыбка - “какие, однако, мы свиньи!” Видимость на земле составляет не более 50 метров. Мы стоим, по-видимому, на холме, где туман не такой густой. Я слышу рядом шум проезжающих автомобилей. Вероятно, рядом дорога.

Хенчель идёт на разведку, а я сижу в кабине и радуюсь жизни. Вскоре он возвращается, и моё предположение подтверждается - позади нас шоссе. Армейские водители сообщили Хенчелю, что отсюда около 50-ти километров до Первомайска. Я запускаю двигатель, и мы катимся в направлении дороги. Видимость чуть больше 30-ти метров. Мы выезжаем на дорогу и едем по ней, как будто на автомобиле. Я быстро приспосабливаюсь и удачно уклоняюсь от встречных машин. Их водители, только подъехав к нам вплотную, понимают, что это самолёт, и не верят своим глазам. Так мы едем в течение двух часов.



Ju-87 Руделя на шоссе возле Первомайска.

Наконец мы подъехали к перекрёстку, где расстояние между столбами явно меньше размаха плоскостей нашей “Штуки”. Я разворачиваюсь и съезжаю на обочину. До Первомайска ещё 12 километров. С попутной армейской машиной я возвращаюсь в свой штаб, а Хенчель остаётся охранять самолёт. На аэродроме меня встретили с большой радостью, так как время полёта, на которое был рассчитан запас топлива, уже давно истекло, а от нас не было никаких известий. О Фикеле же по-прежнему ничего не было известно, и это нас беспокоило. К полудню туман начал рассеиваться, и я на машине поехал к месту остановки нашего “автомобиля”. Мы спокойно взлетели и спустя несколько минут сели в Первомайске. Во второй половине дня я совершил ещё один вылет. Когда я вернулся, мне сообщили, что из Ново-Украинки звонил Фикель и что он и его бортрадист целы и невредимы. Теперь наша радость была окончательной”.



Обер-фельдфебель Герман Бухнер

В начале января 1944 года “Фокке-Вульф” II./SG2 вместе с “Мессершмиттами” из II./SG52

базировались на аэродроме Малая Виска. Обер-фельдфебель Герман Бухнер (68 побед), в своих мемуарах пишет: “была глубокая зима, и метеорологические условия были не очень хорошими. Наше положение также было не лучшим. Русские танки прорвались в районе Кировограда. Дороги, ведущие на юго-запад, были забиты советской техникой и колоннами обеспечения. Дел у нас хватало. Мы летали с утра до поздней ночи, атакуя их, и были очень “непопулярны” у русских. Последствия этого не заставили себя долго ждать.

В ночь на 13 января советские танки сумели прорваться к нашему аэродрому. Приблизительно в полночь прозвучал сигнал тревоги, адъютант командира группы разбудил нас. Мы собрались в здании деревенской школы и получили приказ самостоятельно пробираться на аэродром.

Русские Т-34 с пехотой на броне были уже в деревне и на восточной окраине аэродрома, где были рассредоточены самолёты Ил/СГ52. Восемь Вф109Г были раздавлены танками. Один Т-34, проехав по крыше командного пункта, провалился в траншею. Русская пехота тем временем атаковала позиции зенитных 20-ти миллиметровых установок. Пилоты и механики собрались на западной окраине аэродрома.



FW-190 на аэродроме
Малая Виска.

Нам было приказано подготовить к уничтожению наши FW-190 и техническое оборудование на случай, если русские смогут захватить весь аэродром. Сигналом должна была послужить зелёная ракета с командного пункта группы, после чего мы должны были пешком двигаться на запад. Вокруг - густая чёрная ночь и мороз. Приблизительно около трёх часов утра мы увидели, что к нам приближается какая-

то тёмная фигура. Это был исполняющий обязанности командира II./SG52 гауптман Йозеф Хайбёк, который сообщил, что большинство его самолётов раздавлены танками. Мы стояли вокруг, застыв на морозе, в ожидании дальнейших приказов.

К рассвету бой на восточной окраине аэродрома стал стихать. При первых лучах света над аэродромом на небольшой высоте прошла тройка He-111 с очевидным намерением бомбардировать его. Они, должно быть, думали, что аэродром уже захвачен. Нам удалось в последний момент остановить их, выпустив опознавательные сигнальные ракеты. Потом появились Ju-87, выискивающие цели на восточной окраине. Один из них был сбит русскими, но его экипаж сумел выпрыгнуть на парашютах. Приблизительно к 10.00 моторизованная пехота при поддержке наших 88-мм зенитных пушек окончательно ликвидировала прорыв. Все советские танки были подбиты, а пехота была уничтожена или взята в плен. Теперь мы могли отдохнуть спокойно. Наши FW-190 были не повреждены, и к полудню всё уже шло, как обычно. Я получил приказ вместе с тремя другими пилотами отправиться в Умань, чтобы забрать там четыре новых FW-190”.

Выделенный текст явно свидетельствует о том, что немцы в своих мемуарах нередко дают неправдивую информацию.

Глава 14. Авиация в боях под Кировоградом

(Из статьи Вадима Колечкина. Журнал “Авиация и Время” № 6 - 2003 и № 1 - 2004).



Вадим Колечкин/ Кировоград

Авиация в боях под Кировоградом в январе 1944 г.

5 января 1944 года войска 2-го Украинского фронта генерала армии Ивана Степановича Конева начали Кировоградскую наступательную операцию, чтобы окружить и уничтожить немецкие войска и выйти в районы



Командующий 2-м Украинским фронтом

Иван Степанович Конев.

Новоукраинки, Новомиргорода, Златополя, Большой и Малой Виски. Приданная фронту 5-я ВА генерал-лейтенанта Сергея Кондратьевича Горюнова насчитывала 787 самолётов (239



бомбардировщиков, 135 штурмовиков, 393 истребителя и 20 разведчиков).

Противостоявший им 1-й авиакорпус люфтваффе генерал-лейтенанта К. Ангерштайна мог использовать под Кировоградом не многим более 400 боевых самолётов.

Из-за сложных метеорологических условий (низкая облачность и туман) с нашей стороны в полном составе действовали лишь 1-й штурмовой авиационный корпус (ШАК) и 7-й истребительный авиационный корпус (ИАК). Остальная авиация периодически простаивала. Из запланированных 1120 самолётов вылетов было выполнено только 734.

У немцев особенно трудно пришлось 52 эскадре “Мессершпиттов” Bf 109G-4 и Bf 109G-6, которые хуже других самолётов были приспособлены к работе с полевых аэродромов.

Численное превосходство наших самолётов было налицо (более чем в 6,5 раз!). В этот день около 9.00 немецкий лётчик Карл-Хайнц Плукер из 2-й группы 52 эскадры доложил о сбитом самолёте Ил-2. Примерно через 2,5 часа список его побед пополнили два самолёта Як-1; ещё один уничтоженный “Як” и “Аэрокобру” записали себе в актив пилоты из 3-й группы 52 эскадры, а капитан Йозеф Хайбек привёз фото-подтверждение на сбитый самолёт Ил-2.

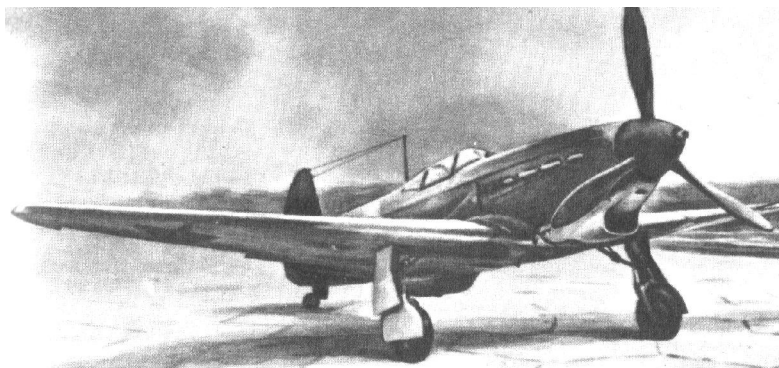
6 января погода улучшилась, и авиаторы нанесли мощные удары по очагам сопротивления немцев, а также по железным и автомобильным дорогам на Кировоград. Командир 673 штурмового авиационного полка самолётов Ил-2 майор А.П. Матиков во главе 18 самолётов атаковал пехоту противника в районе Завадовки.

Капитан Пошивальников из 800-го штурмового авиационного полка во главе группы самолётов Ил-2 успешно действовал по вражеским позициям в районе Аджамки и даже сбил в воздушном бою один Bf 109G.

Всего на протяжении этих суток экипажи штурмовиков корпуса выполнили 348 вылетов и доложили

командованию об уничтожении 26 танков, 112 автомашин, 7 батарей полевой и зенитной артиллерии, 7 самолётов в воздушных боях при потере 2-х своих экипажей. Увеличение активности авиации быстро сказалось на общей обстановке и привело к прорыву немецкой обороны на главном направлении.

Отражением налётов немецкой авиации занялись в этот день истребители. С 13.45 по 14.45 восьмёрка самолётов Як-1 из 183 ИАП (ведущий лейтенант А.Я. Голубенко) прикрывала наземные войска в районе Нововодяное. Боевой порядок состоял из ударной группы и группы прикрытия, эшелонированных по высоте. Когда в районе патрулирования появилось тридцать шесть He-111, которых сопровождали 8 “Мессершпиттов”, Голубенко повёл в атаку на бомбардировщики ударную четвёрку, а группа прикрытия, возглавляемая лейтенантом Леоновым, связала боем немецкие истребители. Боевой порядок “Хейнкелей” был нарушен, они в беспорядке сбросили свой груз и повернули назад. Во время преследования один бомбардировщик удалось сбить. Четвёрка Леонова провела результативный бой против Vf 109G, уничтожив два вражеских истребителя.



На вооружении 203, 294 и 302 ИАП находились и самолёты Як-1Б.
(Смотрите выше состав 5-й ВА на 5.01.1944 года)

С 16.46 по 17.40 шестёрка Як-1 (ведущий лейтенант Паровин) патрулировала в районе Капитановки и встретила восемнадцать Ju 87 без истребительного прикрытия. Ведущий решил атаковать немецкие бомбардировщики всей группой. В первой же атаке Паровин сбил один “Юнкерс”. Пикировщики потеряли строй и развернулись на запад. Преследуя противника, старший лейтенант Савченко, лейтенанты Паровин и Яковенко сбили по одному самолёту.

В тот день части 1-го БАК выполнили 57 боевых вылетов, нанося удары по ближнему тылу немецких войск. В том числе, бомбардировщики Пе-2 854-го Гвардейского БАП (ведущий - командир полка подполковник А.А. Новиков) на дороге Кировоград - Ровное уничтожили 15 автомашин с пехотой и грузами. 1-й ШАК выполнил 215 боевых вылетов по автодорогам. Семёрка Ил-2 (ведущий командир АЭ 66-го ШАП лейтенант Пушкин) уничтожила между Братолюбовкой и Гуровкой 5 автомашин и хранилище боеприпасов. Девятка Ил-2 (ведущий - старший лейтенант А.А. Девятьяров) после штурмовки выдержала бой с восемью “Мессершмиттами” в котором воздушные стрелки уничтожили три истребителя. Тяжёлые бои с широким использованием танков развернулись в районе Новгородки. Четвёрка Ил-2 из 735-го ШАП (ведущий - лейтенант И.А. Филатов) после удара по немецким танкам вступила в бой с группой Ju 87 и сбила 2 самолёта.

7 января 1-я немецкая группа 52 эскадры перебазировалась на полевою площадку у посёлка Новокрасное.

На аэродром Малая Виска перелетела 2-я и 3-я группы 52 эскадры, кроме того, часть подразделений 3-й группы заняли лётное поле у Злынки. Стремясь избежать потерь, немцы атакывали с одного захода и уходили на повышенной скорости. Лишь в случае отсутствия в воздухе наших истребителей Ju 87 совершали 2-3 захода. Боевые порядки немецких истребителей, как правило, были эшелонированы по высоте. Воздушные бои пилоты люфтваффе старались вести на вертикалях, избегая виражей и лобовых атак. В

большинстве случаев пытались “поднять” бой на высоту более 4000 м, где Bf 109G-6 имели преимущество перед Як-1 и Ла-5Ф.

Только в этот день лётчики 52 эскадры уничтожили 15 советских самолётов (семь Ил-2, четыре Як-9, одну “Аэрокобру” и три ЛаГГ-3, которых в составе 5 ВА не было). Из них два загадочных ЛаГГ-3 сбил лейтенант Э. Хартманн – будущий асс № 1 люфтваффе.

Однако наиболее результативным в тот день стал пилот 52 эскадры фельдфебель Герберт Бачник, он заявил об уничтожении в одном бою пяти Ил-2.

8 января был освобождён Кировоград. В районе Лелековки и Балки-Злодейки в окружение попали до 15000 немецких солдат и офицеров. Семёрка Ил-2 (ведущий командир АЭ 667 ШАП капитан А.П. Компаниец) атаковала немецкие войска в районе Лелековки, уничтожив 5 танков, 10 автомашин и до двух рот пехоты. Другая семёрка той же части во главе с командиром АЭ Г.Т. Красотой уничтожила до 16 автомашин с пехотой. Над линией фронта шли упорные воздушные бои. Немецкие истребители неуклонно увеличивали счёт своих побед. За этот день они заявили о сбитых 9-ти советских истребителях.

9 января части 1-го ШАК продолжали наносить удары по окружённым частям вермахта. Особенно отличилась 3-я АЭ 930-го ночного БАП самолётов У-2. Её командир А.Дорошенко предложил новый тактический приём, когда тихоходные, внезапно появившиеся ночью над головой самолёты наносили залповый бомбовый удар всей эскадрильей. Позднее пленные показали, что серия взрывов, почти слившихся в один, и плотный дождь осколков не только наносили большой ущерб, но и оказывали на врага сильный деморализующий эффект.

Немцы, не желая мириться с потерей Кировограда, начали стягивать в Малую Виску пехоту и танки для мощного контрнаступления. В штабе 2-го Украинского фронта

Части 1-го корпуса люфтваффе, действовавшие под Кировоградом, на 01.01.1944 г.

Эскадра, ком-р	Группа	Эскадрилья	Аэродром	Тип самолета
Истребительная авиация				
JG 52, подп-к Д.Храбак	I/ JG 52		Апостолово	Bf 109G-6
	II/ JG 52			Bf 109G-4
	III/ JG 52			Bf 109G-6
Авиация поля боя				
SG 2, подп-к Г.-К.Штепп	I/SG 2		Первомайск	Ju 87D-3
	II/SG 2		Малая Виска	FW 190A-4/5 FW 190F-3 Hs 123B
	III/SG 2		Злынка	Ju 87D-1/3/5
	10(pz.)/SG 2			Ju 87G-1
	Gt.IV/SG 9		Новокрасное	Hs 129B
		12(pz.)/SG 2		Hs 129B
		14(pz.)/SG 2		Hs 129B
Бомбардировочная авиация				
KG 27, м-р Р.Киль	I/KG 27		Первомайск	He 111H-16
	II/KG 51		Николаев	Ju 88A-4/14
KG 53, под-к Ф.Покрандт	II/KG 53		Раховка	He 111H-16
			Первомайск	He 111H-14/16
				He 111H-11
Разведывательная авиация*				
		1(H)/21	Копани Багерово	FW 189A-2
		2(F)/22	Первомайск	Ju 88D1/2
		5(H)/41	Новый Буг	FW 189A-B
		3(F)/121	Одесса	Ju 188F
		4. FAGr 5		
Транспортная авиация				
TG 5			Фокшаны	Me 323
TG 2			Одесса	Ju 52

*По данным советской разведки, на юге Украины базировались также: NAGr 54, FAGr 100, FAGr 41, 3(f.)/1.

Из статьи Вадима Колечкина в журнале «Авиация и время» №6, 2003 год.

оценили ситуацию и решили нанести по железнодорожному узлу и по расположенным поблизости аэродромам удар.

Создали на основе 8-го механизированного корпуса рейдовую группу, в которую включили все исправные танки соединения (20 ”тридцатьчетвёрок” и ”Валентайнов”).

В ночь с 9 на 10 января группа проникла в немецкий тыл, устроила настоящий погром на железнодорожной станции и в селе Палиивка, после чего танки капитана Н.С. Проценко ворвались на самолётные стоянки 1-й и 3-й групп 52 эскадры, уничтожая вражескую технику огнём и гусеницами. Немцы открыли сильный артиллерийский огонь и три танка были подбиты.

С утра против рейдовой группы были брошены значительные сухопутные силы и авиация. Под давлением врага танкисты отходили к линии фронта, но в Марьяновке у них кончилось горючее. С донесением к линии фронта отправили один танк Т-34 младшего лейтенанта А. Дусенбаева.

12 января в Марьяновку удалось доставить горючее и боеприпасы и группа наступившей ночью прорвалась к своим.

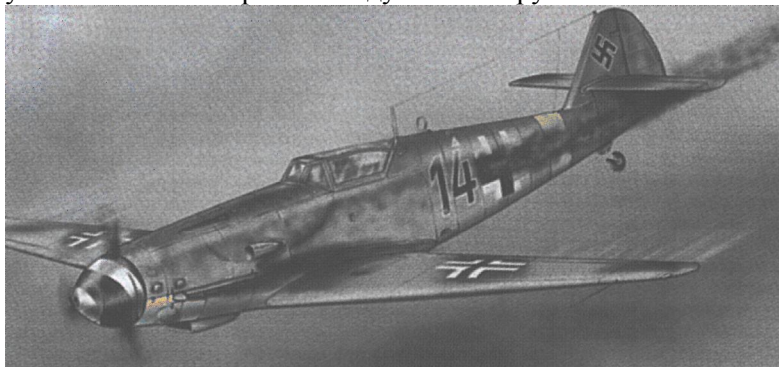
Всего с 1 по 11 января части 5-й ВА осуществили 2485 боевых вылетов. Израсходовано 31443 бомбы, 65018 снарядов, 151214 патронов, 913 Рсов и 96 зажигательных ампул ”КС”.

12 января Пе-2 из 1-го БАК в сопровождении истребителей 302-й ИАД бомбили село Благодатное.

Лётчики 7-го ИАК, прикрывая войска в районах Кировограда, Андреевки, Новгородки, совершили 110 самолётовывлетов, провели 8 воздушных боёв.

В этот день отличилась восьмёрка Р-39 ”Аэрокобр” 508 ИАП, возглавляемая старшим лейтенантом Михалевым. Во время патрулирования её лётчики обнаружили 12 ”Юнкерсов” Ju 87, пытавшихся пройти к нашим позициям на высоте 2000 метров. В атаку сразу же пошли 4 ”Аэрокобры”

ударной группы. Михалев сбил одного “Юнкерса”, который упал в 3-4 километрах к западу от села Грузского.



Началась общая свалка. Младший лейтенант Павленко сбил 109G.

Пара капитана П. Чепиноги атаковала бомбардировщики снизу, и её ведущий также уничтожил вражеский самолёт. В это время подошло не менее четырнадцати FW 190 и Bf 109G, на перехват которых бросилась пара прикрытия лейтенанта Стройкова. Вскоре большинство наших самолётов вступило в бой с истребителями противника. Началась общая свалка. Младший лейтенант Павленко сбил Bf 109G, а потом FW 190, атаковавший Чепиногу, который уже успел добавить к своему счёту “Мессершмитт”. Ещё два FW 190 поджёл младший лейтенант Семененко, но его машина получила повреждения. Младшие лейтенанты Бабенышев и Павленко сбили один из “Юнкерсов”, но тут Бабенышева неожиданно атаковала пара “мессеров”, его самолёт задымил, но пилоту удалось удачно приземлить самолёт в районе Кировограда.

Наступившей ночью 312-я НБАД вела разведку дорог Бобринец-Ровное, Вишняковка-Ровное и населённых пунктов Большая Виска, Вишняковка и других, а также бомбила железнодорожные станции Новоукраинка и Помощная.

С немецкой стороны наиболее результативными в этот день были пилоты 3-й группы 52 эскадры. Они

претендовали, как минимум, на 3 сбитых около 11.00 “Аэрокобры” и два Ил-2 (14.35 и 14.37). Победы засчитали лейтенантам Й.-Х. Майеру и Ф. Шаллю, унтер-офицеру Г. Гайдесу, обер-фельдфебелю Ф. Войдиху и фельдфебелю Штанду. Унтер-офицер К. Батен из 1 группы 52 эскадры претендовал на ещё одну “Кобру”, сбитую около 14.30, но по документам 7-й ИАК потерял в тот день два Р-39.

В честь освобождения Кировограда 1-й ШАК, 1-я БАД, 205 и 302 ИАД получили почётное наименование Кировоградских.

13 января немцам удалось стабилизировать линию фронта в 20-30 км западнее Кировограда. Несколько дней 2-й Украинский фронт готовился продолжать наступление, подтягивая резервы и накапливая боеприпасы. Действия авиации затрудняли сложные погодные условия. Перебазировавшийся на кукурузное поле возле села Хировка, 427-й ИАП почти неделю бездействовал из-за густого тумана.

15 января войска 2-го Украинского фронта начали наступление в направлении Новоукраинки. Авиационным частям была поставлена задача – обеспечить наземным частям (5-й Гвардейской танковой армии, 53-й армии и 5-й Гвардейской армии) прорыв переднего края обороны противника, уничтожая живую силу и технику врага на поле боя, подавляя резервы и очаги сопротивления и уничтожая авиацию противника.

В 8.50 Ил-2 и Пе-2 выставили дымовые завесы, прикрывая выдвижение наземных войск. Через 10 минут шесть девяток Пе-2 из 1-го БАК начали бомбить места сосредоточения противника у населённых пунктов Большая Виска, Благодатное и Новоалександровка.

С 9.50 до 10.40 четыре девятки Ил-2 нанесли удары в районах Андреевки, Александровки и Овсяниковки.

С 10.15 до 10.30 две девятки Пе-2 сбросили свой груз в районе Марьяновка – Фёдоровка.

Одновременно авиацию поддерживала артиллерия, а затем в атаку пошли танки и пехота при поддержке штурмовиков 1-го ШАК.

5-ю Гвардейскую армию генерала Жадова и 5-ю Гвардейскую танковую армию генерала Ротмистрова прикрывал 7-й ИАК, пилотам которого с самого начала этого дня пришлось отражать атаки немецкой авиации. Противниками были истребители 3-й группы 52 эскадры, а также истребители 2-й группы и пикировщики 3-й группы 2 эскадры.

Над боевыми порядками главной ударной силы 2-го Украинского фронта – танковой армии Ротмистрова - произошло пять воздушных боёв. С нашей стороны в них приняли участие пять шестёрок и восьмёрок “Аэрокобр”, а с немецкой – до 30 Ju 87, 26 Bf 109G и 30 FW 190. На протяжении всего дня группы советских штурмовиков буквально проталкивали наземные подразделения через оборону немцев.

Так, вскоре после полудня семёрка Ил-2 (ведущий капитан Пошивальников) атаковала узел сопротивления противника на восточной окраине Александровки. Лётчики выполнили 3 захода, подожгли несколько автомашин, уничтожили до двух взводов пехоты. Неожиданную атаку двух пар FW 190 отразили воздушные стрелки и истребители прикрытия. Из вылета не вернулся один Ил-2.

С 13.15 до 13.30 восьмёрка Ил-2 из 667-го ШАП (ведущий – старший лейтенант Б.В. Лопатин) проштурмовали укрепленный узел немцев в районе Новоалександровки, уничтожив три автомашины, танк и артиллерийскую батарею и вызвав большой пожар. Ей пришлось вступить в бой с четвёркой “Мессершмиттов” и сбить одного из них. В этот день наши войска овладели районом Благодатное – Ивановка.

16 января авиация снова пошла в бой. “Пешки” нанесли удары по Большой и Малой Виске, Павловке, Марьяновке, а “Илы” атаковали немецкие войска на поле боя, транспортные колонны в ближнем тылу противника и железнодорожные

объекты. Интенсивность полётов немецкой авиации по мере продвижения наступавших войск 2-го Украинского фронта стала возрастать.



Крупный двухмоторный бомбардировщик Ju 88.

Так, пилоты 7-го ИАП провели уже 10 воздушных боёв при участии в них 35 Ju 87, 58 Vf 109G, 8 FW 190, а также достаточно крупных сил двухмоторных бомбардировщиков 17 He 111 и 3 Ju 88, которые за два последних дня появились впервые.

24 вражеских самолёта были объявлены сбитыми при потере трёх своих P-39. Немецкие истребители в свою очередь объявили об уничтожении 13 “кобр”, двух Ла-5, трёх Як-9, одного Як-1, трёх Ил-2 и двух самолётов-призраков, загадочных ЛаГГ-3 (которых в составе 5 ВА не было). Наибольшего успеха добился лейтенант Ф. Шалл из 3 группы 52 эскадры (Як-9, Ла-5 и два P-39). По три сбитых на счету лейтенантов И.-Г. Майера и Э. Хартмана (как раз последнему принадлежат оба “ЛаГГа”). К исходу дня советские войска вплотную подошли к Новомиргороду и Малой Виске.

17 января группы по 9-18 Пе-2 в сопровождении истребителей выполнили 41 самолётовылет на бомбардировку немецких войск в районе Андреевки, Кульпанки, высоты 229,6, железнодорожных станций Малая Виска и Шевченково. Утром над линией фронта восьмёрка Як-1 из 427 ИАП перехватила группу Ju 87 и уничтожила 7 вражеских бомбардировщиков. С нашей стороны был сбит самолёт лейтенанта П.М. Субботина. Лётчик посадил

горящую машину в расположении немецких войск возле села Обертасовка, покинуть кабину не смог и погиб.

За этот день в девяти воздушных боях 7-й ИАК потерял три “Аэрокобры”. Ночью 312 НБАД нанесла удары по немецким войскам на переднем крае, а также по железнодорожным станциям Новоукраинка и Помошная.

Теперь бомбардировщики противника группами по 10-30 самолётов бесперывно атаковали боевые порядки танковых корпусов. Истребители докладывали об очередных победах (18 машин, 4 из которых зачли Э. Хартману). Фельдфебель Ф. Войдих доложил об уничтожении 5 самолётов (один Ил-2 и четыре Р-5). Участились случаи прорыва немецких бомбардировщиков к прикрываемым истребителями объектам. Так, в 15.40 шестёрка “Аэрокобр” 508 ИАП доложила об уничтожении 4-х Vf 109G, но через 5 минут над полем боя появилось 12 “Мессершмиттов”, которые связали боем группу Кочергина. В район прикрытия беспрепятственно прошли немецкие бомбардировщики и сбросили свой груз. Активно действовали штурмовики из 2-й группы 2 эскадры, которые атаковали позиции нашей артиллерии и пехоты, охотились за автомашинами и повозками на автодорогах.

18 января значительно ухудшилась погода. Резко потеплело, облачность опустилась до 100-300 метров, затуманило с видимостью менее 500 метров, и пошёл дождь. В этот и следующие дни 1-й бомбардировочный и 7-й истребительный корпуса, а также 312 дивизия боевых вылетов не выполняли. Лётчики 4-го ИАК продолжали патрулировать в районах Александровка, Андреевка, Большая Виска, Овсяниковка, Алексеевка, Владимировка, Пятихатка и вели разведку в интересах командования фронта. Штурмовики действовали над полем боя и ближними тылами немцев отдельными парами или одиночными экипажами, осуществляя свободный поиск целей с попутной разведкой.

Снижением активности нашей авиации воспользовались немцы. Они быстро обнаружили, что армия Ротмистрова осталась без прикрытия и, не встречая сопротивления в воздухе, стали наносить продолжительные бомбоштурмовые удары.

19 января 5-ю Гвардейскую танковую армию, понесшую большие потери (в корпусах осталось буквально по несколько боеспособных танков), пришлось вывести из боя, что сделало невозможным продвижение вперёд всего фронта. Вышел приказ о подготовке 1-го и 2-го Украинских фронтов к окружению немецких войск в Мироновско-Звенигородском выступе (Корсунь-Шевченковская операция).

В период подготовки к новому наступлению активность авиации обеих сторон осталась невысокой.

23 января немецкие бомбардировщики попытались нанести удары по накапливавшей силы 5-й Гвардейской танковой армии.

24 января боевые порядки 20-го танкового корпуса бомбили 18 Ju 87 и до 20 Ju 88. Истребители 4-го ИАК совместно с 1711-м зенитно-артиллерийским полком и 355 полком малокалиберной зенитной артиллерии отразили эти налёты. Особого ущерба танковым частям германская авиация тогда не нанесла.

Всего за январь в районе Кировограда лётчики 5-й ВА выполнили 5914 боевых вылетов, провели 242 воздушных боя, заявив о сбитии 241 самолёта противника (107 Vf 109G и 30 FW 190, 10 He 111, 5 Ju 88, 72 Ju 87, 14 FW 189,

1 Hs 126, 1 Do 217, 1 Hs 129. Ещё 74 вражеских самолёта объявили уничтоженными зенитчики.

Согласно современным немецким источникам на кировоградском направлении люфтваффе потерял 161 самолёт (60 сбитых, 59 тяжело повреждённых и 42 самолёта составляют эксплуатационные потери).

Многие немецкие заявки также не подтверждаются советскими документами. Так, за январь было представлено 141 фотографическое подтверждение (54 P-39, 31 Як, 3 Ла-5,

27 Ил-2, 21 ЛаГГ-3, 4 Р-5, 1 Пе-2). В отчётах 5-й ВА за тот период значится 75 потерянных самолётов (22 истребителя и 2 разведчика сбила немецкая авиация, 9 штурмовиков – зенитная артиллерия, 26 штурмовиков не возвратились из боевых вылетов по неизвестным причинам и 16 самолётов списали, как не боевые потери). Ещё 40 машин совершили вынужденные посадки, были эвакуированы и переданы в тыл на ремонт. Если учитывать истребители, которые немцы в своей статистике называют не сбитыми, а тяжело повреждёнными, то завышение количества сбитых самолётов с обеих сторон составляет примерно 4,5 раза. Нет доказательств того, что немецкие или советские лётчики лгали сознательно. Скорей всего у них не было возможности отследить судьбу атакованного самолёта. С нашими лётчиками всё ясно – они рассчитывали на показания свидетелей – самый ненадёжный способ подтверждения. Но к немецким пилотам, фиксировавшим результаты своих атак на фотоплёнку, остаются вопросы. Например, откуда взялось такое количество “ЛаГГов”? И если в начале месяца эти мифические “ЛаГГи” охотились исключительно за Хартманном, то в конце месяца их появление в небе Кировоградщины приобрело характер эпидемии. Эвальд Янке, Герберт Бачник, Фриц Облезер, Гельмут Вестер, Карл Штумпф заявили о сбитии этого несуществующего в 5-й ВА самолёта.

Повторюсь, что днём 8 января 1944 года на заснеженную бетонку аэродрома Кировоград приземлились первые шесть самолётов Р-39 “Аэрокобра” которые пилотировали лётчики первой эскадрильи 129 ИАП: командир эскадрильи Фёдор Фёдорович Архипенко, заместитель командира эскадрильи Виктор Королёв, лётчики Николай Бургонов, Михаил Васильевич Лусто, Евгений Пахомович Маринский и Фёдор Трутнёв.

Вслед за ними на аэродром Кировоград прибыл 48 отдельный гвардейский Нижнеднестровский ордена Суворова разведывательный авиационный полк под

командованием гвардии полковника П.С. Лозенко.

В разведывательном авиационном полку было пять авиационных эскадрилий. Две АЭ на пикирующих бомбардировщиках Пе-2, две на американских двухмоторных бомбардировщиках А-20Ж и одна авиационная эскадрилья – учебная.

Боевые авиационные эскадрильи с апреля 1944 года продвинулись за фронтом на запад, а учебная эскадрилья и штаб остались в Кировограде. Но после победы, с июня 1945 года, боевые эскадрильи вернулись и полк, уже в полном составе, базировался на аэродроме Кировоград до мая 1947 года.

Кроме того, в мае 1945 года на аэродром Кировоград перебазировалось военное авиационно-разведывательное училище из города Давленково Башкирской АССР. Начальником этого училища был генерал-майор авиации Жуков. В 1946 году училище было расформировано.

С 1945 по 1948 год на аэродроме Алексеевка, там, где сейчас расположен крытый рынок, стало базироваться звено из трёх самолётов По-2 Киевского авиационного отряда Украинского территориального управления гражданского воздушного флота под командованием Л.В. Проничева. Звено занималось обслуживанием нужд области по перевозке пассажиров, почты, грузов и выполнения санитарных заданий.

В Кировоградском областном архиве хранится протокол заседания исполкома Областного Совета депутатов трудящихся от 25 июня 1946 года. "Про передачу Лелековского аэродрома областному совету ТСО Авиахима".

Глава 15. Авиаторы - уроженцы Кировоградщины в ВОВ

Алексеев Георгий Александрович. Родился в 1917 году в селе Константиновка Новоукраинского района Кировоградской области. Работал в местном совхозе, а потом переехал в Макеевку Донецкой области, где трудился на

металлургическом заводе. Там же учился в аэроклубе и позже поступил и окончил военную авиационную школу пилотов.



Георгий Александрович Алексеев.

С первых дней Великой Отечественной войны принимал участие в боевых действиях в качестве командира звена 50-й бомбардировочной авиационной дивизии. Воевал на Северном Кавказе и Кубани. Проявлял особую изобретательность, выполняя приказы командования при вылетах на бомбардировку скоплений фашистов в районе Армавира, Тихорецкой, городов Донбасса. В 1942 году удостоен звания Герой Советского Союза. Только в одном бою его звено в Армавире уничтожило почти 70 самолётов, три зенитные батареи, много другой боевой техники и живой силы противника. 28 февраля 1943 года Георгий Александрович погиб в бою над Армавиром. Награждён орденом Ленина.



Вишневецкий Константин Григорьевич. Родился 8 июня 1914 года в селе Солдатском Устиновского района в семье рабочего карьера.

Константин Григорьевич Вишневецкий.

Учился вначале в Устиновской средней школе, а затем в Николаевской школе ФЗО. После

окончания фабрично-заводского обучения работал машинистом на Новоданиловском камнедробильном заводе. Очень любил общественную работу и в 1934 году был избран секретарём Казанковского райкома ЛКСМУ. В июне 1935 года по комсомольской путёвке поступил в 8 военную авиационную школу пилотов в Могилёве. 7 ноября 1936 года, с отличием закончив лётную школу, был направлен в авиационную бригаду для дальнейшего совершенствования лётного мастерства. В начале войны он был уже командиром истребительного звена 33 ИАП на Западном фронте. За первые два месяца войны он совершил 76 боевых вылетов и принял участие в 15 воздушных боях. Был тяжело ранен. После выздоровления, до января 1943 года служил инструктором, заместителем командира авиационной эскадрильи по политчасти и командиром авиационной эскадрильи 298 ИАП 4-й воздушной армии. Выполнил 123 боевых вылета и лично сбил 10 самолётов противника. Летал в постоянной паре с Василием Дрыгиным. 24 августа 1943 года старшему лейтенанту Вишневецкому Константину Григорьевичу было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. 30 июля 1944 года во время проведения Львовско-Сандомирской операции командир авиационного полка Вишневецкий погиб. Похоронен во Львове на Кургане Славы.

Дикий Михаил Прокофьевич. Родился в 1917 году в селе Большая Андрусовка Светловодского района.



Михаил Прокофьевич Дикий.

Окончил Днепродзержинский металлургический техникум и Луганскую военную авиационную школу пилотов. За участие в советско-финской войне награждён

орденом Красного Знамени. За время Великой Отечественной войны выполнил 367 боевых вылетов. Провёл более ста воздушных боёв и лично сбил 18 самолётов противника. В 1943 году удостоен звания Герой Советского Союза. Воевал на Северном Кавказе, в небе Украины, Молдавии, Румынии, Болгарии, Югославии и Венгрии. Награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны и другими наградами. Демобилизован в 1958 году в звании полковник. Жил в Виннице.

Дрыгин Василий Михайлович. Родился 8 марта 1921 года в селе Чечелиевка Петровского района в крестьянской семье.



Василий Михайлович Дрыгин.

В раннем детстве остался сиротой и воспитывался в детском доме города Днепродзержинска. После окончания Днепропетровского индустриального техникума в 1936 году работал в литейном цехе завода имени Дзержинского.

Одновременно учился в местном аэроклубе. После выполнения программы первоначальной лётной подготовки на самолёте У-2 поступил в Качинскую военную лётную школу пилотов. К большому сожалению, у автора нет данных о том, в каком полку и на каких самолётах проходила его лётная служба после окончания лётной школы, но фактом является то, что в 1941 году он вступил в войну уже вполне зрелым лётчиком-истребителем. Он воевал в 1941 году в небе Украины над «Голубой линией» в составе 298 ИАП 4-й воздушной армии. За время войны совершил 260 боевых вылетов и сбил 17 вражеских самолётов. Дважды был тяжело ранен. 24 мая 1943 года капитану Дрыгину Василию

Михайловичу было присвоено почётное звание Героя Советского Союза. После войны он окончил Ростовский институт народного хозяйства и Академию Генерального штаба Вооружённых Сил СССР имени Ворошилова. Жил в Ростове-на-Дону.

Евтушенко Никифор Тимофеевич. Родился 7 февраля 1917 года в селе Старая Осота Александровского района Кировоградской области.



Никифор Тимофеевич Евтушенко.

В 1937 году окончил Каневский сельскохозяйственный техникум и по путёвке комсомола поступил в Мелитопольскую военную школу стрелков-бомбардиров. В качестве штурмана самолёта-бомбардировщика с первого дня Великой Отечественной войны принимал участие в боевых действиях на Западном, Брянском и 2-м Прибалтийском фронтах. Закончил войну штурманом 367-го бомбардировочного Краснознамённого авиационного полка в звании капитана. После войны был слушателем курсов штурманского факультета Военно-воздушной академии, работником органов МВД СССР. С 1965 года работал заместителем начальника красильного цеха деревообрабатывающего комбината в Москве. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны и многими медалями.

Едкин Виктор Дмитриевич. Родился 21 июня 1917 года в городе Александрия в многодетной рабочей семье. В 1937 году он окончил Ждановский металлургический техникум и по путёвке комсомола по специальному набору ЦК ВЛКСМ поступил в Чугуевское военное авиационное училище лётчиков. С 1940 года служил в Ленинградском военном

округе. С первых дней Великой Отечественной войны



Виктор Дмитриевич Едкин.

воевал на Ленинградском, Северо-Западном, 1-м, 2-м и 3-м Прибалтийских фронтах. Боевое крещение получил под Старой Руссой. Выполнил 350 боевых вылетов, провёл 150 воздушных боёв и сбил 21 фашистский самолёт. 18 августа 1945 года майору Едкину Виктору Дмитриевичу было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны, до 1971 года, он служил в реактивной авиации Группы советских войск в Германии.

С 1955 года ушёл в запас в звании полковника. Переехал жить в Одессу. До 1974 года работал механиком гидрографической лаборатории кафедры гидрологии Одесского гидрометеоинститута.

Жердй Евгений Николаевич. Родился 5 апреля 1918 года в селе Большая Виска Маловисковского района в крестьянской семье.



Евгений Николаевич Жердй.

После окончания школы работал на шахтах Донбасса. В 1938 году по комсомольской путёвке поступил и в 1940 году окончил Чугуевскую военную авиационную школу пилотов. Был оставлен работать в должности лётчика-инструктора.

На фронте в 8-й воздушной армии с марта 1942 года в звании лейтенант и в должности командира звена. Выполнил 80 боевых вылетов, лично сбил четыре самолёта противника и

четыре в групповых боях. В неравном бою над селом Марачи Купянского района Харьковской области закончились боеприпасы, и он вынужден был пойти на таран самолёта противника. Посмертно удостоен звания Героя Советского Союза и награждён орденом Ленина. В селе Маначи на могиле Героя установлен обелиск.

Захарченко Михаил Дмитриевич. Родился 13 ноября 1910 года в селе Червоно-Венедиктовка Александровского района Кировоградской области.



Михаил Дмитриевич Захарченко.

Учился в Шамовской сельскохозяйственной школе. В 1930 году окончил Качинскую военную авиационную школу пилотов. Великую Отечественную войну начал командиром авиационной эскадрильи и закончил командиром штурмового авиационного полка. Воевал на разных фронтах в составе 15-й и 17-й воздушных армий. На самолёте Ил-2 сам лично выполнил 64 боевых вылета. После войны командовал авиационной частью, в 1951 году окончил Военно-воздушную академию. Работал начальником военного авиационного училища, с 31 мая 1954 года генерал-майор. Награждён орденом Ленина, орденом Красного Знамени, орденом Александра Невского, орденом Отечественной войны I степени и тремя орденами Красной Звезды.

Кобылянский Иван Александрович. Родился 3 июля 1921 года в селе Верблюжка Новгородковского района в крестьянской семье. В 1929 году вместе с родителями переехал в Кривой Рог. Учился в школе и аэроклубе. В декабре 1939 года окончил Ульяновское авиатехническое



училище. В июле 1940 года поступил в Харьковское училище штурмовой авиации. Своё боевое крещение в качестве стрелка-бомбардира получил в августе 1941 года.

Иван Александрович Кобылянский.

Бомбардировали скопления врага на железнодорожных узлах Куцовка, Долинская, Знаменка, Александрия и Пятихатки. Затем были тяжёлые бои на Днестре, Сталинградском и Донском фронтах. 27 марта 1942 года сержанту Кобылянскому Ивану Александровичу было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Принимал активное участие в боевых действиях на Курской дуге. 22 апреля в бою под Краковом младший лейтенант Кобылянский Иван Александрович героически погиб. Похоронен в центральном парке польского города Кракова. Его именем названа улица в Кривом Рогу.

Колесниченко Василий Ефремович. Родился 4 апреля 1915 года в селе Кропивницкое Новоукраинского района.



Василий Ефремович Колесниченко.

Жил в Кировограде. В 1936 году окончил Кировоградский строительный техникум. Работал на новостройках Сталинграда. Поступил в Сталинградскую военную авиационную школу пилотов. Был выпущен из лётной школы в звании младший лейтенант.

Участвовал в Великой Отечественной войне. Выполнил 93 боевых вылета. В последнем бою под Воронежем 1 июля 1942 года таранил фашистский самолёт и был смертельно ранен (сильные ожоги на теле и ранения в ноги). Посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза и награждён орденом Ленина. Его имя носит Кировоградский строительный техникум.

Кравец Антон Филиппович. Родился 27 апреля 1922 года в селе Данилова Балка Ульяновского района Кировоградской области. В 1942 году окончил военную авиационную школу пилотов и до 1947 года находился на воинской службе. С 1949 года связал свою жизнь с гражданской авиацией. Летал пилотом на самолётах По-2 и Ан-2. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1966 года командир авиационного звена Украинского управления гражданской авиации Кравец Антон Филиппович “за достижения по применению авиации в народном хозяйстве” удостоен звания Героя Социалистического Труда. В 1967 году он одним из первых переучился на новый реактивный пассажирский самолёт Як-40 и выполнял на нём пассажирские перевозки в ранге заместителя командира авиационной эскадрильи из Киевского аэропорта Жуляны, в частности, по маршруту Киев - Измаил. С 1982 года он - персональный пенсионер союзного значения. Награждён орденом Ленина и многими медалями.

Кравцов Иван Савельевич. Родился 19 февраля 1914 года в селе Новгородка Кировоградской области.



Иван Савельевич Кравцов.

После окончания школы работал в Кривом Рогу. В 1936 году по комсомольской путёвке поступил в Ейскую военную авиационную

школу пилотов, которую окончил в 1939 году и был направлен для прохождения службы в истребительный авиационный полк. Участник боевых действий советско-финской и Великой Отечественной войн. Воевал в основном на Балтике в качестве командира звена и командира авиационной эскадрильи в звании старшего лейтенанта. Иван Савельевич выполнил 432 боевых вылета и сбил 45 вражеских самолётов. В 1944 году он удостоен звания Героя Советского Союза. Награждён орденом Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Нахимова II степени, двумя орденами Отечественной войны I степени и многими медалями. Проживал в Геленджике.

Лановенко Марк Трофимович. Родился 30 марта 1912 года в селе Надеждовка Голованевского района в бедной крестьянской семье.



Марк Трофимович Лановенко.

Учился в родном селе. Работал вначале в Люшневатском отделе совхоза, а с 1929 года на строительстве шахты «Красная звезда» вблизи города Чистяково, возглавляя комсомольскую бригаду проходчиков. Заочно учился в Коммунистическом университете и в Ждановской совпартшколе. В авиации с 1934 года. Окончил Ворошиловградское военное авиационное училище имени Пролетариата Донбасса. После окончания училища служил в тяжёлой авиационной бригаде. Марк Трофимович был другом легендарного Николая Гастелло. В финской кампании он был помощником командира группы скоростных бомбардировщиков, которую возглавлял Гастелло. В 1939 году был направлен на учёбу в Военно-Воздушную академию имени Жуковского, которую

закончил уже после войны. На фронте с 22 июня 1941 года. После гибели Николая Гастелло воевал в должности командира его авиационной эскадрильи 42-й - а после Сталинградской битвы - 53-й Сталинградской бомбардировочной авиационной дивизии 4-го гвардейского авиационного корпуса 18-й воздушной армии. За время войны выполнил 317 боевых вылетов на бомбардировку войск и техники противника, в том числе 10 вылетов с посадкой во вражеском тылу к чехословацким партизанам. 15 мая 1946 года лётчик первого класса майор Лановенко Марк Трофимович был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. В отставку ушёл в звании полковника. Проживал в Москве.

Литвиненко Трофим Афанасьевич. Родился 18 октября 1910 года в селе Хмелевое Маловишковского района в крестьянской семье.



Трофим Афанасьевич Литвиненко.

Учился в родном селе, работал на сахарном заводе в Малой Виске. После окончания в Кировограде техникума работал в аппарате Знаменского райкома комсомола. В 1932 году был призван в Красную Армию и попал в танковые части. В 1934 году поступил в Одесскую школу военных лётчиков, откуда был переведен в Ворошиловградскую военную школу лётчиков, которую успешно закончил в 1935 году. Принимал участие в финской кампании. За проявленную отвагу в боях с белофиннами в 1940 году был награждён орденом Ленина. С первого дня войны лётчик-истребитель Литвиненко - в небе Ленинграда. На 38-м боевом вылете, 28 сентября 1941 года, был подбит вражеской зениткой и тяжело ранен в правую руку и левую ногу. После

выздоровления летал на самолётах связи и в учебном отряде. В январе 1944 года сел в самолёт-истребитель 191 ИАП. До конца войны выполнил 519 боевых вылетов и сбил 23 самолёта противника. 2 ноября 1944 года майор Литвиненко Трофим Афанасьевич был удостоен звания Героя Советского Союза. С 1945 года он - командир полка. День Победы встретил в небе над Германией. После демобилизации жил вначале в Ленинграде, а затем в Киеве. Умер в 1963 году.

Лядский Тимофей Сергеевич. Родился 28 февраля 1913 года на станции Долинской в рабочей семье.



Тимофей Сергеевич Лядский.

До 1925 года учился в местной семилетке, а позже на станции Чистяково. В 1929 году окончил школу ФЗО при железнодорожном депо в Таганроге и работал помощником машиниста. В 1933 году поступил в Ленинградский инженерно-экономический институт, откуда по спецнабору ЦК ВЛКСМ был направлен в военную школу лётчиков в городе Энгельсе Саратовской области. По окончании лётной школы был оставлен в ней в должности лётчика-инструктора. Писал многочисленные рапорта с просьбой послать его на фронт. В январе 1942 года его просьба была удовлетворена. Он - участник боёв под Москвой, при освобождении Белгорода и Киева в составе 90 гвардейского штурмового полка 4-й гвардейской Киевской авиационной дивизии 5 ВА. Участник Корсунь-Шевченковской битвы, освобождения Житомира, Бердичева, Польши, Румынии, Венгрии и Чехословакии. За мужество и отвагу 23 февраля 1945 года командир авиационной эскадрильи гвардии капитан Лядский Тимофей Сергеевич был удостоен звания Героя Советского Союза. После

демобилизации с 1959 года подполковник запаса Лядский работал диспетчером службы движения аэропорта Витебск.

Мацевич Василий Антонович. Родился 13 апреля 1913 года в селе Песчаный Брод Добровеличковского района.



Василий Антонович Мацевич.

Осиротевши в пятилетнем возрасте, воспитывался в Александровском детском приюте города Елисаветграда (на Ковалёвке). В 1927-1930 годах учился в школе ФЗО. Затем работал слесарем-лекальщиком механического цеха № 4 завода «Красная звезда». В 1932 году поступил в Ленинградский морской техникум. Со второго курса техникума был переведен в Оренбургскую военную школу лётчиков, которую окончил в 1936 году. Служил в авиационной бригаде Ленинградского военного округа. Участвовал в освобождении Западной Украины и в финской кампании. С первого дня Великой Отечественной войны громил гитлеровцев в небе Ленинграда. Выполнил около 300 боевых вылетов и лично сбил 16 вражеских самолётов. 14 февраля 1943 года капитану Мацевичу Василию Антоновичу было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны он окончил Академию Генерального штаба Вооружённых Сил СССР имени Ворошилова и командовал авиационной частью. В 1965 году демобилизовался в звании полковник. После демобилизации работал инспектором по безопасности полётов в Ленинградском объединённом авиаотряде. С 1972 года был членом Советского комитета ветеранов войны. Умер 6 сентября 1981 года в Киеве. В части, которой командовал Мацевич, вырос лётчик-космонавт № 2 – Герман Титов.

Науменко Степан Иванович. Родился в 1918 году в Злынке Кировоградской области.



Степан Иванович Науменко.

До 1936 года учился в местных начальной и средней школах. Работал токарем по металлу на одном из одесских заводов. В 1937 году поступил в 1-е Ленинградское военное авиационно-техническое училище. С декабря 1941 года участвовал в боевых действиях на фронтах Великой Отечественной войны в 615-м ночном авиационном полку лёгких бомбардировщиков в качестве техника авиационного звена. С мая 1942 по октябрь 1943 годов учился на курсах командиров звеньев при военной авиационной школе пилотов. С февраля 1950 по март 1951 года находился в специальной правительственной командировке, после которой был удостоен звания Героя Советского Союза. Вернувшись из командировки, он продолжал летать в должности командира авиационной эскадрильи, заместителя командира и с сентября 1959 года - командира авиационного полка. По состоянию здоровья 20 марта 1961 года был уволен в запас в звании полковник. Успешно окончив педагогический институт, работал в Подольске Московской области заместителем директора школы по производственному обучению, преподавал физику и общетехнические дисциплины. Позже работал старшим преподавателем Всесоюзного заочного политехнического института. Награждён орденом Ленина, орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны I степени и десятью медалями.

Нименко Степан Алексеевич. Родился 19 декабря 1911 года в селе Красноселье Александровского района в крестьянской семье.



Степан Алексеевич Нименко.

С детства воспитывался у деда. Был подпаском у местных куркулей. В возрасте 15 лет переехал в Москву и устроился учеником пекаря. В 1930 году поступил в Объединённую военную школу имени Центрального Исполнительного Комитета. В 1935 году окончил Борисоглебскую военную школу лётчиков. Война застала его в Ленинградском небе в должности командира звена. Воевал на Ленинградском, Брянском и 2-м Прибалтийском фронтах, пройдя путь до командира 825-го штурмового авиационного полка 15-й ВА. 18 августа 1945 года майор Нименко Степан Алексеевич поучил высшую награду Родины. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза. После войны он служил в Закавказском военном округе, а с 1948 по 1956 год был начальником Красноярского и Тамбовского аэроклубов. Полковник в отставке Нименко последнее время жил в Тамбове.



Осадчий Александр Петрович. Родился 9 июня 1907 года в селе Орловая Балка Знаменского района.

Александр Петрович Осадчий.

Семилетку закончил в Киеве. Работал подсобником и электро-

монтёром на станции Киев-2. В июне 1929 года поступил в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС РККА. С января по октябрь 1937 года он воевал в Испании. За участие в боях с фашистами был награждён орденами Ленина, Красного Знамени и медалью «За отвагу». В ноябре 1939 года он получает звание «полковник» и становится командиром истребительной авиационной дивизии. В первые дни войны лично сбил 5 вражеских самолётов. Прошёл боевой путь от Дона до Берлина. 27 июня 1945 года командир 11-й гвардейской ИАД 2-го гвардейского ШАК генерал-майор Осадчий Александр Петрович был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. С 1949 года в отставке. Жил в Киеве. Умер 3 марта 1981 года.

Пасечник Артём Спиридонович. Родился 31 декабря 1913 года в селе Байдаково Онуфриевского района.



Артём Спиридонович Пасечник.

Семнадцатилетним юношей начал трудиться деловодом в родном сельсовете. В 1931 году был призван в армию и направлен в военную авиационную школу пилотов. После её окончания с 1936 года служил в Ленинградском военном округе, где его и застала советско-финская война. В условиях суровой карельской зимы он выполнил 95 боевых вылетов. 11 марта 1940 года он в должности комиссара во главе эскадрильи истребителей полетел в глубокий тыл белофиннов на выручку двух пилотов, выполнивших там вынужденную посадку. Его самолёт в полёте был подбит, потерял управление и врезался в большой снежный сугроб. Белофинны устроили над комиссаром жестокую расправу: вырезали на теле звезду, облили мазутом и, привязав к

сидению самолёта, полуживого, кинули под лёд озера. Только через 11 дней тело Артёма Спиридоновича был отбито у врага. Посмертно он был удостоен звания Героя Советского Союза и награждён орденом Ленина.

Сливка Антон Романович. Родился 9 августа 1918 года в селе Подвысоком Новоархангельского района в бедной крестьянской семье.



Антон Романович Сливка.

Отца лишился в 2-летнем возрасте. С 1931 года жил в Ворошиловграде где закончил школу ФЗО. В 1936 году окончил рабфак. В ноябре 1938 года поступил в Ворошиловградскую 11-ю военную авиационную школу пилотов имени Пролетариата Донбасса. Учился вместе с будущим космонавтом Георгием Береговым. На фронте с первого дня войны в должности командира звена бомбардировочной авиации. В мае 1942 года был переведен в этой же должности в разведывательную авиацию. Выполнил 214 боевых вылетов. 4 февраля 1944 года командиру звена 118 отдельной дальнеразведывательной эскадрильи 7-й ВА было присвоено почётное звание Героя Советского Союза. После 1968 года он окончил Военно-Воздушную академию имени Гагарина и Академию Генерального штаба Вооружённых сил СССР имени Ворошилова. Командовал авиационным полком и авиасоединением, служил в центральном аппарате ВВС. После ухода в запас в звании «генерал-майор» с 1975 года работал начальником отдела Центральной аэрологической обсерватории в городе Долгопрудном. Жил в Москве.

Сухомлин Иван Мусеевич. Родился в 1909 году в Малой Виске Кировоградской области. Работал трактористом на базе “Свеклосоюза”. 29 декабря 1928 года по комсомольской



путёвке был зачислен курсантом Ленинградской военно-теоретической лётной школы. С 1937 года стал лётчиком-испытателем. Освоил 85 типов советских самолётов. Установил 40 мировых и всесоюзных рекордов скорости полёта с грузом и без него.

Иван Мусеевич Сухомлин.

25 мая 1936 года за выдающиеся личные успехи в овладении боевой авиационной техникой награждён орденом Ленина. Во время Великой Отечественной войны с аэродрома Севастополя летал бомбить нефтепромыслы Констанцы и военные объекты на территории Румынии. Он также штурмовал колонны танков на дорогах Крыма. Позже воевал в гвардейском Краснознаменном истребительном авиационном полку имени Сафонова в Заполярье. После победы снова вернулся к испытательной работе. В 1948 году окончил высшие академические курсы при Военно-воздушной академии имени Ворошилова. Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель и заслуженный мастер спорта СССР Сухомлин Иван Мусеевич демобилизовался 28 ноября 1973 года в звании полковник. Награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды. Жил в городе Жуковском Московской области.

Таран Григорий Алексеевич. Родился в 1912 году в селе Большая Мамайка, в семи километрах севернее города Елисаветграда в крестьянской семье. Это событие произошло как раз в тот год, когда авиатор Борис Россинский демонстрировал свои полёты над ипподромом города на самолёте “Блерио”. После Павла Кузнецова в 1910 году и



Сергея Уточкина в 1911 году это была третья демонстрация полётов. Авиация в нашей стране только-только начиналась, и Григорию суждено было принять в ней самое активное участие.

Григорий Алексеевич Таран.

В 1931 году столяр-станочник завода «Красная Звезда» получил комсомольскую путёвку и в 1933 году успешно окончил Батайскую школу пилотов ГВФ. Приказом начальника Главного Управления ГВФ от 19 сентября 1935 года при 1-й Объединённой школе пилотов и авиатехников ГВФ в Батайске были организованы Курсы по высшей лётной подготовке (КВЛП). Продолжительность обучения на курсах - 4 месяца. Количество обучающихся - 70 человек в созыв (три созыва в год). Начало занятий с 1-го января 1936 года. Эта дата стала началом истории Ульяновской ШВЛП. В этом приказе начальнику УУЗ ГВФ надлежало подобрать кандидатов на должности начальников курсов и инструкторов. Одним из инструкторов КВЛП стал Григорий Таран.

Итак - Батайск, небольшой городок и железнодорожная станция близ Ростова. В авиагородке находилась 1-я Объединённая школа пилотов и авиатехников, в которой училось около двух тысяч курсантов, а при школе - Курсы высшей лётной подготовки с 70-ю обучающимися. Один из инструкторов КВЛП - Григорий Таран. В школе подготовку проходили в визуальных полётах на самолётах Р-1, Р-5 и У-2, а на курсах высшую подготовку в усложнённых условиях инструкторы проводили на самолётах УТ-2 и Р-5, в основном для разведывательных целей. Методика “слепых полётов” была довольно примитивной. Слушателя в полёте накрывали

брезентовым колпаком, и его дальнейшие действия тщательно контролировал инструктор, находящийся в соседней кабине. Затем начали летать в более сложных условиях - по приборам, с использованием современных средств навигации. Начиналось радиовождение - полёты по зонным маякам с установленной на самолёте выпускной антенной. Уже в те годы на курсы начала поступать новая техника - военно-транспортные самолёты ПС-7, пассажирские - ПС-9 и К-5. Григорий Таран работал инструктором до лета 1939 года, до тех пор, когда Батайская школа была передана в ВВС, а курсы переведены в Минводы. Затем были полёты над Памиром, где находились огромные залежи стратегических полезных ископаемых, для разработки которых правительством в отдалённые высокогорные районы была проложена сеть воздушных трасс, на которых ковалось виртуозное лётное мастерство Григория. Высокое профессиональное мастерство, боевую инициативу и бесстрашие проявил уже в начальном периоде войны пилот Московской авиагруппы особого назначения ГВФ Григорий Алексеевич Таран. Когда в боях на дальних подступах к Ленинграду соединения Северо-Западного фронта, отрезанные от баз снабжения, начали испытывать острый недостаток в боеприпасах и продовольствии, им на помощь пришли гражданские авиаторы. Экипажи самолётов Ли-2, делая по два-три ночных рейса, доставляли нашим войскам срочные грузы и эвакуировали в тыл раненных. Однако даже такой напряжённый ритм лётной работы не давал возможности перебросить всё необходимое для наших соединений и тогда Таран принял крайне рискованное решение - выполнять задания и днём, причём без сопровождения истребителей. Для возможного боя с самолётами противника экипаж брал на борт тройной комплект пулемётных патронов. Его инициатива была одобрена командованием и подхвачена многими пилотами. В одном полёте при возвращении из Ленинграда командир корабля Таран и второй пилот Н.С. Дудник были ранены

осколками зенитного снаряда. Преодолевая боль, командир не оставил управление самолётом и довёл его до посадочной площадки. За этот подвиг Таран был награждён орденом Красного Знамени.

Командующий 1-й ВА в приказе отмечал: “Своей боевой работой 3-й полк обеспечил бесперебойность работы авиачастей и танковых соединений в наступательной операции 3-го Белорусского фронта на витебско-вильнюсском и оршанско-минском направлениях. Большая заслуга в этом принадлежит командиру полка капитану Тарану”. За успешное выполнение задания при освобождении Вильнюса 3-й авиаполк 10-й гвардейской транспортной авиадивизии ГВФ был удостоен почётного наименования “Вильнюсский”. “Этот авиаполк, - читаем в “Истории гражданской авиации СССР”, изданной в 1983 году, - успешно выполнял все поставленные перед ним задания. Опытный, высококвалифицированный и мужественный пилот Г.А. Таран проявил себя и как талантливый командир. За годы войны он совершил 599 боевых вылетов, из них 230 - в глубокий тыл противника. Он доставлял партизанам боеприпасы и вооружение, вывозил раненых, участвовал в десантных операциях. В одном из вылетов, пренебрегая смертельной опасностью, Таран вывез из тыла противника экипаж нашего сбитого самолёта. Личный пример командира вдохновлял на ратные подвиги подчинённых. Большую и ответственную работу выполнял наш земляк и в послевоенное время. Он был заместителем командира авиагруппы международных воздушных сообщений. Первым осваивал полёты на новой поршневой авиатехнике - самолётах Ил-12. Он доставлял членов правительственных делегаций в Лондон и Нью-Йорк, на Курильские острова, в Тегеран, Багдад, Каир, Тунис, Марсель, Сан-Франциско. Родина высоко оценила его боевые заслуги, удостоив звания Героя Советского Союза (5 ноября 1944 года), и наградив двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами

Отечественной войны I степени, многими медалями. В послевоенные годы он нелепо и трагически погиб на охоте в октябре 1948 года. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве. Его имя присвоено Сасовскому лётному училищу ГА, школе в подмосковном Внуково, улице в родном селе.

Худякова Антонина Фёдоровна. Родилась 20 июня 1917 года в селе Новая Слобода Брянской области.



Антонина Фёдоровна Худякова.

Училась в начале в местной церковно-приходской школе, а затем - в школе города Карачево и в индустриальном техникуме города Бежицы Брянской области.

С 1937 года работала мастером на Днепродзержинском машиностроительном заводе и училась в местном аэроклубе. Поступила в Херсонскую школу Осовиахима, по окончании которой, в 1940 году, стала штурманом-лётчиком. Работала в Брянском и Орловском аэроклубах. С самого начала Великой Отечественной войны добровольцем пошла в лётную часть Полины Расковой, а потом в полк Бершанской. После окончания в 1942 году курсов усовершенствования командного состава, с мая 1942 года она - участница боевых действий в должности заместителя командира авиационной эскадрильи ночных бомбардировщиков в составе 2-го Белорусского фронта. Выполнила 926 боевых вылетов с налётом 3 139 часов. В годы войны активно участвовала в обороне Северного Кавказа, разгроме немецких захватчиков на Таманском и Крымском полуостровах, в Белоруссии, Польше, Восточной Пруссии и Германии. После войны постоянно жила в Александрии. 15 мая 1946 года удостоена

звания Героя Советского Союза. С 1980 по 1981 год работала директором музея, помогала в организации краеведческого музея, в сборе экспонатов, подготовке экспозиций. Награждена орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, тремя орденами Отечественной войны I степени и многими медалями. Является почётным гражданином города Карачева и Александрии. Умерла 25 декабря 1998 года. В декабре 2003 года краеведческому музею города Александрия присвоено имя Героя Советского Союза Худяковой.

Шемендюк Пётр Семёнович. Родился 29 июня 1916 года в селе Липняжка Добровеличковского района.



Пётр Семёнович Шемендюк.

Окончил Одесское строительное училище и работал плотником в Комсомольске-на-Амуре. В 1938 году по путёвке комсомола поступил и в 1940 году окончил Батайскую военную авиационную школу пилотов. На фронтах Великой Отечественной войны с июня 1941 года. До июня 1943 года он выполнил 261 боевой вылет и в сорока воздушных боях лично сбил 13 и 6 в группе самолётов врага, за что удостоен звания Героя Советского Союза. Демобилизован в 1946 году. Жил в Херсоне и работал директором Музея комсомола Херсонщины. Награждён двумя орденами Ленина, орденом Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени и медалями.

Глава 16. Гвардейский Севастопольский Краснознамённый 198 БАП АДД

3 июня 1946 года на аэродром Кировоград из Польши перебазировался 198 гвардейский Севастопольский Краснознамённый БАП АДД на самолётах Б-25.



Американский бомбардировщик Б-25.

История полка такова: после перехода ВВС на полковую систему весной 1940 года в Могилёве началось формирование 125 скоростного БАП, пятиэскадрильного состава на самолётах СБ выпуска 1936 года, с 2-мя двигателями “М-100” мощностью по 750 л.с.

Экипаж скоростного бомбардировщика состоял из 3 человек: командира-лётчика, штурмана и стрелка-радиста. Длина самолёта - 12,57 м, размах крыла- 20,33 м, площадь крыла 56,7 кв. м. Масса пустого - 4060 кг. Масса загрузки - 1568 кг, скорость максимальная - 393 км/час, время набора высоты 1000 м - 2,8 мин, практический потолок - 9 000 м, дальность полёта - 2150 км, разбег и пробег по 300 м.

Полк за короткий срок стал хорошо организованной частью и после инспекторской проверки 4 августа 1940 года был зачислен боевой единицей в состав ВВС.



также
редко
ждало
летчи
истре
лийск
ставле
польз
нанес
ри. В
Союз
менд
личес
ветско
маши

Самолёт СБ принимал участие в Финской кампании

Ранним утром 22 июня 1941 года полк выполнил свой первый боевой вылет для нанесения бомбового удара по скоплению фашистской авиации на аэродроме Сувалки в составе группы из 27 самолётов СБ-2 во главе с ведущим командиром полка майором Кобцем Александром Ивановичем. Чуть более чем за месяц полком на Западном фронте было совершено 707 боевых вылетов, сброшено на врага 720 тонн бомб, сбито в воздушных боях 21 немецкий истребитель, уничтожено много живой силы и техники врага. С 25 июля 1941 года полк в составе двух эскадрилий переучился в Казани на новый пикирующий бомбардировщик Пе-2, прошёл стажировку на аэродроме Быково, перелетел на Ленинградский фронт. Со второй

половины сентября полк под руководством майора Сандалова приступил к выполнению боевых задач по обороне города Ленинграда. За четыре месяца было совершено 612 боевых вылетов, сброшено на врага 320 тонн бомб, уничтожено более 70 самолётов в воздушных боях и на аэродромах, много живой силы и техники противника.



Пикирующий бомбардировщик Пе-2.

О количестве потерь полка сведений нет, но о том, что они были, свидетельствует наземный таран 16 декабря 1941 года под городом Чудово экипажа лётчика Ивана Черных (штурман Семён Косинов, стрелок-радист Назар Губин), за что всем им было присвоено посмертно звание Героя Советского Союза. За высокое боевое мастерство и личный героизм звание Героя Советского Союза было присвоено также командиру полка майору Сандалову Владимиру Александровичу, штурману полка капитану Михайлову Василию Николаевичу, штурману эскадрильи лейтенанту Позднякову Алексею Петровичу. Более пятидесяти авиаторов были награждены орденами и медалями.

Приказ

**Народного Комиссара Обороны СССР № 0299 от 19 августа 1941 года
(секретно).**

Для поощрения боевой работы лётного состава ВВС КА, отличившихся при выполнении боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом, - п р и к а з ы в а ю ввести порядок награждения лётчиков за хорошую боевую работу:

I.

A. В истребительной авиации.

.

Б. В ближне-бомбардировочной и штурмовой авиации.

1. За успешное выполнение 10 боевых заданий или 5 боевых заданий ночью по разрушению и уничтожению объектов противника каждое лицо из состава экипажа представляется к правительственной награде и получает денежную награду 1 000 рублей.

2. За успешное выполнение 20 боевых заданий днём или 10 боевых заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется ко второй правительственной награде и получает денежную награду 2 000 рублей.

3. За успешное выполнение 30 боевых заданий днём или 20 боевых заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется к высшей награде - званию ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА и получает денежную награду 3 000 рублей каждый. Во всех случаях качество выполнения боевых заданий должны быть подтверждены обязательно фотоснимками в момент или спустя 3-4 часа и разведывательными данными.

4. Независимо от количества выполненных боевых заданий лётчик, штурман или стрелок-радист, лично сбивший

1 самолёт противника получает денежную награду 1 000 рублей;

2 самолёта противника - представляется к правительственной награде и получает 1 500 рублей;

5 самолётов противника - представляется ко второй правительственной награде и получает 2 000 рублей;

8 самолётов противника - представляется к званию ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА и получает денежную награду в 5 000 рублей.

В. В дальне-бомбардировочной и тяжело-бомбардировочной авиации.

.

Г. В ближне и дальне-разведывательной авиации.

.

II.

Порядок награждения частей ВВС КА и их командиров.

Представление к награждению орденами лучших авиационных полков и отдельных эскадрилий производится Командующими ВВС фронтов, исходя из результатов боевой работы при наименьших потерях людей и своей материальной части. Командиры и комиссары авиационных полков и эскадрилий представляются к правительственным наградам:

А. В истребительной авиации.

.

Б. В ближне-бомбардировочной и штурмовой авиации.

Командир и комиссар эскадрильи, выполнившей не менее 100 успешных боевых самолётывлетов при потере не более 3 своих самолётов - представляются к правительственной награде. Командир и комиссар полка, успешно выполнившие не менее 250 боевых самолётывлетов при потере 6 своих самолётов, представляются к ордену ЛЕНИНА.

В. В дальне-бомбардировочной и тяжело-бомбардировочной авиации.

.

Г. В разведывательной авиации.

.

III.

Поощрения за сбережение материальной части и безаварийность.

Лётный и технический состав независимо от характера выполняемой работы подлежит премированию денежной наградой за сбережение материальной части и полёты без поломок и аварий:

лётчики, независимо от стажа и командной категории, за каждые 100 полётов, за исключением полётов по кругу, без всяких лётных происшествий - получают награду 5 000 рублей (потеря лётчиком ориентировки при выполнении полёта исключает возможность получения денежной награды);

технический состав, обслуживающий самолёты, получает денежную награду в размере 3 000 рублей, при условии безотказной работы материальной части и при отсутствии невыходов её в полёт за каждые 100 самолётовывлетов;

руководящий инженерный состав получает 25% денежной награды от общей суммы премирования технического состава части.

За быстрый и качественный восстановительный ремонт самолётов личный состав ПАРМов премировать денежной наградой в размере 500 рублей за каждый восстановленный самолёт. За восстановление свыше 50 самолётов помимо денежной награды личный состав ПАРМов командованием дивизии представляется к правительственной награде.

Меры борьбы со скрытым дезертизмом среди отдельных лётчиков.

Командирам и комиссарам авиадивизий все случаи вынужденных посадок с убранными шасси и другие лётные происшествия, выводящие материальную часть самолётов из строя, тщательно расследовать. Виновников, совершивших посадки с убранными шасси или допустивших другие действия, выводящие материальную часть из строя без уважительных причин - рассматривать как дезертиров и предавать суду Военного трибунала.

Приказ ввести в действие с 20 августа с.г., передать в части ВВС и прочесть всему личному составу.

Народный Комиссар Обороны Союза ССР

И. СТАЛИН.

21 января 1942 года личный состав полка по ледовой "Дороге жизни" отбыл на отдых и переформирование. 5 марта 1942 года постановлением Государственного Комитета Обороны действующие дальнебомбардировочные части были соединены в АДД с подчинением непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования. В июне 1942 года личный состав полка на аэродромах Монино и Чкаловская освоил самолёт Б-25 и с 29 сентября 1942 года вошёл в состав Авиации Дальнего Действия. Он стал называться 125 БАП АДД.

Ещё в конце августа 1941 года по информации советского атташе, торгпредством в США были закуплены пять четырёхмоторных бомбардировщиков "летающая"

крепость”. Группе советских лётчиков во главе с прославленным Михаилом Михайловичем Грозовым, перелетевшим с экипажем в 1937 году на самолёте АНТ-25 из Москвы через Северный полюс в Сан-Джасинто (США), предстояло полететь за ними. Там же в США, предстояло переучиться и возвратиться на “летающих крепостях” в Москву. С этой целью советские лётчики с 28 августа по 5 сентября на двух гидросамолётах преодолела расстояние в 11 700 километров вдоль северных берегов СССР и Аляски за 64 лётных часа. Каково же было их разочарование когда, появившись на аэродроме Сиэтл (США) 7 сентября, они увидели закупленные торгпредством аэропланы. Вместо обещанных четырёхмоторных «крепостей» американцы, оказывается, нам продали пять двухмоторных бомбардировщиков “Норт-Америкен Б-25” среднего тоннажа и средней дальности (океан на них не перелетишь). Переучившись, группа вместе с самолётами на океанском корабле отправилась на родину. Наконец, 20 декабря 1941 года, был брошен якорь на рейде родного Мурманска.

1 января 1942 года в Белом доме в Вашингтоне состоялось подписание Декларации 26 государств, известной в истории под названием Декларация Объединённых наций, чем было официально оформлено военное сотрудничество стран, сражавшихся против фашистского блока. Эта декларация обязывала все государства, сражающиеся против фашистского блока, использовать все свои ресурсы для ведения войны и не заключать со странами фашистского блока сепаратного мира. По Ленд-лизу, системе передачи США займы или в аренду вооружения, боеприпасов, стратегического сырья, продовольствия и др. странам - союзникам по антигитлеровской коалиции в период 2-й Мировой войны, начали поступать и самолёты Б-25, навязанные нашей стране вместо “летающих крепостей”.

В составе АДД боевые действия полка на самолётах Б-25 велись с октября 1942 года в основном ночью в глубоком тылу противника, когда снижалось противодействие

зенитной артиллерии и вражеских истребителей, но это требовало от экипажей высокой выучки, мастерства в самолётовождении, поиске цели и точности в бомбометании. Приказом НКО СССР № 138 от 26 марта 1943 года 222 БАД было переименовано в 4-ю гвардейскую БАД АДД, а 125 БАП в 15-й гвардейский БАП АДД. С этого времени и до сентября 1944 года полком командовал гвардии подполковник Ульяновский Сергей Алексеевич, который в дальнейшем пошёл на повышение, а его на должности командира сменил гвардии подполковник Цыганенко Владимир Савич. За доблесть и мужество, проявленные личным составом полка при освобождении Севастополя, приказом НКО № 136 от 24 мая 1944 года 15 гвардейскому БАП АДД было присвоено наименование “Севастопольский”, а Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 августа 1944 года полк был награждён орденом Красного Знамени. С 15 декабря 1945 года полк был переименован в 198 гвардейский Севастопольский Краснознамённый БАП АДД. В начале июня 1946 года для постоянного базирования на аэродром Кировоград полк прибыл в составе трёх эскадрилий по десять самолётов (всего 31 самолёт). Лётный экипаж состоял из 5-6 человек, в зависимости от серии самолёта (командир, правый лётчик, штурман, стрелок-радист, воздушный стрелок и на некоторых самолётах - бортовой техник). После перебазирования в Кировоград, осенью 1946 года, командиром полка стал гвардии подполковник Михаил Данилович Козлов. Под его командованием экипажи выполняли полёты на групповую слётанность в составе звеньев, эскадрилий и полка, как в простых, так и в сложных метеоусловиях с пробиванием облачности, сбором и роспуском групп за облаками. Полк участвовал в учениях в составе дивизии и корпуса, а также в учениях по взаимодействию с Черноморским флотом. В октябре 1949 года командиром полка стал гвардии подполковник Онискович Дмитрий Николаевич.

В июле 1950 года личный состав полка переучился на самолёт Ту-4, на котором полк продолжал совершенствование боевой подготовки, освоил заправку самолётов в воздухе и совершал беспосадочные полёты на полную дальность с двумя заправками в воздухе.



Владимир Савич Цыганенко.

Гвардии подполковник Цыганенко Владимир Савич в начале июня 1946 года во главе 198 гвардейского БАП АДД самолётов Б-25 перелетел из польского аэродрома Мелец на постоянное место базирования - аэродром Кировоград. Родился он 15 июля 1910 года в Харьковской области. В декабре 1933 года окончил Одесскую школу лётчиков и получил назначение в Ленинградский военный округ на должность пилота в полк тяжёлых бомбардировщиков в звании младший лейтенант. С октября 1934 года - командир корабля, с декабря 1936 года — инструктор-лётчик, а с апреля 1938 года - заместитель командира эскадрильи. С ноября 1938 года он - инспектор техники пилотирования авиадивизии в Бобруйске. Владимир Савич - участник финской кампании. За успешное выполнение заданий в апреле 1940 года был награждён орденом Красной Звезды. В июле 1941 года он был переведен в Липецкий центр на должность заместителя командира авиаэскадрильи и в сентябре 1942 года в звании майор был назначен заместителем командира полка. В сентябре 1944 года был в звании подполковник назначен командиром 15 гвардейского Севастопольского БАП АДД. За годы войны совершил 66 боевых вылетов. Награждён двумя орденами Красного

Знамени и Красной Звезды, орденом Александра Невского и Отечественной войны I степени, медалями. Осенью 1946 года из Кировограда был направлен в Ивановскую 2-ю Высшую лётно-тактическую школу командиров частей АДД. По состоянию здоровья был списан с лётной работы и в 1955 году демобилизовался в звании полковник с должности заместителя начальника штаба этой школы. Умер 13 ноября 1971 года и был похоронен в Иваново.



Михаил Данилович Козлов.

Гвардии подполковник Козлов Михаил Данилович осенью 1946 года стал в Кировограде вторым командиром 198 гвардейского БАП АДД самолётов Б-25. Родился он 21 января 1915 года в Воронежской области. После успешного окончания военной школы лётчиков в Перми он проходил службу на Дальнем Востоке. В первые дни войны скоростной БАП, в котором он был командиром звена самолётов СБ-2, был переброшен на Западный фронт и с 24 июля 1941 года включился в боевую работу днём. В середине 1942 года полк вошёл в состав 222 БАД РГК, переучился на самолёт Б-25 и вступил на нём в боевые действия. В марте 1943 года полк был переименован в 13-й гвардейский, а затем ему было присвоено звание Рославльский и он был награждён орденом Красного Знамени. К тому времени на гимнастёрке у командира эскадрильи самолётов Б-25 Козлова появились второй орден Красного Знамени и орден Отечественной войны I степени. В 15-й гвардейский

Севастопольский Краснознамённый БАП АДД майор Козлов на должность заместителя командира полка прибыл в октябре 1944 года. За годы войны он выполнил 207 боевых вылетов. В Кировограде под его руководством полк продолжал напряжённую учебно-боевую подготовку, в которую входило освоение групповых полётов, полётов в СМУ, пробивание облаков, сбор и роспуск групп за облаками, участие в лётно-тактических учениях в составе полка, дивизии и корпуса, в учениях по взаимодействию с Черноморским флотом. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 23 февраля 1948 года Козлову Михаилу Даниловичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Осенью 1949 года Михаил Данилович из Кировограда убыл на учёбу в Военно-воздушную академию, после окончания которой летал на самолётах Ту-4, Ту-16, М-3 и командовал авиационными дивизиями дальней авиации. В 1957 году он успешно окончил Академию Генерального штаба, а в 1958 году ему было присвоено звание генерал-майор авиации.

Гвардии подполковник Онискович Дмитрий Николаевич в октябре 1949 года стал в Кировограде третьим командиром 198 гвардейского БАП АДД самолётов Б-25. Родился он 15 мая 1907 года в Тбилиси. После окончания в 1933 году



Борисоглебской школы командиров звеньев нёс службу в авиационных частях 1-й Рязанской высшей школы штурманов и лётчиков.

Дмитрий Николаевич Онискович.

Дмитрий Николаевич с первых дней войны летал на разведку и по спецзаданиям. Войну закончил заместителем командира полка в звании

подполковник. В 198 гвардейский Севастопольский Краснознамённый БАП АДД, дислоцированный на аэродроме Кировоград, он прибыл в 1947 году на должность командира эскадрильи. В этом же году был назначен на должность заместителя командира полка. После окончания Ивановской школы командиров частей стал командиром полка. В июле 1950 года личный состав его полка был переучен на самолёт Ту-4, на котором полк продолжал совершенствование боевой подготовки, освоил заправку самолётов в воздухе и совершал беспосадочные полёты на полную дальность с двумя заправками в воздухе. В 1966 году уволен в запас с должности начальника штаба 1-й Рязанской высшей школы штурманов и лётчиков в звании полковник.



Николай Иванович Коробчак.

Коробчак Николай Иванович был одним из тех, кто в строю гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД во главе своей эскадрильи самолётов Б-25 прилетел на аэродром Кировоград 3 июня 1946 года. Родился 13 марта 1918 года в Краснодарском крае. В 1941 году после окончания Таганрогской военной авиационной школы лётчиков-истребителей был оставлен в ней в качестве инструктора, а затем переведен в авиационный полк пограничных войск СССР. Только в мае 1943 года в ответ на настоятельные и многочисленные рапорта сержант Коробчак был направлен в 15-й гвардейский БАП АДД. Хорошие лётные навыки, приобретенные на инструкторской работе, и опыт полётов в строевой части

позволили быстро включить его в работу экипажа самолёта Б-25 сначала правым лётчиком, а затем командиром корабля. Войну закончил командиром звена в звании «старший лейтенант». Выполнив 135 боевых вылетов, был награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, тремя орденами Красной Звезды и медалями. После войны Николай Иванович продолжал службу в полку, стал командиром эскадрильи, вместе с полком переучился на самолёт Ту-4, летал на нём в качестве «заправщика», заправлял бензином другие самолёты топливом в полёте. Затем он освоил самолёт Ту-16, стал командиром полка, а с 1962 года - командиром авиационной дивизии. В 1965 году ему было присвоено звание генерал-майор и почётное звание «Заслуженный военный лётчик СССР». Демобилизован в 1971 году. Умер в 1981 году.



Анатолий Васильевич Тихомиров.

Тихомиров Анатолий Васильевич - также один из тех, кто в строю гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД во главе своей 3-й эскадрильи самолётов Б-25 прилетел на аэродром Кировоград осенью 1946 года. Родился он 15 октября 1919 года в Ленинграде. После окончания Энгельского военного училища лётчиков в августе 1942 года сержант Тихомиров прибыл в 125 БАП АДД на должность помощника командира корабля. В марте 1943 года в Кремле он с волнением и чувством гордости получил из рук Михаила Ивановича Калинина свою первую награду - орден Красной

Звезды. В это же время, при перерывах в боевой работе, гвардии младшего лейтенанта Тихомирова начали вводить в строй в качестве командира корабля, и в июне он выполнил свой первый самостоятельный боевой вылет. Есть несколько интересных описаний его боевой работы. В ночь с 9 на 10 октября 1943 года его экипаж выполнял боевой вылет на бомбардирование скоплений фашистских войск в районе Букринской излучины Днепра. Этот полёт был отмечен успешным выполнением задания и штурмовкой войск из пулемётов штурмана Мироненко Семёна Михайловича и командира. 5 февраля 1944 года полк выполнял бомбардировку ж/д узла Хельсинки. При подходе к цели прожекторы ослепили штурмана гвардии младшего лейтенанта Мироненко Сергея Михайловича. Гвардии лейтенанту Тихомирову умелым маневром удалось оторваться от световой зоны прожектора, штурман выполнил прицеливание и поразил цель. Пять успешных боевых вылетов совершил экипаж, сбросив на промышленные объекты Хельсинки 10 тонн бомб. В ночь с 18 на 19 сентября 1944 года при бомбардировке железнодорожного узла в Будапеште его экипажу была поставлена задача - после бомбометания произвести фотографирование результатов налёта полка. При заходе на цель его самолёт был схвачен лучами прожекторов и атакован истребителями врага. Резким маневром удалось выйти из лучей и уйти от атак. При повторном заходе на цель с обратным курсом всё повторилось. Тогда штурман, гвардии младший лейтенант Мироненко Семён Михайлович, дважды выстрелил над целью ракету по немецкому коду “Я свой”. Ракеты ввели в заблуждение зенитные расчёты, что позволило на следующем заходе сфотографировать результаты бомбового удара. За время войны он выполнил около 200 таких боевых вылетов, из них около 150 - в глубокий тыл врага. После войны 18 января 1946 года Анатолий Васильевич был назначен заместителем командира эскадрильи, а осенью 1946 года в Кировоград он прилетел уже в должности командира

эскадрильи. 14 декабря 1946 года при выполнении полётного задания в Воронеже произошла авиакатастрофа. В ней погиб весь экипаж. Похоронен экипаж в Кировограде. На братской могиле установлен памятник. А штурман Мироненко был в это время уже штурманом звена и в трагическом полёте участия не принимал. Он служил в полку до 1951 года, а затем в других частях. В 1965 году демобилизовался с должности старшего штурмана полка в звании подполковник.

Экипаж корабля Б-25 гвардии лейтенанта Шлеева Георгия Ивановича 3 июня 1946 года был в строю самолётов гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД, который летел из Польши на постоянное место базирования - аэродром Кировоград. Родился он 6 января 1923 года в Ленинградской области. После окончания Энгельского военного училища лётчиков в августе 1942 года прибыл в 125 БАП АДД на должность правого пилота в воинском звании сержант. Изучив оборудование и вооружение нового самолёта Б-25, он был включён в экипаж лейтенанта Павкина. Принимал участие в нанесении бомбовых ударов по эшелонам с войсками и боевой техникой противника на железнодорожных узлах, по самолётам и живой силе на аэродромах противника, по военно-промышленным объектам крупных городов, морским портам и опорным пунктам противника. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии. Оказывал помощь партизанам Югославии и Чехословакии. Летом 1943 года гвардии младший лейтенант Шлеев уже был командиром боевого воздушного корабля. Вот некоторые эпизоды из его постоянной боевой работы. Этим же летом его экипаж бомбардировал эшелоны с войсками и вооружением на железнодорожном узле Брянск. Вот и цель, хорошо освещённая САБами. Штурман, младший лейтенант Чилимов Борис Алексеевич, отыскал точку прицеливания. Несколько десятков секунд боевого пути и две тонны бомб полетели на эшелоны врага, готовые к отправке на фронт. В развороте

штурман и радист увидели, как серия разрывов от сброшенных бомб точно прошла наискось по эшелонам. В этот момент, один за другим, в самолёт вцепились зенитные прожекторы, а шапки разрывов зенитных снарядов плотным кольцом окружили самолёт. В негерметизированной кабине самолёта резко запахло порохом. Шлеев бросил самолёт в не координированный разворот, с резким снижением так, что штурман Чилимов, отделившись от сидения, повис на привязных ремнях. Разрывы снарядов остались в стороне, и прожекторы потеряли свою жертву. А вот второй эпизод. В ночь с 27 на 28 июня 1944 года экипаж гвардии лейтенанта Шлеева, успешно выполнив задание по бомбардировке авиации противника на аэродроме Барановичи, возвращался на свой аэродром. После отхода от цели самолёт был атакован фашистским ночным истребителем Me-110 и сбит. В живых остались Георгий Иванович с правым лётчиком гвардии лейтенантом Рычковым Александром Павловичем. Раненые и окровавленные они выбросились через аварийный люк. На парашютах приземлились в болотистую местность на партизанской территории. Утром Шлеева и Рычкова нашли партизаны, соорудили носилки и к вечеру доставили к месту базирования партизанского соединения генерал-майора Коржа. Вскоре их переправили на “большую землю” и они после излечения вернулись в родной полк. За время войны Георгий Иванович совершил 123 боевых вылета, из них 100 вылетов - в глубокий тыл противника. Был награждён орденами Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды и медалями. После войны Николай Иванович продолжал службу в полку, стал заместителем командира эскадрильи, вместе с полком переучился на самолёт Ту-4 и летал на нём. В 1953 году демобилизовался в звании капитан и постоянным местом своего проживания выбрал город Кировоград. Далее работал на заводах города, учился и успешно окончил в 1962 году вечерний факультет Кировоградского филиала Харьковского политехнического института. Работал инженером-

технологом на заводе “Металлист”. Умер 23 января 1985 года. Похоронен Николай Иванович в Кировограде. Штурман Чилимов Борис Алексеевич закончил войну штурманом звена в звании старший лейтенант и продолжал службу в полку. В 1951-1955 годах учился в Военно-воздушной Краснознамённой академии. Получил назначение на должность старшего штурмана авиадивизии, затем был заместителем главного штурмана оперативной группы. Демобилизован в 1974 году с должности главного штурмана оперативной группы в звании полковник и поселился в городе Николаеве. Рычков Александр Павлович по состоянию здоровья демобилизовался в 1946 году. Работал лётчиком-инструктором в Сумском аэроклубе и в Богодуховском лётном центре командиром корабля Ли-2. В течение трёх лет принимал участие в воздушных парадах ко Дню Воздушного Флота СССР. Умер 19 августа 1989 года и был похоронен в Гомеле.

Экипаж корабля Б-25 гвардии лейтенанта Осипова Николая Алексеевича 3 июня 1946 года был в строю самолётов гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД, который летел из Польши на постоянное место базирования - аэродром Кировоград. Родился он 22 мая 1922 года в Алтайском крае. После окончания Энгельского военного училища лётчиков в августе 1942 года прибыл в 125 БАП АДД на должность правого пилота в воинском звании сержант. Изучив оборудование и вооружение нового самолёта Б-25, он был включён в экипаж лейтенанта Лачина. Принимал участие в нанесении бомбовых ударов по эшелонам с войсками и боевой техникой противника на железнодорожных узлах, по самолётам и живой силе на аэродромах противника, по военно-промышленным объектам крупных городов, морским портам и опорным пунктам противника. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии. Оказывал помощь партизанам Югославии и Чехословакии. При нанесении бомбового удара по скоплению войск и боевой техники врага на окраине

Бреслау, в апреле 1945 года, по самолёту командира корабля гвардии лейтенанта Осипова прошла очередь снарядов, повредившая гидросистему. Открывшиеся из-за этого створки бомболока пришлось убрать аварийно, а ручку аварийной уборки привязать к пульта управления. При заходе на посадку после открытия крана аварийного выпуска шасси передняя стойка не стала на замок. Посадку экипаж произвел на основные шасси и хвостовую бобышку. В конце пробега самолёт уже ждала группа техников, которая сразу же прижала хвост самолёта к земле. В результате умелой и благополучно выполненной посадки самолёт к очередному боевому вылету был снова в строю. За годы войны Николай Алексеевич совершил 170 боевых вылетов, за которые был награждён орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды и медалями. После войны продолжал службу в полку, вместе с полком переучился на самолёт Ту-4 и летал на нём. В 1957 году был демобилизован в звании капитан.

Экипаж корабля Б-25 гвардии старшего лейтенанта Кокина Ивана Дмитриевича 3 июня 1946 года был в строю самолётов гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД, который летел из Польши на постоянное место базирования в Кировоград.



Иван Дмитриевич Кокин.

Родился он 11 ноября 1922 года в Мордовии. После окончания Энгельского военного училища лётчиков в августе 1942 года прибыл в 125 БАП АДД на должность правого пилота в

воинском звании сержант. Изучив оборудование и вооружение нового самолёта Б-25, он был включён в экипаж. Принимал участие в нанесении бомбовых ударов по эшелонам с войсками и боевой техникой противника на железнодорожных узлах, по самолётам и живой силе на аэродромах противника, по военно-промышленным объектам крупных городов, морским портам и опорным пунктам противника. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии. Оказывал помощь партизанам Югославии и Чехословакии. Однажды при нанесении полком бомбового удара по железнодорожному узлу Будапешт экипажу Кокина была поставлена задача - произвести фотоконтроль результатов бомбометания и фотографирование мостов через реку Дунай. При подходе к городу с южного направления оказалось, что южная часть города закрыта облаками. Пришлось снизиться под облачность на высоту 1500 метров, которая была мала для ночного фотографирования с ФОТабами. Выполнив маневр ухода от зенитного огня и прожекторов, экипаж принял решение набрать заданную высоту и произвести заход с северной стороны города, не закрытой облаками. И вот впереди по курсу цель, произведён сброс фотобомб и срабатывание фотоаппарата. Проявленные фотоснимки показали, что задание было выполнено успешно. За годы войны Иван Дмитриевич выполнил 183 подобных боевых вылета. Войну закончил в должности командира корабля и в звании старший лейтенант. Вместе с полком в 1950 году освоил самолёт Ту-4 и летал на нём. В 1951 году из Кировограда в должности заместителя командира эскадрильи был направлен на учёбу в Краснознамённую Военно-Воздушную академию. После её успешного окончания в 1955 году проходил службу в авиационных частях АДД. В 1975 году демобилизован с должности заместителя командира БАД АДД в звании полковник.

Второй лётчик гвардии младший лейтенант Манышев Валентин Константинович сразу после перебазирования

гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД из Польши в Кировоград приступил к вводу в строй на должность командира корабля самолёта Б-25 в 3-й эскадрильи гвардии старшего лейтенанта Анатолия Васильевича Тихомирова.



Валентин Константинович Манышев.

Родился Манышев 8 июня 1921 года в Волгоградской области. С апреля 1942, в период переформирования и перевооружения 125 БАП на самолёт Б-25, он был включен в состав экипажа в качестве стрелка-радиста. Первый боевой вылет экипажа состоялся 15 августа 1942 года. В районе Дорогобужа пробили облака и сразу увидели под собой забитую техникой шоссеиную дорогу. Манышев из своей башни опустил пулемётные стволы и нажал на гашетки. “Радист, не спеши обнаруживать себя. Дай сбросить бомбы” - приказал командир. Два, три доворота и десять ФАБ-100 серийей устремились вниз. Первый разрыв с недолётом, а остальные девять бомб легли точно по цели. “Вот теперь давай!” И Манышев вновь открыл огонь из своих крупнокалиберных пулемётов. В конце мая 1943 года ему было предложено сдать зачёты по авиатехнике и приступить к освоению пилотирования самолёта Б-25. В июне, сдав зачёты и выполнив несколько полётов днём, он приступил к боевым вылетам в качестве правого лётчика. Дважды в боевых полётах над целью отказывал двигатель. В сложной обстановке боевого полёта Манышев проявлял хладнокровие, находчивость, отличное знание авиационной техники и умело помогал командирам Тихомирову и Сидуну

пилотировать самолёт на одном двигателе от цели до своего аэродрома. Во втором таком полёте пришлось на одном двигателе преодолеть Карпатские горы и лететь от Будапешта до Умани. Однажды в полёте на спецзадание в момент покидания самолёта в глубоком тылу противника наш разведчик, зацепившись рацией, застрял во входном люке. Задержка могла привести к его приземлению за пределами заданного района. Пришлось выполнить повторный заход для сбрасывания. И всё это время, напрягая все силы, Манышев удерживал парашютиста, наполовину находившегося за пределами самолёта. За время войны он выполнил 208 боевых вылетов, из них 115 - правым лётчиком за что награждён двумя орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды, болгарским орденом «За Народна Свобода» II степени и медалями. Войну окончил вторым лётчиком в звании младший лейтенант. После войны стал в Кировограде командиром корабля самолёта Б-25, здесь же освоил самолёт Ту-4. Окончил Ивановскую Высшую школу АДД, стал военным лётчиком первого класса и летал командиром на реактивном бомбардировщике Ту-16. Демобилизовался в январе 1960 года с должности командира эскадрильи в звании майор. Умер 23 июня 1988 года и был похоронен в Полтаве.

Экипаж корабля Б-25 гвардии лейтенанта Редькина Леонида Николаевича 3 июня 1946 года



Леонид Николаевич Редькин.

был в строю самолётов гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД, который летел из Польши на постоянное место базирования

аэродром Кировоград. Родился он 15 января 1923 года в Горьковской области. После окончания Энгельского военного училища лётчиков в августе 1942 года прибыл в 125 БАП АДД на должность правого пилота в воинском звании сержант. Изучив оборудование и вооружение нового самолёта Б-25, он был включён в экипаж. Принимал участие в нанесении бомбовых ударов по эшелонам с войсками и боевой техникой противника на железнодорожных узлах, по самолётам и живой силе на аэродромах противника, по военно-промышленным объектам крупных городов, морским портам и опорным пунктам противника. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии. Оказывал помощь партизанам Югославии и Чехословакии. 25 марта 1945 года при нанесении бомбового удара днём, до наступления темноты, по военно-промышленным объектам города Данциг, экипаж гвардии лейтенанта Редькина до рубежа расхождения шёл в составе звена самолётов Б-25 гвардии старшего лейтенанта Тихомирова. В полёте по радио поступила команда нанести удар по запасной цели - скоплению войск противника на переднем крае южнее города. Самолёты звена перестроились в колонну по одному на визуальную видимость и стали на высоте 1000 метров выходить на запасную цель. Экипаж Редькина, пройдя сквозь огонь зенитной артиллерии и сбросив на цель восемь 250-килограммовых фугасных бомб, вдруг увидел объятый пламенем наш самолёт Ил-4 и его экипаж, снижающийся на парашютах. По спускающимся лётчикам зенитчики противника из мелкокалиберной артиллерии открыли огонь. Тихомиров, а вслед за ним и Редькин резко развернули свои самолёты в сторону огневых зенитных позиций врага и подавили огнём своих самолётов огонь зенитчиков. Экипаж горящего бомбардировщика приземлился в расположение наших войск. За время войны Леонид Николаевич совершил 185 боевых вылетов, за что был награждён тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Красной

Звезды Венгерской Народной Республики и медалями. Войну закончил в должности командира корабля в звании лейтенант. После войны продолжал службу в полку, вместе с полком переучился на самолёт Ту-4 и летал в Кировограде на нём в должностях командира звена, отряда, эскадрильи. С 1958 года лётчик-испытатель. Уволен в запас с должности лётчика-испытателя в звании подполковник в 1971 году.



Александр Тимофеевича Анисимов.

Звено самолётов Б-25 гвардии старшего лейтенанта Анисимова Александра Тимофеевича 3 июня 1946 года было в строю самолётов гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД, который летел из Польши на постоянное место базирования - аэродром Кировоград. Родился он 21 июля 1920 года в Башкирской АССР. После окончания Энгельского военного училища лётчиков в августе 1942 года прибыл в 125 БАП АДД на должность правого пилота в воинском звании сержант. Изучив оборудование и вооружение нового самолёта Б-25, он был включён в экипаж. Принимал участие в нанесении бомбовых ударов по эшелонам с войсками и боевой техникой противника на железнодорожных узлах, по самолётам и живой силе на аэродромах противника, по военно-промышленным объектам крупных городов, морским портам и опорным пунктам противника. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии. Оказывал помощь партизанам Югославии и Чехословакии. Весной 1943 года в перерыве от боевой работы гвардии младшего лейтенанта Анисимова начали переучивать на командира корабля. В сентябре 1943

года ему сформировали экипаж в составе молодого штурмана младшего лейтенанта Кораблина Василия Ивановича, опытного правого лётчика гвардии лейтенанта Редькина Леонида Николаевича, стрелка-радиста сержанта Каммина Михаила Матвеевича и воздушного стрелка младшего сержанта Якунина Николая Павловича. Александр Тимофеевич отлично летал днём и ночью, был спокойным, внимательным и заботливым командиром. В ночь с 7 на 8 июля 1944 года экипажам полка вместе с другими частями 4-го гвардейского Гомельского БАК АДД была поставлена задача нанести эшелонированный бомбовый удар по железнодорожному узлу Брест, где по данным разведки произошло большое скопление эшелонов с войсками, боевой техникой и боеприпасами. Экипаж гвардии лейтенанта Анисимова был включён в группу подавления ПВО противника. На самолётах этой группы вместо фугасных бомб подвесили ротативные бомбы, то есть кассеты с мелкими осколочными бомбами. После сбрасывания эти кассеты на заданной высоте раскрывались и осколочные бомбы, разлетевшись на большой радиус, при ударе о землю взрывались, поражая живую силу, зенитки и прожекторы. Противодействие ПВО на некоторое время прекращалось, так как зенитчики прятались в укрытия. В этом налёте все экипажи подавления и осветители обеспечили хорошие условия для прицельного сбрасывания фугасных и зажигательных бомб с самолётов ударной группы. По донесению партизан было уничтожено около 3 000 фашистских солдат и офицеров, много эшелонов боевой техники и боеприпасов. За время войны Александр Тимофеевич совершил 220 боевых вылетов, из них более 150 в глубокий тыл врага, за что награждён тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды и медалями. Войну закончил в должности командира звена в звании гвардии старший лейтенант. После войны продолжал службу в полку, вместе с полком переучился на самолёт Ту-4 и летал в

Кировограде на нём в должностях командира звена, отряда, эскадрильи. В 1961 году уволен в запас с должности первого заместителя командира полка в звании подполковник.



Василий Иванович Кораблин

Гвардии капитан Василий Иванович Кораблин один из тех штурманов звена, которые в памятный день 3 июня 1946 года привели свои воздушные корабли Б-25 из Польши в Кировоград на постоянное место базирования гвардейского Севастопольского Краснознамённого БАП АДД. Благодаря написанной им книге об истории полка, мы имеем возможность не только видеть лица, но и читать биографии тех, кто принёс полку боевую славу. 16 декабря 1992 года Василий Иванович подарил музею авиации Кировоградского высшего лётного училища Гражданской авиации свои воспоминания о ветеранах полка на 311 страницах. Сам он родился 20 декабря 1918 года в Алтайском крае. После окончания Канской военной авиационной школы стрелков-бомбардиров, Высшей школы штурманов и лётчиков и Лётного центра АДД в августе 1943 года был направлен в

15-й гвардейский БАП АДД на должность штурмана корабля Б-25 в звании старший сержант. Изучив оборудование и вооружение этого американского бомбардировщика, приступил к боевой работе. Первые боевые вылеты выполнял в составе бывалых экипажей - гвардии младших лейтенантов Александра Михайловича Кириллова и Ивана Васильевича Долматова. Полёты проходили под руководством опытных

штурманов гвардии старшего лейтенанта Константина Соколовского и гвардии лейтенанта Николая Бурченко. Вскоре он был включен в состав вновь сформированного экипажа гвардии младшего лейтенанта Александра Тимофеевича Анисимова. В этом экипаже он и наносил самостоятельно бомбовые удары по эшелонам с войсками и боевой техникой противника на железнодорожных узлах, по самолётам и живой силе на аэродромах противника, по военно-промышленным объектам крупных городов, морским портам и опорным пунктам противника. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии. Оказывал помощь партизанам Югославии и Чехословакии, выбрасывал разведчиков в глубокий тыл фашистской Германии. Запомнились первые два вылета в экипаже Кириллова в ночь на 5 сентября 1943 года. Экипажи полка наносили бомбовые удары по скоплению войск противника в населённом пункте Балутино в Смоленской области. Тогда была тёмная ночь с хорошей видимостью огней и пожаров на земле и светящихся бомб над целью. Линия фронта чётко выделялась пожарами. В ту ночь первых своих боевых вылетов экипажи успешно выполнили задание. По данным разведки на железнодорожном узле Львов было сосредоточено большое количество эшелонов с боевой техникой и боеприпасами. Экипажам полка была поставлена задача нанести бомбовый удар по эшелонам врага в ночь на 28 апреля 1944 года. При подходе к цели экипажи наблюдали фейерверк от разрывов зенитных снарядов, лучи прожекторов и пожары на железнодорожном узле. Львов прикрывался тремя батареями зенитной артиллерии, шестью батареями мелкокалиберной артиллерии, десятью мощными прожекторами и ночными истребителями. Командир корабля Анисимов произвёл противозенитный маневр, штурман Кораблин выполнил прицеливание и сброс бомб в условиях сильного зенитного огня. С резким отворотом вправо и снижением самолёт ушёл от цели, от разрывов снарядов и лучей прожекторов. На железнодорожном узле появился ещё

один очаг пожара. Экипаж боевое задание выполнил успешно. Контролёром полка гвардии капитаном Уваровым и экипажами полка отмечено 17 очагов пожара - горели эшелоны. За время войны Василий Иванович совершил 110 боевых вылетов. Войну закончил в должности штурмана звена и в звании гвардии старший лейтенант. Был награждён орденом Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Отечественной войны II степени, орденом Красной Звезды и медалями. После войны проходил службу в своём полку, но по состоянию здоровья в 1951 году был списан с лётной работы. В июле 1951 года капитан Кораблин получил назначение на должность преподавателя бомбардировочной подготовки в Кировоградское военное авиационное училище лётчиков. В 1960 году демобилизован в звании майор. В ноябре 1960 года был зачислен на должность старшего преподавателя самолётовождения в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки. В 1964 году был назначен начальником цикла и председателем цикловой комиссии. Вместе с Михаилом Александровичем Чёрным написал учебник "Самолётовождение", который выдержал три издания (1973, 1977 и третье издание "Воздушная навигация" в 1983 году). По учебникам этих авторов учился лётный состав практически всех континентов земного шара. Кроме описанных выше биографий его боевых товарищей в книге об истории полка ещё десятки имён лиц лётного состава, проходивших службу в полку и, в частности, в Кировограде в период с 3 июня 1946 года по 9 февраля 1951 года. Среди них: Пирожихин Виктор Алексеевич - командир корабля Б-25; Чуйко Николай Дмитриевич - штурман отряда; Гаврилов Николай Павлович - стрелок-радист, который с 15 мая 1961 года работал в Кировоградской ШВЛП механиком по спецоборудованию; Вахмянин Василий Иванович - штурман корабля; Кравцов Сысой Маркелович - штурман корабля; Богданов Николай Константинович - штурман корабля; Морозов Сергей Яковлевич - штурман

корабля. Кроме них прилетели на аэродром Кировоград и работали на нём по обслуживанию самолётов Б-25 и Ту-4 гвардии старшина Кузнецов Иван Васильевич - техник по вооружению звена авиадивизии; гвардии старший сержант Куркин Сергей Михайлович – авиамоторист; гвардии старшина Огнев Аскольд Фёдорович - механик по электрооборудованию; гвардии старшина Сироткин Иван Александрович - техник по радиооборудованию; гвардии старшина Панченко Василий Степанович - механик по приборам, который в 1948 году из Кировограда был направлен на учёбу в Ленинградскую военно-воздушную инженерную академию и закончил свою службу в 1980 году в должности старшего инженера службы безопасности полётов авиации отдельной армии ПВО в звании гвардии полковник-инженер; Васильев Виктор Васильевич - техник самолёта, который в 1946 году, находясь в Кировограде, экстерном сдал экзамены за авиационно-техническое училище, получил первичное офицерское звание, служил в Кировоградском военном училище лётчиков, в 1971 году закончил вечерний факультет Кировоградского института с/х машиностроения и в 1972 году уволен в запас в должности старший инженер-технолог технического отдела в/ч 35401 в звании майор-инженер; Варганов Василий Михайлович - техник самолёта, который здесь в Кировограде в 1946 году экстерном сдал экзамены за техническое училище, получил первичное офицерское воинское звание, в 1950 году был включён в лётный экипаж самолёта Ту-4 в качестве бортиинженера и ушел в запас в звании старший техник-лейтенант в 1958 году; Ухалкин Василий Дмитриевич - правый лётчик звена управления, в 1950 году направленный из Кировограда на учёбу в Военно-Воздушную инженерную академию имени Жуковского, служивший в НИИ ВВС, защитивший диссертацию кандидата технических наук и уволенный в 1972 году в запас с должности заместителя начальника отдела в звании подполковника-инженера; гвардии старшина Антонов Василий Степанович - старший

стрелок-радист, после авиакатастрофы в 1950 году был списан с лётной работы и переведен в роту связи, с 1960 года заместитель командира отряда ВОХР КШВЛП; гвардии старшина Кроль Борис Афроимович - механик по электро-спец-оборудованию в звене управления полка. Оставив столько ценных сведений о своих однополчанах, Василий Иванович Кораблин не дожил до наших дней и похоронен на Лелековском кладбище города Кировограда.

Автор этих строчек с 1953 года увлекался парашютным спортом, в 1955 году стал курсантом-пилотом Кировоградского аэроклуба, в 1956 году поступил в военное лётное училище и с 1957 по 1960 год обучался полётам на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 в Кировоградском 60 ВАУЛ на аэродроме Счастливая в 744 УАП. В полку была парашютная служба, в которой он при всякой выпавшей свободной минутке проводил время, помогая укладчику парашютов старшине Костюкову в плановых переукладках парашютов и, таким образом, отдыхая от тягот воинской службы, как говорится, душой и телом. В те далёкие времена воспитывали автора, в подавляющем большинстве, лётчики-фронтовики. Одним из таких фронтовиков был и Тайлер Фомич Костюков, который с того далёкого времени остался автору другом на всю жизнь.



Тайлер Фомич Костюков.

Костюков Тайлер Фомич родился 5 мая 1925 года в Новосибирской области. После окончания 2-й Ленинградской школы воздушных стрелков штурмовой авиации, располагавшейся в городе Троицк Челябинской области, летом 1944 года, в звании сержант, прибыл в 15 гвардейский Севастопольский БАП АДД и был включен в экипаж

командира корабля Халикова. В короткий срок он изучил новую материальную часть по его специальности и приступил к боевой работе в составе экипажа. Экипаж выполнял боевые вылеты для бомбардировки военно-промышленных объектов противника у Дебрецена, Сату-Маре, Будапешта, Бреслау, Хеля, Штеттина, Свиномоде, Берлина, других железнодорожных узлов, аэродромов, портов и опорных пунктов врага. Тайлеру Фомичу запомнился боевой вылет на бомбардировку морского порта Хель на севере Польши. Порт прикрывался большим количеством размещённой вокруг зенитной и корабельной артиллерии, создававшей высокую плотность зенитного огня. Ещё не долетая до цели, экипаж увидел впереди сплошные сполохи от разрывов, в которые через минуту - другую предстояло нырнуть воздушному кораблю. Мысленно отделив свою душу от тела, выполняя противозенитный маневр, экипаж наконец вышел на боевой курс. Только после доклада штурмана "бомбы сбросил", с разворотом и резким снижением удалось вырваться из настоящего пекла. Но не тут-то было. При отходе от цели их Б-25 был атакован немецким "мессером". Воздушные стрелки огнём своих пулемётов атаку отбили. После возврата на свой аэродром при осмотре самолёта на земле было обнаружено десять пробоин. После окончания войны Тайлер Фомич 3 июня 1946 года в составе экипажа 198 БАП в качестве воздушного стрелка перелетел из Польши в Кировоград. В Кировограде он стал командиром огневых установок, но позже перешёл в парашютную службу. После демобилизации в 1950 году работал парашютистом в лесной авиации города Новосибирска. В 1955 году вернулся в армию на сверхсрочную службу. До 1960 года служил в Кировоградском военном авиационном училище лётчиков старшим укладчиком парашютов. Затем был переведен в 190 истребительный авиационный полк, базировавшийся после расформирования 60 ВАУЛ на аэродроме Канатово, в той же должности. В 1971 году продолжал службу в

разведывательной авиачасти Северной группы войск (Польская Народная Республика) на должности инструктора парашютно-десантной подготовки. Он выполнил 1217 прыжков с парашютом, из которых более сотни с самолёта Як-12, пилотируемого автором этих строк, когда последний со середины 1960 по конец 1963 года работал инструктором лётчиком-парашютистом в Кировоградском аэроклубе, а парашютисты канатовского 190 ИАП свои плановые прыжки выполняли, в основном, на аэродроме Фёдоровка с самолётов аэроклуба. Более того, он приводил с собой ещё и своих солдат, передавал в руки своего друга Бориса Чицова, который, добросовестно потренировав их на тренажёрах, вывозил на самолёте Як-12 на высоту 800 метров и отправлял оттуда к земле под куполом парашюта. В конце 1976 года Тайлер Фомич ушёл в отставку и оказывал самую активную помощь Василию Ивановичу Кораблину не только в сборе материалов о ветеранах полка, но и при обсуждении и корректировке текстов, оставленных нам в наследство.

Глава 17. Гвардейский 250 БАП АДД

В апреле 1944 года на основании приказа командира корпуса гвардии майор Гордиловский Виталий Александрович - заместитель командира 15 гвардейского БАП АДД по лётной подготовке - приступил к формированию 335 БАП на самолётах Б-25, который в декабре 1944 года был преобразован в 34 гвардейский БАП, а затем в 250 гвардейский БАП АДД. Таким образом, основной личный состав его вышел из 15 (125) БАП и 13 гвардейского БАП АДД, так что до апреля 1944 года, в некоторой степени, история 250 БАП была частью истории 15 (125) полка, подробно описанной выше, поэтому напомню, что в начале июня 1946 года полк во главе с гвардии подполковником Гордиловским прибыл для постоянного базирования на аэродром Кировоград в составе трёх эскадрилий по десять самолётов (всего 31 самолёт). Лётный экипаж состоял из 5-6 человек, в зависимости от

серии самолёта: командир, правый лётчик, штурман, стрелок-радист, воздушный стрелок и на некоторых самолётах - бортовой техник. Под командованием Гордиловского экипажи выполняли полёты на групповую слётанность в составе звеньев, эскадрилий, полка, как в простых, так и в сложных метеоусловиях с пробиванием облачности, сбором и роспуском групп за облаками. Полк участвовал в учениях в составе дивизии и корпуса, а также в учениях по взаимодействию с Черноморским флотом. В июле 1950 года личный состав полка переучился на самолёт Ту-4, на котором полк продолжал совершенствование боевой подготовки,



освоил дозаправку самолётов в воздухе и совершал беспосадочные полёты на полную дальность с двумя заправками в воздухе. В полку в Кировограде служили Герои Советского Союза М.В. Журавков, В.М. Безбоков, А.Н. Миронов, Л.Н. Туйгунов и дважды Герой Советского Союза В.Н. Осипов.

Виталий Александрович Гордиловский.

Гвардии подполковник Гордиловский Виталий Александрович в начале июня 1946 года привёл свой полк на аэродром Кировоград для постоянного базирования. Родился он 29 января 1911 года в Витебской области. В 1935 году окончил военную школу лётчиков и проходил службу в строевых частях на должностях: военный пилот, младший лётчик, командир звена. Весной 1940 года старший лейтенант Гордиловский был направлен на должность командира звена 5-й эскадрильи вновь формируемого 125 СБАП. Его биография полностью повторяет историю 125

(15) БАП. Виталий Александрович в полку прошёл путь от командира звена до заместителя командира полка по лётной подготовке. В апреле 1944 года он был назначен командиром формируемого 335 БАП АДД на самолётах Б-25. В состав этого полка была передана часть отдельных экипажей из 15 и 13 гвардейских БАП АДД, составивших костяк полка, который с первых дней формирования включился в боевую работу. Одновременно шла подготовка по вводу в строй молодых экипажей. В короткий срок Виталий Александрович окончательно закончил формирование полка. В начале июня 1944 года 335 БАП в полном составе продолжил выполнение боевых задач и в декабре 1944 года ему было присвоено наименование 34-й гвардейский БАП АДД. Во всё время войны Виталий Александрович сам лично выполнял боевые вылеты в составе экипажа во главе групп самолётов от звена до полка. В ночь на 16 декабря 1942 года были сложные метеоусловия. В полёт для нанесения бомбового удара по железнодорожному узлу Вязьма был отправлен один опытный экипаж Гордиловского. До цели летели на малой высоте под облаками. Для внезапности удара выход на цель осуществили с тыла. Когда 250 килограммовые авиабомбы начали рваться между эшелонами, включились прожекторы и зенитная артиллерия противника. Пришлось резким разворотом уйти в облака с сильным обледенением. На свой аэродром экипаж вышел между слоями облаков и кружился в районе аэродрома 15 минут, пока посадочную полосу с земли не обозначили ракетами и двумя прожекторами. С их помощью Виталий Александрович пробил облака и благополучно произвёл посадку. Прошло несколько дней и партизаны сообщили, что в ночь на 16 декабря одиночный самолёт на железнодорожном узле Вязьма подорвал 8 эшелонов и сжёг бензохранилище. Виталий Александрович пользовался большим уважением у личного состава полка. Войну закончил в должности командира полка и в звании гвардии подполковник. Он выполнил 236 боевых вылетов, из которых 178 - в составе АДД, за что был награждён четырьмя

орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды и медалями. После войны до 1951 года продолжал командовать полком. Летом 1950 года его полк освоил новый четырёхмоторный тяжёлый бомбардировщик Ту-4. С января 1951 года он был направлен из Кировограда на учёбу в высшую офицерскую школу. Затем был заместителем командира авиадивизии АДД, начальником отдела лётной и воздушно-стрелковой подготовки штаба АДД и командиром авиационной дивизии. В августе 1957 года ему было присвоено звание генерал-майор авиации. Уволен в запас в декабре 1961 года с должности начальник лётного центра в звании генерал-майор авиации. После увольнения в запас Виталий Александрович 15 лет работал сменным начальником московского аэропорта Внуково.

Поршневу Кириллу Феокистовичу прилетел на аэродром Кировоград в качестве штурмана самолёта Б-25 в составе 250 гвардейского БАП АДД в начале июня 1946 года. Родился он 25 марта 1925 года в Новосибирской области. После окончания Харьковской военно-авиационной школы стрелков-бомбардиров, затем Челябинской военно-авиационной школы штурманов и лётного центра АДД в июне 1944 года младший лейтенант Поршневу прибыл в только что сформированный 335 БАП на должность штурмана корабля Б-25. Как всё-таки изменилось время! Если в начале войны ещё не оперившегося сержанта садили в самолёт и посылали на явную смерть под пули фашистских асов, то к концу войны, прежде чем посадить в боевой самолёт младшего лейтенанта, ему давали такую фундаментальнейшую подготовку. Он выполнил 34 боевых вылета, за что был награждён двумя орденами Отечественной войны II степени, орденом Красной Звезды и медалями. Послевоенную службу проходил в родном полку, откуда в 1953 году был направлен на учёбу. После окончания Центральных лётно-тактических курсов АДД продолжил службу в стратегической авиации и в центральном аппарате

ВВС. В 1985 году Кирилл Феоктистович ушёл в отставку в звании полковник.



Штурман звена самолётов Б-25 старший лейтенант Терентьев Иван Иосифович в небе Кировограда появился в начале июня 1946 года, чтобы остаться в этом городе на всю свою жизнь. Родился он 22 февраля 1922 года в Алтайском крае.

Иван Иосифович Терентьев.

После окончания Ташкентской авиационной школы стрелков-бомбардиров и Ивановской школы штурманов и лётчиков в июле 1943 года он прибыл в 15 гвардейский БАП АДД на должность штурмана корабля Б-25 в звании «сержант». За короткий срок изучил материальную часть самолёта Б-25, его оборудование, вооружение и был зачислен в экипаж гвардии младшего лейтенанта Лысова Андрея Петровича. В этом экипаже включился в боевую работу. Наносил бомбардировочные удары по эшелонам с войсками и техникой противника на железнодорожных узлах Полтавы, Гомеля, Нежина, Фастова, Житомира, Львова, Барановичей, по артиллерийским позициям фашистов вблизи Ленинграда, по военно-промышленным объектам противника Хельсинки, Констанцы, Галаца, Дебрецена, Будапешта, Бреслау, Данцига, Свинемюнде, Берлина и другим железнодорожным узлам, аэродромам, портам и опорным пунктам. Участвовал в освобождении Севастополя, Украины и Белоруссии, оказывал помощь партизанам Белоруссии и Чехословакии. В апреле 1944 года Иван Иосифович в звании

лейтенант, был переведен в 335 БАП АДД на должность штурмана звена. С декабря 1945 года - 250 гвардейский БАП АДД. Ему, участнику Берлинской операции, хорошо запомнился боевой вылет в ночь на 16 апреля 1945 года на бомбардирование опорных пунктов второй полосы вражеской обороны на Кюстринском плацдарме в полосе прорыва. За два часа до рассвета началась артиллерийская подготовка, а за три минуты до её окончания вражескую оборону осветили 143 мощных прожектора. В это время пехота и танки перешли в наступление и начались действия тяжёлых ночных бомбардировщиков 18-й воздушной армии. В течении 42 минут цели подверглись непрерывным бомбовым ударам 743 бомбардировщиков, которые сбросили на фашистские позиции 884 тонны бомб крупного калибра, то есть каждую минуту сбрасывалось около 22 тонн бомб. В числе их были и 2 тонны бомб, сброшенные рукой Ивана Иосифовича с самолёта Б-25. В этом боевом вылете он ощутил высокое удовлетворение за нашу авиацию и Советскую Армию, за весь наш советский народ. Он совершил 138 боевых вылетов и закончил войну штурманом звена самолётов Б-25 в звании старший лейтенант. Награждён двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды и медалями. После войны проходил службу в родном 250 гвардейском бомбардировочном авиационном полку, базировавшемся с 1946 года на аэродроме Кировоград. В 1950 году он окончил Ивановские высшие тактические курсы командиров частей, освоил самолёт Ту-4 и проходил службу в других частях АДД. В 1960 году был уволен в запас в звании «майор» с должности штурмана эскадрильи. После увольнения в запас в июле 1960 года Иван Иосифович был зачислен в Кировоградскую школу высшей лётной подготовки ГВФ на должность штурмана эскадрильи самолётов Ли-2. До 1976 года он обучал на этом самолёте премудростям штурманского дела курсантов и слушателей

развивающейся после войны гражданской авиации, в том числе и лётный состав стран ближнего и дальнего зарубежья.

Глава 18. Штаб 14 гвардейской Брянско-Берлинской Краснознамённой БАД АДД, батальоны аэродромного обслуживания и отдельные роты связи

Оба полка (198 и 250) входили в состав 14 гвардейской Брянско-Берлинской Краснознамённой бомбардировочной



Михаил Иванович Калинин в Кремле вручает Василию Ивановичу Щелкунову орден Ленина и звезду Героя Советского Союза.

авиационной дивизии АДД, штаб которой вместе с боевыми полками прибыл в конце мая - начале июня 1946 года в Кировоград и разместился в том здании на Новониколаевке, где сейчас находится Кировоградский родильный дом № 1.

Командиром авиадивизии был Герой Советского Союза гвардии полковник Василий Иванович Щелкунов. Звание Героя ему было присвоено за первые налёты на Берлин в августе 1941 года. Интересна история бомбардировки Берлина в августе 1941 года. Всё началось с первого массированного налёта немецкой авиации на Москву в ночь с 21 на 22 июля 1941 года. Командующий ВВС Морского флота генерал-лейтенант Жаворонков после этого налёта срочно собрал совещание командного состава, чтобы решить вопрос о возможности подготовки аэродрома Кагул на эстонском острове Сарема для тяжёлых самолётов. Решили, что можно. Идею о том, что бомбардировщики ДБ-3 с него способны дойти до Берлина и вернуться назад, доложили народному комиссару Военно-Морского Флота адмиралу Кузнецову. 26 июля Нарком ВМФ провёл совещание, на котором собравшиеся оценили свои возможности исходя из того, что бомбовая загрузка на один самолёт не может превысить 750 кг, так как продолжительность полёта до Берлина и обратно была около семи часов лётного времени. 28 июля эту идею доложили Верховному Главнокомандующему, который, посоветовавшись с членами Ставки Верховного Командования, дал добро на бомбардировку Берлина в ответ на бомбардировку Москвы. Пока готовили аэродром, лётчики и штурманы тщательно изучали карту Берлина. Основными объектами бомбового удара для ДБ-3 выбрали тракторостроительный и авиамоторный завод “Даймлер Бенц”, заводы “Хейнкель”, “Фокке-Вульф”, “Шварц”, “Сименс”, “Цеппелин”, железнодорожные станции и электростанции. Запасными целями - морской порт города Штеттин и военно-промышленные объекты Кенигсберга. 5 августа авиагруппа особого назначения была полностью подготовлена к выполнению боевой задачи. К этому времени английская авиация выполнила 26 июля и 3 августа два массированных налёта на бомбардировку Берлина. С раннего утра 7 августа 1941 года началась подготовка двенадцати дальних

бомбардировщиков к полёту. В каждый самолёт загрузили по 800 кг бомб (6 фугасных ФАБ-100 и 2 зажигательные ЗАБ-100). К 15 часам самолёты были готовы. Дальнейший распорядок дня предусматривал отдых для лётного состава до самого ужина, в 20.00 - построение на аэродроме и в 21.00 - вылет. Из двенадцати дальних бомбардировщиков только часть достигла Берлина, а остальные сбросили бомбы на морской порт Штеттин. После бомбардировки на аэродром вернулись все самолёты.

На следующий день все немецкие радиостанции сообщили: *“В ночь с 7 на 8 августа крупные силы английской авиации в количестве до 150 самолётов пытались бомбить Берлин. Действиями истребителей и огнём зенитной артиллерии основные силы авиации противника рассеяны. Из прорвавшихся к городу 13 самолётов сбито 9”*. Эта фальшивка ошеломила англичан. Сомнения развеяло сообщение газеты “Правда”: *“В ночь с 7 на 8 августа группа советских самолётов произвела разведывательный полёт в Германию и сбросила некоторое количество зажигательных и фугасных бомб над военными объектами в районе Берлина. В результате бомбёжки возникли пожары и наблюдались взрывы. Все наши самолёты вернулись на свою базу без потерь”*.

Второй налёт на Берлин был совершён в ночь с 8 на 9 августа. Ставка для наращивания ударов по Берлину выделила в распоряжение генерала Жаворонкова ещё двадцать самолётов ДБ-3ф дальнебомбардировочной авиации. Армейская группа оказалась не из одного соединения. В неё входило восемь экипажей из 40-й авиационной дивизии под командованием заместителя командира полка майора Щелкунова и эскадрильи капитана Тихонова, переброшенной с Дальнего Востока, в составе семи самолётов ДБ-3ф. Прилетели же только двенадцать, два самолёта осталось на старом аэродроме для замены двигателей, а один при перелёте над Финским заливом был сбит. Ещё два прилетевших самолёта требовали ремонта по выработке моторесурса. Лётчики и штурманы группы майора Щелкунова имели достаточный для выполнения задания боевой опыт. Уже 23 июня они в составе полка бомбили военные заводы Кенигсберга. Затем принимали

активное участие во многих налётах на вражеские тыловые аэродромы и промышленные объекты.

Дата	Тип самолёта	Краткое содержание и направление по курьеру или приложению	Дни			Ночь			На высоте
			справочный аэродром	время	в том числе вид поведения	время	в том числе вид поведения	время	
11.8.41г.	ДБ-3ф	Боевое задание налет на Берлин	-	-	-	-	1	6 40	4 30 6
15.8.41г.	ДБ-3ф	Боевое задание налет на Берлин	-	-	-	-	1	7 00	5 00 6
18.8.41г.	ДБ-3ф	Боевое задание налет на Берлин	-	-	-	-	1	7 00	5 00 6
20.8.41г.	ДБ-3ф	Боевое задание налет на Берлин	-	-	-	-	1	8 00	5 30 6
30.8.41г.	ДБ-3ф	Перелёт в Берлин	2	1	30	-	-	-	- 5
Итого			8	12	15	-	20	33	15. 20 00

к. Шелкунов
подполковник

Запись в лётной книжке Василия Ивановича Щелкунова.

Встречал армейскую группу Жаворонков: “Отдыхайте, сегодня у нас состоится третий налёт на Берлин, а завтра я вас включу в четвёртый”. Третий налёт на Берлин показал, что противовоздушную оборону столицы гитлеровцы заметно усилили. Кроме того, они вычислили наш аэродром на острове Сааремаа и нанесли по нему первый разведывательный бомбовый удар. Теперь группу наших самолётов, по идее, должна была бы встречать заградительная истребительная авиация на дальних подступах к Берлину. На четвёртый налёт решили вылететь на час раньше. На этот раз в свой первый полёт на Берлин включилась и армейская группа. Полным составом шла эскадрилья капитана Тихонова и три ДБ-3ф из группы майора Щелкунова, которую вёл сам майор. Остальные

самолёты исправить не удалось, так как на ремонт требовалось время, и немалое.



Самолёт ДБ-3ф над целью.

Второй полёт на Берлин для майора Щелкунова протекал как-то буднично на высоте 6 200 метров. Дышалось легко, хотя кислородная маска и стесняла движения. “До цели десять минут” - доложил штурман. Тут начало трясти правый мотор. Самое разумное в этой ситуации: освободиться от

бомб и дотянуть на одном двигателе до Сааремаа, но до цели всего 3-4 минуты, и бомбы полетят на заводы Мессершмитта. “Идём на цель!” - принял решение Щелкунов и его ДБ-3ф со снижением продолжал полёт. Ниже 4500 метров снижаться нельзя, так как наткнёшься на аэростаты заграждения. Но вот бомбы пошли вниз, а высота - 5 000 метров. Справа, слева, внизу, вверху разрывы от зенитных снарядов. Хотя бомб нет, самолёт продолжает снижаться. Высота уже 4 500 метров. Щелкунов сбросил кислородную маску, высота 3 000 метров, а до береговой черты ещё далеко. Экипаж замер, вся надежда на командира. 2 500 метров, снижение продолжается. “Береговая черта”, - доложил штурман. Щелкунов это понял и сам, так как прекратились хлопки зенитных снарядов. Вдали показался берег. Высота была 2 000 метров, и машина перешла в горизонтальный полёт. Полёт проходил на малой скорости. Лётчики с большим усилием удерживали штурвал на себя, да так, что руки заныли от напряжения и мускулы взбурлились. Уже давно рассвело. Вдруг начались перебои левого мотора, а затем и он заглох. Своё знакомство с авиацией Щелкунов начал в аэроклубе полётами на планере. Он мог тогда часами пилотировать, устремляя свой планер в восходящие потоки. Но дальний бомбардировщик совсем не похож на планер, слишком велик и тяжёл. И всё же пользуясь высотой и скоростью надо заставить его как можно дольше планировать.

По примеру морских лётчиков в свой третий полёт на Берлин Щелкунов взял на внешнюю подвеску одну ФАБ-500, а ФАБ-100 и ЗАБ-100 загрузил в бомболоки. Это был праздничный подарок авиационным заводам Мессершмитта. Из сообщения ТАСС: “ В ночь с 18 на 19 августа имел место налёт советских самолётов на район Берлина. На военные и промышленные объекты Берлина сброшены зажигательные и фугасные бомбы. В Берлине наблюдались пожары и взрывы. Все наши самолёты вернулись на базу”. 30 августа армейская авиагруппа закончила свои боевые действия на острове. Последние три самолёта ДБ-3ф майора Щелкунова улетели

на Большую землю. За пять боевых вылетов на бомбёжку Берлина майор Щелкунов налетал 33 часа 15 минут. За это же ему было присвоено почётное звание Героя Советского Союза. Звезду Героя и орден Ленина в Кремле вручал Василию Ивановичу сам Михаил Иванович Калинин. Больше о командире дивизии Щелкунове, приведшего свои полки в Кировоград в далёком 1946 году, сведений не обнаружено, а с 1947 года командиром 14 гвардейской Брянско-Берлинской Краснознамённой авиадивизией стал гвардии полковник К.П. Дмитриев.



Кировоград, 1947 год.

Штаб 14 гвардейской Брянско-Берлинской Краснознамённой авиадивизии. В центре 1-го ряда командир авиационной дивизии Герой Советского Союза Василий Иванович Щелкунов.

В дивизии к каждому авиаполку был прикреплен батальон аэродромного обслуживания (БАО). 198 БАП обслуживал 1027 БАО, командир батальона подполковник Василенко. 250 БАП - 302 БАО, командир батальона подполковник А.С. Зайченко. К дивизии были прикреплены и отдельные роты связи (9, 69 и 173). Судьбой было уготовано так, что о лейтенанте 69 отдельной роте связи, впоследствии командире

173 роты связи имеются (благодаря книге Кораблина) обширные сведения.



Командир 69 отдельной роты связи, наш земляк из Новой Праги - Кузьма Тимофеевич Мороз.

В начале июня 1946 года вместе со штабом 14 гвардейской БАД в Кировоград прибыла и 69 отдельная рота связи, в составе которой был командир взвода связи лейтенант Мороз Кузьма Тимофеевич.

Родился он 13 ноября 1921 года в селе Новая Прага, Кировоградской области. В июле 1941 года окончил Чугуево-Бобчанский лесной техникум и получил направление в Суходольское лесничество Ворошиловградской области на должность лесотехника. В сентябре 1941 года был призван в армию и направлен в Харьковское военное авиационное училище связи. После окончания училища в январе 1943 года прибыл в 69 отдельную роту связи, обслуживающую 125-й БАП АДД, на должность командира взвода связи, в звании младший лейтенант. Командуя радиовзводом, Кузьма Тимофеевич обеспечивал радиосвязью боевые действия полка. Надёжная связь командования с экипажами дальних бомбардировщиков, находящихся за несколько сотен километров за линией фронта и от своего аэродрома, давала возможность чётко и быстро управлять боевыми действиями, а при необходимости своевременно перенацеливать экипажи на запасные цели. Например, при выполнении боевого вылета полка по нанесению бомбового удара по скоплению фашистских войск и боевой техники южнее города Данцига в марте 1945 года, Кузьма Тимофеевич своевременно передал

экипажам радиogramму, по которой всем экипажам давалось указание о выполнении бомбометания по запасной цели, поскольку район заданной цели уже был занят нашими войсками. Тем самым была предотвращена опасность сброса бомб по своим войскам. Закончил войну Кузьма Тимофеевич в должности командира взвода связи и в звании лейтенант. За образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, безупречную службу и добросовестный труд он награждён орденом Отечественной войны II степени, орденом Красной Звезды и медалями. После войны проходил службу в 69 отдельной роте связи, а с 1950 по 1953 год - командиром 173 отдельной роты связи, затем - начальником связи дивизиона, заместителем командира дивизиона по технической части и командиром отдельного дивизиона. В апреле 1962 года уволен в запас в звании подполковник. После увольнения в запас Кузьма Тимофеевич работал в штабе гражданской обороны Кировоградской области.

И ещё несколько слов о том, какие следы в нашем городе оставила славная авиационная дивизия АДД. Ранней весной 1947 года личный состав авиаполков, батальонов и рот связи занимался обустройством разрушенного войной авиагородка.

По всей территории произвели посадку деревьев. Сажали тополь и клён, так как других деревьев просто не было.

В 1948 году на месте многочисленных глубоких рвов был построен стадион, ставший местом ежедневных спортивных мероприятий. Спортивная жизнь во всех подразделениях бурлила. Играли в футбол, культивировались лёгкая атлетика и другие виды массового спорта.

Личный состав к годовщине полка в августе 1949 года хозяйственным способом построил полковой клуб напротив нынешнего входа на завод АРЗ.

В этом клубе до 1960 года проводились все мероприятия 60-го военного авиационного училища лётчиков. Автор этой книги с 1957 по 1960 год был курсантом и принимал участие в сводном хоре училища, слушать который собирались все

жители авиагородка так, что в зрительном зале яблоку не было где упасть.



Так выглядела в те времена в авиагородке будущая улица Добровольского.



В клубе офицеров афишируются вечера и лекции,
на стадионе традиционный футбол.
Сейчас справа от афиши находится парадный вход на АРЗ,
а слева - здание УЛО № 2 академии.

Хор состоял из курсантов и жён офицеров и всегда начинался песней о Советской Армии: "Непобедимая и легендарная, в боях познавшая радость побед, тебе любимая, родная Армия, шлёт наша Родина песню-привет..." В те годы эта песня вызывала слёзы на глазах у зрителей, а мы, - что есть сил, старались не уронить честь хора в офицерском клубе авиагородка.



Дальний тяжёлый бомбардировщик Ту-4.

Четыре звездообразных поршневых двигателя АШ-73ТК мощностью по 2400 л.с., максимальная скорость 558 км/час, дальность полёта 5100 км, максимальная взлётная масса 66000 кг, пять спаренных пулемётов 12,7 мм, пять спаренных пушек 20 мм или 23 мм, бомбовая нагрузка до 8000 кг, противообледенительная система заправлялась чистым медицинским спиртом.

В 1942 году в США на фирме Боинг под руководством главного конструктора болгарина Асена Джорданова был создан тяжёлый четырёхмоторный бомбардировщик Б-29 "Суперфортресс". Джорданов известен так же, как главный конструктор знаменитого транспортного самолёта ДС-3, строившегося в СССР по лицензии под шифром Ли-2. В 1944

году начались крупномасштабные операции ВВС США против военных объектов Японии. По инструкции того времени лётчикам повреждённых американских самолётов разрешалось выполнять посадку на ближайшем советском аэродроме. Такой возможностью воспользовались экипажи четырёх Б-29, так как машины были повреждены японской зенитной артиллерией и не могли вернуться на свои базы. В соответствии с международным правом экипажи интернировали и переправили в США, а самолёты остались. Сталин приказал советской промышленности в кратчайший срок наладить выпуск копий этого самолёта со всеми его системами. Так был дан старт рождению самолёта Ту-4.

19 мая 1947 года заводской лётчик-испытатель Н. Рыбко поднял первый серийный Ту-4 в воздух. Выдающийся инженерный талант, широта технического и государственного мышления позволили Андрею Николаевичу Туполеву за срок менее двух лет поднять целые отрасли промышленности до мирового уровня, без которого серийный выпуск этих самолётов просто был бы невозможен.

Летом 1950 года личный состав авиаполков переучился на новый самолёт Ту-4, лётный экипаж которого состоял из 12 человек и наземный из 20 человек.

Аэродром Кировоград с чуть больше чем километровыми бетонными взлётно-посадочными полосами (предельно короткими для таких тяжёлых бомбардировщиков) стал непригоден для учебно-боевой работы на «летающих крепостях». Поэтому 9 февраля 1951 года штаб дивизии, авиаполки, батальоны, роты связи и другие службы перебазировались на аэродромы Борисполь, Белая Церковь, Долгинцево, Джанкой, передав своё место военному авиационному училищу АДД.

Глава 19. 25 военно-транспортный авиационный полк, воздушно-десантные войска и «Спецназ» в Кировограде



25 гвардейский Московский военно-транспортный авиационный полк прибыл на постоянное базирование в Кировоград совместно со штабом 100 дивизии ВДВ на самолётах Ли-2.

В мае 1947 года на аэродром Кировоград прибыл 25 гвардейский Московский военно-транспортный авиационный полк на самолётах Ли-2 под командованием гвардии подполковника Б.П. Бычкова. В дальнейшем полком командовали гвардии полковник В.П. Николайтис и гвардии полковник И.Г. Ващенко. Полк состоял из трёх авиационных эскадрилий. В каждой была ещё и планерная АЭ.

Двухмоторный пассажирский самолёт Ли-2 (14-21 пассажир) при четырёх членах экипажа (командир, правый пилот, штурман-радиотехник и стрелок) — воспроизведение американского самолёта “Дуглас” DC-3, но с переводом в метрические меры всех размеров и толщин материала и с тщательным пересчётом всех элементов конструкции по нашим нормам прочности. От этого масса немного возросла, но безопасность выиграла. Переработкой чертежей и

переводом размеров с дюймов на миллиметры руководил Владимир Михайлович Мясичев. С середины 1938 года на наших заводах было начато серийное производство этого самолёта по лицензии с обозначением ПС-84. Руководил внедрением этого самолёта Борис Павлович Лисунов, чьим именем и был с сентября 1942 года назван этот самолёт — Ли-2.

Самолётов Ли-2 за два десятилетия было выпущено несколько тысяч. Лётчики о самолёте Ли-2 говорили “...не надо только мешать ему лететь”. С двигателями АШ-62ИР взлётной мощностью 1000 л.с., запасом топлива 2320 кг его дальность полёта составляла 2500 км при рейсовой скорости 220 км/час. Самолёт Ли-2 имел несколько модификаций: военный вариант, с двумя двигателями АМ-88 по 1100 л.с. и Ли-2В - высотный. В последнем варианте двигатели АШ-62ИР были снабжены нагнетателями, которые позволяли достигать потолка 8 000 м.

Вместе с Ли-2 нашей постройки эксплуатировались самолёты С-47 (СИ) американской поставки, той же геометрии, размеров и массы. Они все были грузовыми, без пассажирских сидений, лишь со скамьями вдоль бортов на 28 солдат с двигателями “Пратт-Уитни” в 1200 л.с. Лётные качества этого самолёта были несколько выше, чем серийного Ли-2.

В салонах перелетавших в Кировоград самолётов 25 полка размещался также штаб и командование 100-й Краснознамённой Свирской воздушно-десантной дивизии, местом прописки для которой отныне стал наш город.

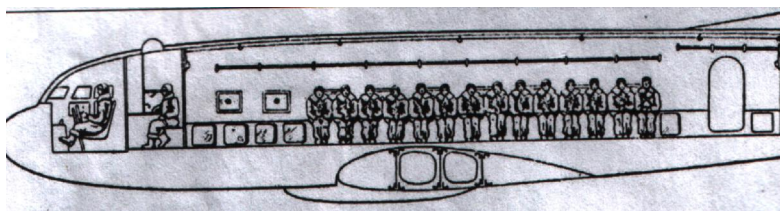
В Кировограде 100-ю дивизию ВДВ разместили в казармах, которые находились через дорогу от пединститута, расположенных между стадионом и улицей Шевченко, и в казармах бывшей кавшколоы.

В 1948 году 25 полк и 100 дивизию оснастили новой авиационной техникой. Учебно-боевая работа проходила по десантированию войск и боевой техники с самолёта Ил-12 на парашютах, подвесных кабинах П-90 и посадочным

способом при помощи планеров Ц-25 и Як-14. Также десантировались на парашютах и планерах лёгкие танки, орудия, бронетранспортёры, легковые автомобили и другая техника.

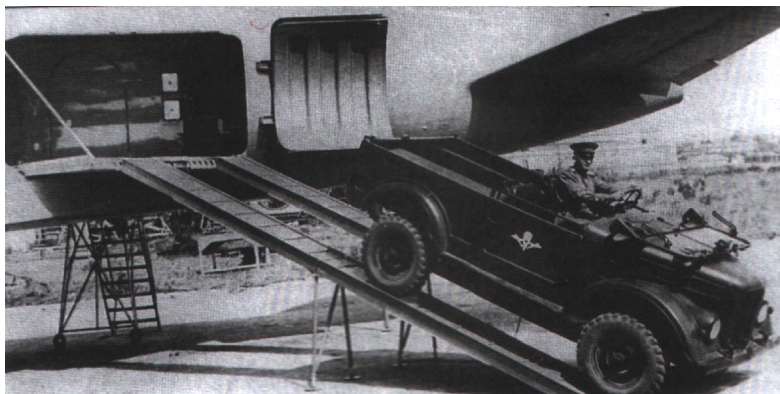


Учебно-боевая работа проходила по десантированию войск и боевой техники с самолёта Ил-12



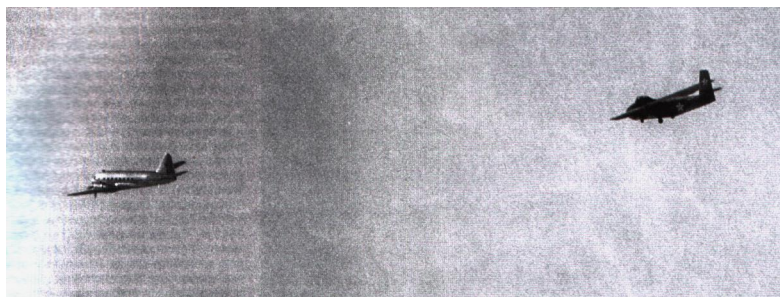
Десантный вариант самолёта Ил-12Д был выпущен в 1948 году.

Входная дверь по правому борту у него была увеличена. Наличие двух дверей позволяло производить выброску парашютистов в два потока. В полу имелось два люка для сбрасывания грузов.

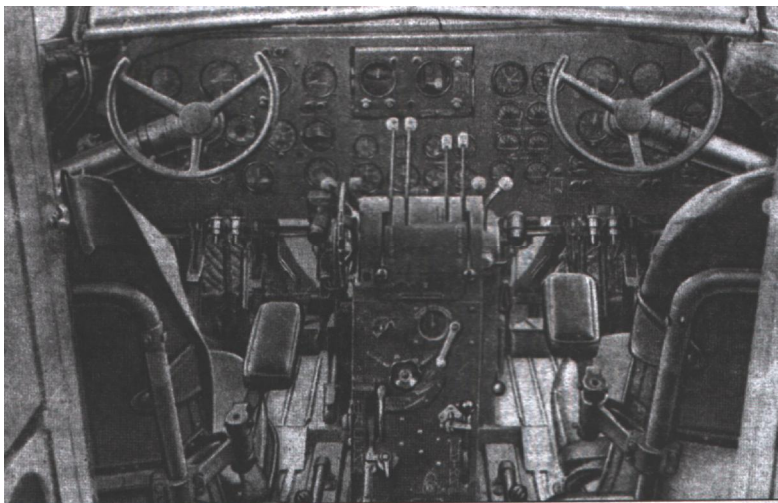


Также десантировались на парашютах и планерах лёгкие танки, орудия, бронетранспортёры, легковые автомобили и другая техника.

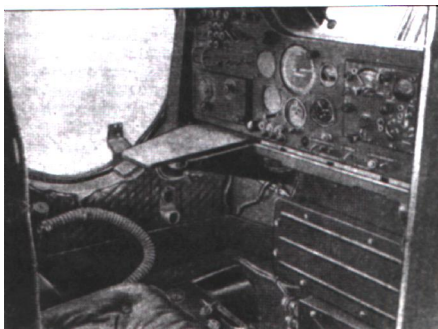
Проектирование самолёта Ил-12 было начато по инициативе Сергея Владимировича Ильюшина, одобренной правительством, ещё во время войны. Первый полёт на нём выполнил Владимир Константинович Коккинаки 9 января 1946 года. В 1947 году на Ил-12 были установлены противообледенители крыла, оперения, винтов и передних стёкол кабины лётчиков. Самолёт по своим размерам был рассчитан на 27-32 пассажира и взлётную массу 17 250 кг.



Ил-12Т буксирует десантный планер Як-14.

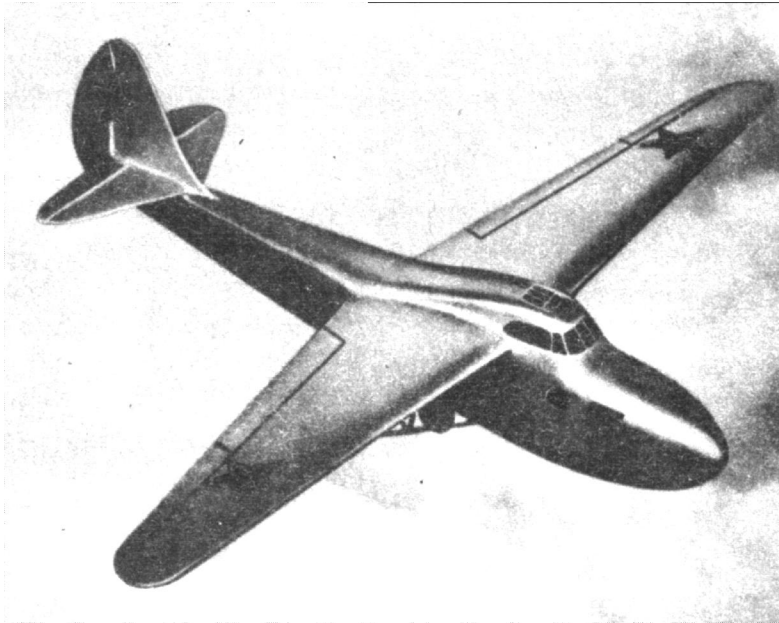


Кабина пилотов самолёта Ил-12.



Кабина штурмана самолёта Ил-12.

Однако после одной из катастроф были введены временные ограничения (взлётная масса 16100 кг, количество пассажиров 21 человек). Практика дальнейшей эксплуатации показала ошибочность этих ограничений и они были сняты. Ил-12 строился серийно в 1946-1949 годах в нескольких вариантах: грузовой для перевозки 3500 кг груза; десантный, со стрелковой установкой наверху - экранированной турелью с одним пулемётом ШКАС или УБТ. В салоне самолёта вдоль бортов размещались скамьи и приспособления для сброса 37 парашютистов через дверь сзади в левом борту.



Тяжёлый десантный планер Ц-25.

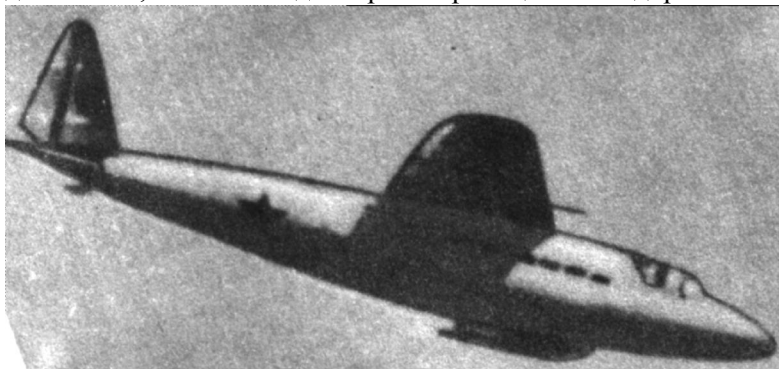
В 1944 - 1945 гг. конструктор Павел Владимирович Цыбин создал тяжёлый десантный планер Ц-25 грузоподъёмностью 2,5 т. Планер транспортировал противотанковую пушку с автомобильным тягачом типа "Виллис" и боевым расчётом, которые загружались через откидной нос. Сам планер представлял собой подкосный высокоплан. Кабина экипажа располагалась над грузовым отсеком. Его взлётная масса составляла 4,2 т, а посадочная скорость - 90 км/час. Этот планер выпускался серийно.

Максимальная скорость Ил-12 у земли была в пределах 359-375 км/час на номинальной мощности двигателя, на высоте 2050-2250м — 384-407 км/час. Летали же на нём на рейсовой скорости, на высоте 3000 м — 300-320 км/час, при этом с учётом часового аэронавигационного запаса дальность полёта составляла 1900 км, а предельная техническая дальность без нагрузки могла составлять 3230 км.

История воздушно-десантных войск (ВДВ) в нашем городе началась ещё в середине 30-х годов. В 1933-1934 годах в Зиновьевске базировался 43 стрелковый полк 15 Сивашской дивизии. Воины этого полка активно участвовали в

строительстве искусственной взлётно-посадочной полосы (ИВП) военного аэродрома.

Летом 1935 года командованию бригады была поставлена задача - подготовить 43-й стрелковый полк, как воздушно-десантный, то есть каждый красноармеец и командир этого



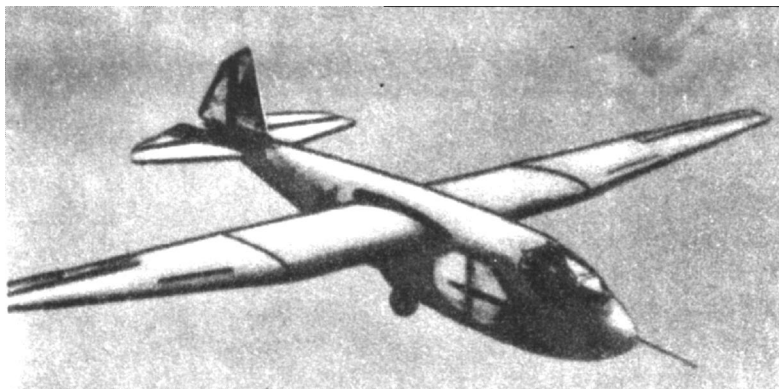
Транспортно-десантный планер БДП-2.

В начале 1942 года конструкторское бюро Николая Николаевича Поликарпова разработало деревянный планер, обшитый полотном, для транспортирования 12 десантников в полном боевом снаряжении, защищённых 12 броневыми щитками. Шасси планера представляли собой два полоза под фюзеляжем. К каждому полозу (лыже) крепилась короткая ось с колёсом на резиновом амортизаторе. Колёса использовались для взлёта и сбрасывались в полёте. В фюзеляже имелась грузовая дверь размером 1000х610 мм. Этот планер выпускался серийно.

полка должен был выполнить по 9 прыжков с парашютом. Все тактические занятия 43 стрелкового полка тогда всегда проходили во взаимодействии с авиацией. В течение нескольких лет командиров отбирали в лётнабы и направляли на учёбу в авиационные школы. В середине сентября 1935 года 15 авиабригада участвовала на больших манёврах Киевского военного округа. Один стрелковый полк (43 СП) сбрасывался на парашютах, а второй с посадкой в самолётах ТБ-3 на “захваченный” ими плацдарм.

История сотой гвардейской Краснознамённой Свирской воздушно-десантной дивизии началась после разгрома немцев под Москвой.

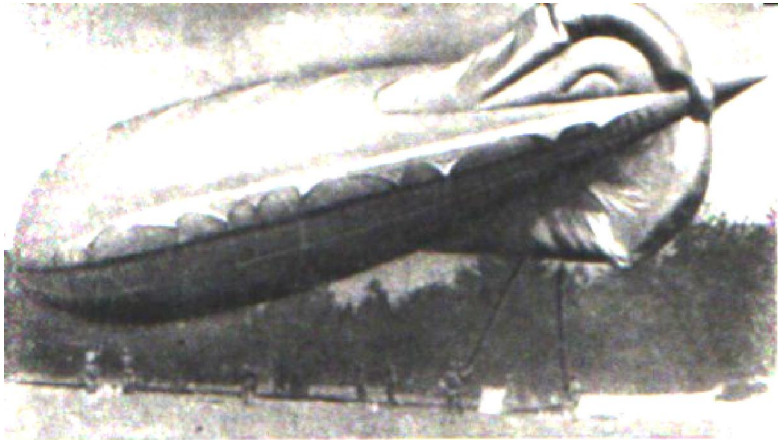
В самом начале войны одним из действенных мер по защите Москвы от налёта вражеской авиации были заградительные аэростаты. После разгрома фашистских дивизий под Москвой аэростаты разобрали и законсервировали на складах. Так бы и лежали они там до полной непригодности, если бы не предложение воентехника



Транспортно-десантный планер Г-11 (Г-29).

1-го ранга Сергея Попова использовать их для массовой подготовки воздушно-десантных частей с освобождением необходимых для этой цели самолётов и экономией так необходимого для фронта высокосортного горючего.

Командующий ВДВ Красной Армии Глазунов поддержал воздухоплавателя. Так в подмосковном Кержаче в воздух был поднят в небо привязной дирижабль общими усилиями тех, кто остался здесь и разбирался в воздухоплавательном деле. В корзине аэростата пилот и трое парашютистов. Команда на лебёдку, и аэростат легко поднимался вверх. Двести, триста метров... пятьсот. По команде “На лебёдке стоп”, - аэростат, слегка вздрогнув, замирал. Тотчас от корзины с заданным интервалом отделялись три крошечные фигурки.



С такого дирижабля герои нашего повествования Павел Алексеевич Банников и Иван Иванович Кабадеев в 1943 году выполнили по два прыжка с парашютом.

Через несколько, кажущихся уж очень длинными, секунд над ними раскрывались светлые купола парашютов. Ветер относил десантников в сторону и они, медленно покачиваясь, приближались к земле. А барабан лебёдки уже наматывал на себя трос до тех пор, пока корзина мягко не касалась земли. Ровно шесть минут требовалось для того, чтобы поднять парашютистов на нужную высоту, дать им возможность выпрыгнуть и подтянуть аэростат к земле. Не успевала одна группа десантников опуститься на землю, как следующая группа уже шла вверх. Так был создан Первый Воздухоплавательный дивизион ВДВ, в который входило около тридцати аэростатных звеньев, взявших с 1942 года на себя полную парашютную подготовку десантных войск.

В начале сентября 1943 года, после разгрома ударных гитлеровских войск под Курском, потеряв надежду сдержать наступление советских войск на киевском направлении, немецкое командование начало отводить свои войска на правый берег Днепра, рассчитывая создать там прочную оборону. У Советского командования возник замысел

применения крупного воздушного десанта с целью захвата плацдарма на правом берегу. Для этой цели была выбрана букринская излучина реки Днепр.



1-я, 3-я и 5-я отдельные воздушно-десантные бригады были объединены в воздушно-десантный корпус в 10 тысяч парашютистов, под командой генерал-майора Затевахина.

Осень 1943 года.

Участник десантирования на букринский плацдарм

Павел Алексеевич Банников.

В 5 отдельной воздушно-десантной бригаде были молодые десантники Банников Павел Алексеевич и Кабадеев Иван Иванович. По плану, согласованному с командованием АДД, и воздушной армии фронта, с пяти аэродромов 24 сентября должны были вылететь 180 самолётов Ли-2 и 35 буксируемых ими планеров А-7 и Г-11. Однако из-за спешки, при отсутствии точных разведанных о дислоцировании вражеских войск, десантирование прошло неудачно, так как десант был выброшен на скопления



немецких войск. Для подавляющего большинства участников этого десанта, в том числе для Банникова и Кабадеева это был первый прыжок с самолёта. Предыдущие два тренировочных прыжка были выполнены из корзины аэростата.

Осень 1943 года.

Участник десантирования на букринский плацдарм

Иван Иванович Кабадеев.



Здесь разворачивались драматические и героические события осени 1943 года. В верхнем левом углу карты населённые пункты Великий и Малый Букрин. Воздушно-десантный корпус 24 сентября 1943 года был выброшен на Букринский плацдарм в количестве 10 тысяч десантников из 180 самолётов Ли-2 и 35 циркулируемых ими планеров. На 26 октября остатки корпуса состояли из 1200 человек.

С утра 25 сентября вплоть до 6 октября связи с выброшенным десантом не было. 5 октября в Каневском лесу сосредоточилось около 600 человек, руководство над которыми взял на себя командир 5 отдельной воздушно-десантной бригады подполковник Сидорчук (три батальона, сапёрный взвод, взвод ПТР, разведрота и взвод связи). 6 октября подошла группа связистов с радиостанцией и, наконец, была установлена связь с командованием.

С этого момента 5 отдельная воздушно-десантная бригада стала боевой единицей. Ока вела активные разведывательные и диверсионные действия в тылу противника и продолжала присоединять к себе разрозненные группы десантников.

21 октября в Таганчанский лес, куда перешла бригада, прибыла группа во главе с начальником штаба 3-й отдельной воздушно-десантной бригады майором Фофановым. Он и возглавил штаб объединённой воздушно-десантной бригады. 22 октября в бригаде было 950 человек и 5 радиостанций.

В ночь на 26 октября бригада прибыла в Черкасский лес, там она пополнилась отдельными группами до 1200 человек. До 11 ноября разведывательные и диверсионные группы бригады взрывали мосты, уничтожали транспортные колонны, разрушали средства связи противника и совершали смелые налёты на гарнизоны.

12 ноября на самолёте По-2 в бригаду прилетел помощник начальника оперативного отдела 52 армии, разворачивавшей боевые порядки для форсирования Днепра. Он уточнил задачу бригаде и ознакомился с решением по её выполнению.

13 ноября бригада захватила населённые пункты Лозовок, Сокирна и Елизаветовка. Она же 14 ноября помогла 254 СД переправить на правый берег 800 человек и вместе с ними 16 ноября завязала упорные уличные бои в Русской Поляне.

В течение четырёх дней бригада удерживала свои рубежи, ведя ожесточённые бои с подходящими со стороны Смелы резервами противника. Только 28 ноября воздушно-десантная бригада была заменена, выведена из боя и отправлена на переформирование в Подмоскowie. Один из

участников описанных событий командир разведывательного отделения сержант Банников Павел Алексеевич за активное участие в этой операции и проявленное мужество был награжден орденом Красной Звезды.



1947 год.

Десантники 100-й дивизии сфотографированы на месте своей новой дислокации.

За их спиной видны стены Кировоградского педагогического института.

Слева во втором ряду Павел Алексеевич Банников.

Итак, мы с Вами остановились на том, что в 1947 году в Кировограде 100-ю дивизию ВДВ разместили в казармах, через дорогу от пединститута и вкратце ознакомились с полем её деятельности. Для того чтобы понять связь между тем воздушно-десантным корпусом, который так бездарно был брошен командованием в мясорубку войны 24 сентября 1943 года, и 100-й воздушно-десантной дивизией, прибывшей в 1947 году на постоянную дислокацию в казармы бывшей кавшколы города Елисаветграда (Кировограда), внимательно посмотрим на её личный состав. Да, это те же Банников и Кабадеев с товарищами, а с ними и дополнившая их состав в 1944 году молодёжь. Когда советские войска освобождали города нашей Украины, шла

мобилизация лиц, находившихся на оккупированной территории. Их обучали премудростям военного дела и распределяли по действующим частям и подразделениям.



1948 год. В 100-й дивизии, ветераны, такие как Банников (на фото в центре) и Кабадеев оставались в абсолютном меньшинстве.

Теперь они передавали свой боевой опыт молодым десантникам.
На фото десантная группа разведки 100-й дивизии.

Эти молодые, только что освобождённые парни, в Европу входили уже освободителями. Такими солдатами конца войны были ещё два десантника из 100-й воздушно-десантной дивизии. Это были наши земляки, кировоградцы - Владимир Фёдорович Лебедев и Анатолий Владимирович Мурзенко. В 1949 году Банников, Лебедев и Мурзенко были демобилизованы и составили костяк парашютного звена Кировоградского аэроклуба. Свой боевой опыт они передали нам, подрастающему в то время поколению. Один лишь Кабадеев остался на сверхсрочную службу в армии.

Постепенно происходила трансформация 100-й воздушно-десантной дивизии. Со временем она превратилась в бригаду спецназа. Вот как это происходило. В 1962 году

подразделения 100 ВДД, дислоцированной в Кировограде, были расформированы. На базе одного из полков была создана 9 отдельная бригада “Спецназ”.



1979 год. Причудливо изогнута панорамным объективом стена корпуса (бывшего дворца), где разместились

9 отдельная бригада спецназа. На плацу перед зданием идёт укладка парашютов.

Интересна история этого здания. С 1829 по 1861 год Елисаветград был центром военных поселений юга Украины. В городе дислоцировалась штаб-квартира резервного кавалерийского корпуса, на базе которого проводились военные мероприятия и смотры в присутствии царской семьи и других военных чинов. На смотрах маневрировало до 100 тысяч кавалерии и пехоты.

В 30-х годах XIX столетия для Елисаветграда одесским архитектором Шумилиным был спроектирован архитектурный ансамбль военного городка. С 1847 года под руководством архитектора Верлена началось строительство дворцовых и штабных зданий с манежем, конюшнями, казармами и плацем. Лично императором Николаем I была произведена символическая закладка в стройку первого камня. Для окончательного завершения архитектурного ансамбля за счёт казны в 1849 году было завершено начатое в 1824 году на средства елисаветградского купца Петра Щедрина строительство трипрестольной каменной церкви - храма Покрова Пресвятой Богородицы. Автором плана и фасада Ковалёвской церкви был архитектор К. Тон (Большой Кремлёвский дворец, храм Христа-Спасителя в Москве, храм святой Екатерины в Санкт-Петербурге). В 1859 году на базе военного городка открылось офицерское кавалерийское училище. В 1865 году оно было преобразовано в кавалерийское юнкерское училище, а в 1902 году в военное кавалерийское училище, которое после Петербургского Николаевского училища было вторым в Российской империи. В памяти потомков они объединены тремя буквами ЕКУ (Елисаветградское кавалерийское училище). Последний выпуск ЕКУ состоялся в 1917 году. В ЕКУ преподавались: тактика, артиллерия, фортификация, верховая езда, ветеринарное искусство, ковка, фехтование, вольтижирование и гимнастика. В феврале 1920 года здесь разместились 5 кавалерийская школа 1-й конной армии С.М. Будённого, переведенная из Таганрога. В числе первых курсантов школы был и родной отец автора этой книги Игнатий Львович Чижов.

Между ВДВ и “Спецназ” имеется принципиальное различие. Общее у них только то, что те и другие относятся к лётно-подъёмному составу.

ВДВ предназначены для ведения боевых действий в тылу противника, захвата плацдармов на реках для обеспечения переправы своих войск, дезорганизации работы тыла, препятствия выдвиганию резервов противника, вводу их в сражение и решения других попутных задач. Дивизия ВДВ ведёт боевые действия теоретически в течение 1-3 суток, а затем соединяется со своими войсками.

Военная разведка подразделяется на стратегическую, в интересах государства, оперативную в интересах операции, проводимой армией, фронтом или группой фронтов и на тактическую (общевойсковую) в интересах боя, который ведёт конкретная дивизия или корпус.

“Спецназ” - это оперативная разведка. Благодаря появившейся в последнее время литературе, воспоминаниям



Парашоты на старте.

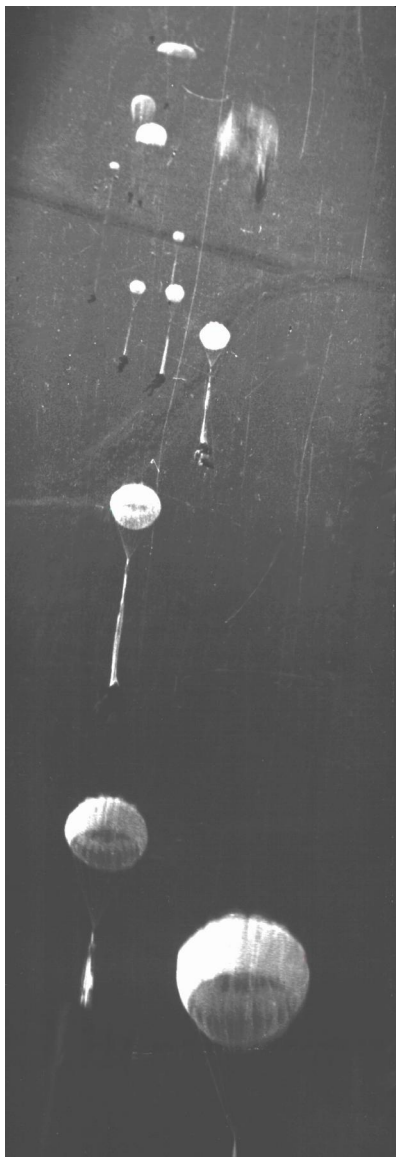
ветеранов, автору в некоторой, доступной ему степени, удалось вкратце проследить историю “Спецназа” вообще и 9 бригады “Спецназа”, дислоцированной в Кировограде, в частности.

24 октября 1950 года директивой Министра Обороны СССР маршала Советского Союза Василевского и начальника Генерального штаба генерала армии Штеменко были созданы части специального назначения для ведения разведки в глубоком тылу противника. Они также проводили специальные мероприятия, такие как уничтожение средств



Парашюты за спинами.

ядерного нападения, пунктов управления войсками и авиацией, средств связи, подрыв мостов и переправ, нарушение работы тыла, ликвидация военных и политических руководителей и др. Они предназначались также для создания или оказания помощи в создании отрядов сопротивления в тылу врага из местного населения, несогласного с политикой воюющего государства. Могли быть и другие специфические задачи, направленные на



Парашюты раскрываются.

снижение военного потенциала противника. Метод работы в тылу разведгруппы “Спецназа” предполагался агентурно-диверсионный. Состав групп (3 - 14 человек) определялся в зависимости от поставленной задачи.

Согласно этой директиве в общевойсковых и механизированных армиях, а также в военных округах, не имеющих армейских объединений, под руководством Главного

Разведывательного Управления Генерального штаба было создано сорок шесть отдельных рот специального назначения численностью сто двадцать человек каждая. Общая численность армейского спецназа, первого и единственного в то время в нашей стране, составляла чуть более пяти с половиной тысяч человек. Люди эти были набраны из военной разведки, многие из них, особенно руководители, прошли не одну войну.



Аэродром Фёдоровка.
В Ан-2 входит 10 десантников. Проверены шпильки в конусах .



Перед сигналом “Приготовиться!”.

Заместитель начальника ГРУ генерал-полковник Х.Д. Мамсуров начинал ещё в Испании. Возглавил спецназовское направление в пятом управлении ГРУ полковник Н.К. Патрохальцев. При разработке руководящих документов широко использовался богатый опыт разведывательно-диверсионной деятельности советских партизан, а также



опыт разведчиков-диверсантов, действовавших в интересах штабов фронтов и Генерального штаба. Также изучался и внедрялся зарубежный опыт Второй Мировой войны.



4 июля 1974 года. Аэродром Канатово. Группа офицеров и прапорщиков 9-й отдельной бригады спецназа готовится к прыжкам из самолёта Ан-12. Слева - направо: подполковник Кузнецов, прапорщик Яценко, подполковники Докучаев и Заболотный, прапорщики Ивашкин, Нейманов, Коваленко.

Итак, в 1950 году спецназ был создан и получил юридический статус. Но в 1953 году, когда началось сокращение Вооружённых Сил, были расформированы и тридцать пять рот специального назначения. Министром Обороны был в то время Маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков. Он мог по достоинству оценить потенциал недавно созданного вида разведки и возлагал на него большие надежды в возможной войне. Поэтому в 1957 году было сформировано не три, а пять отдельных батальонов специального назначения, подчинявшихся командующим военных округов (Прикарпатского, Закавказского и Туркестанского) и групп войск (в Германии и Северной). Было сохранено четыре отдельные роты, а для

наполнения вновь сформированных батальонов использовалась база и личный состав расформированных рот.

В соответствии с директивой Генерального штаба в августе 1957 года на аэродром Куколовка (Александрия) был передислоцирован и оснащён вертолётами Ми-4 51-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк. По состоянию на 1 января 1958 года 15 экипажей части были подготовлены к выполнению боевых задач.



Прапорщик Коваленко Валентин Андреевич после оставления самолёта.

Надобность нахождения на аэродроме Кировоград 25-го военно-транспортного полка была исчерпана, так как вертолёты имели более широкие возможности для



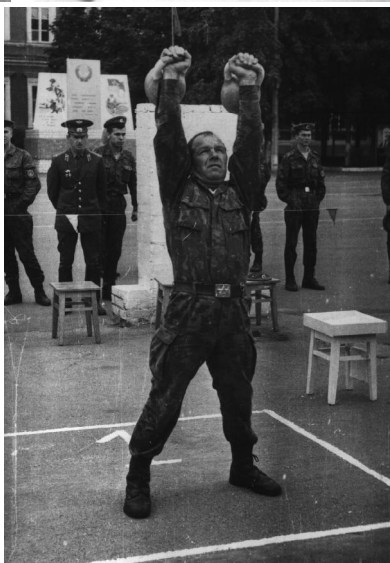
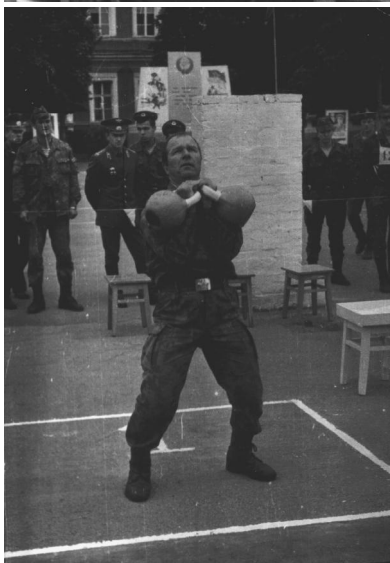
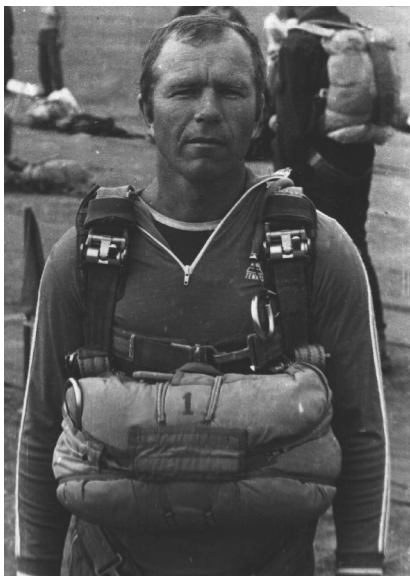
1978 год. Мастера спорта 9 бригады «Спецназ» готовы выполнить показательные прыжки перед правительством УССР. Слева в первом ряду - прапорщик Авдеев Сергей Петрович, подполковник Найдёнов Сергей Иванович, военнослужащие Костюков Виктор и Омельченко Юрий Владимирович. Слева во втором ряду в полном парашютном снаряжении – прапорщики Коваленко Валентин Андреевич, Байда Александр Иванович, Мелехин Юрий Иванович и Пономарёв Виктор Владимирович. Организацией ответственных прыжков занимается лично начальник штаба КВО генерал-лейтенант Ершов и начальник разведки КВО полковник Петраhalко Алексей Алексеевич.

обслуживания учебно-боевой подготовки воздушно-десантных войск. Осенью 1959 года 25-й полк, освоивший с 1955 года самолёт Ту-4, перебазировался на другой аэродром. В 1963 году на вооружении 51 полка появились тяжёлые вертолёты Ми-6, имевшие самые прекрасные характеристики для воздушно-десантной подготовки.

Директивой Генерального штаба от 27 марта 1962 года были разработаны проекты бригад специального назначения на мирное и военное время. В военных округах были сформированы скадрированные бригады специального назначения. Каждая бригада «Спецназа» в своём составе

имела управление, штаб, тыл, 6 ОСН, ОСО, ОСРС, ОШРСН, РРТР (кто служил там - тот расшифрует). Кроме того - автороту, подразделения обеспечения и службы спецоружия, артвооружения, химическую, инженерную, автомобильную, связи, медицинскую и военной топографии. Основную роль в выполнении задач выполнял офицер, поэтому штат бригады составлял 1:3, а в общевойсковых частях эта пропорция составляла 1:25 (на одного офицера 25 солдат и сержантов). В бригаду приписывали солдат и сержантов, прошедших службу в спецназе, частях ВДВ и дополняли пограничниками. Эти люди уже были хорошо подготовлены, а с учётом жизненного опыта в некоторой степени были даже лучше кадровых военнослужащих. По сути дела их знакомили с новой техникой и не давали скучать до 30-ти лет на гражданке. Потом их же по ускоренному курсу готовили на офицеров запаса. Несколько подразделений в бригаде имели только командиров отрядов, все остальные офицеры, сержанты и солдаты находились в запасе. Но обучить человека, прибывшего на военные сборы, специальной тактике, вооружению, технике и прыжкам с парашютом - дело очень сложное, тем более, когда на это всё отводится один месяц. Как бы то ни было, в результате этого реформирования к 1 января 1963 года советский спецназ включал в себя двенадцать отдельных рот, пять отдельных батальонов и десять скадрированных бригад. В 1964 году после очередной реорганизации спецназ потерял три батальона и шесть отдельных рот спецназа. Рота - очень компактная боевая единица - могла для ведения разведки выделить 8-12 разведгрупп спецназа.

9-я бригада спецназа, ранее состоявшая из двух батальонов - разведки и связи, была в 1969 году развёрнута в Кировограде. Командирами бригады были полковники Егоров Л.С. (1962 - 1966), Павлов Н.И. (1966 - 1969), Архиреев В.И. (1969 -1973), Гришаков А.И. (1973 - 1976), Заболотный А.А. (1976-1981), Чмутин А.Ф. (1981-1988), Воронов Ю.А. (1988 -1991), Рымарь В.М. (1991 - 1994),



Мастер парашютного спорта Александр Иванович Байда, воспитанник Кировоградского аэроклуба и факультета физвоспитания пединститута имеет на своём личном счету 4200 прыжков с парашютом.



Командир 9 отдельной бригады «Спецназ»
полковник Гришаков Алексей Николаевич.

Цымбалюк В.Н. (1994 -1998).

(Годы службы проставлены приблизительно — методом интерполяции). Автору удалось найти короткие биографии отдельных командиров бригады.

Заболотный Александр Александрович.



Родился 28 января 1938 года в городе Одессе. В 1954 году окончил 10 классов, а в 1958 году Черновицкое пехотное училище Прикарпатского военного округа. После училища был направлен командиром разведывательного взвода в Южную группу войск, дислоцированную на территории Венгерской Народной Республики.

С должности командира разведывательной роты, по замене, был переведен в Уральский



военный округ на должность командира отдельной окружной роты «Спецназ».

Продолжал службу в Туркестанском военном округе. В 1970 году окончил разведывательный факультет военной

Академии имени М.В. Фрунзе и был оставлен в Москве на должности офицера спецразведки ГРУ ГШ. В 1973 года был направлен на должность начальника штаба 9-й отдельной бригады “Спецназ” центрального подчинения ГРУ ГШ, дислоцированной в городе Кировограде. Со временем стал командиром Кировоградской бригады “Спецназ”. В 1981 году по приказу Министра Обороны СССР был переведен на должность заместителя начальника разведки армии (Забайкальский ордена Ленина военный округ). Получил воинское звание полковник и был назначен начальником специальной разведки округа. Демобилизовался в 1989 году. До 1994 года работал заместителем начальника АСК в городе Кировограде, затем председателем Кировоградского городского комитета ДОСААФ. Преподавал военное дело в Кировоградском строительном техникуме (преподаватель 1-й категории). В настоящее время работает в системе охраны



объектов. Награждён Александр Александрович орденом и двенадцатью медалями. С 1965 года совершил более двух с половиной тысяч прыжков с парашютом из самолётов Ан-2, Ли-2, Ил-12, Ан-14, Ан-8, Ан-12, Ан-26, Ил-76 и из вертолётов Ми-4, Ми-8 и Ми-6. Мастер спорта СССР по пулевой стрельбе из револьвера, по военному пятиборью (гимнастика, фигурное вождение автомобиля ГАЗ-69, кросс 10 км, плавание 100 м и стрельба из пистолета).



Командир 9 отдельной бригады «Спецназ» полковник Воронов Юрий Александрович.

Механик-водитель лёгкого танка 1-го класса, и механик-водитель среднего танка 2-го класса. Разведчик 1-го класса.

Воронов Юрий Александрович. После окончания военного училища и службы на офицерских должностях в ГРУ ГШ в 1977 году поступил на разведывательный факультет военной Академии имени М.В. Фрунзе. В 1980 году вместе со всей группой проходил месячную практику в Кировоградской 9-й бригаде “Спецназ”. Успешно завершив в 1981 году учёбу в Академии, продолжал воинскую службу в частях спецназа ГРУ ГШ. Осенью 1988 года прибыл в Кировоград на должность командира 9 отдельной бригады “Спецназ”. В настоящее время полковник в запасе Юрий Александрович Воронов председатель Кировоградского областного комитета ОСОУ (Общества Содействия Обороне Украины)

В конце 90-х годов на базе бригады был создан центр специальной подготовки под руководством полковника Юрия Владимировича Торопова, заместителем по парашютно-десантной подготовке у которого был полковник Виктор Афанасьевич Лупенко. В настоящее время от бригады остался отдельный учебный отряд спецназа под командой подполковника Букороса С.М. который готовит младших командиров для частей спецназа Вооружённых Сил Украины.

Дворец Амина в Кабуле.



В августе 1977 года в Военной академии имени Фрунзе в составе разведывательного факультета были созданы учебные группы по подготовке офицеров спецназа. С первого сентября 1978 года первая такая группа приступила к занятиям.

Штурм дворца Амина в Кабуле 27 декабря 1979 года начал череду локальных конфликтов. Об этой операции, талантливо спланированной менее чем за трое суток и проведенной менее чем за час, написано немало. О том, что дворец штурмовали “Альфа” и “Вымпел”, имевшие тогда название “Гром” и “Зенит” соответственно, знает сейчас каждый школьник. Об остальных участниках говорят, что “ещё был какой-то мусульманский батальон, который им вроде бы помогал, да десантура какая-то. Или нет, десантура прибыла потом...”

Прочитав предыдущий абзац, Александр Александрович Заболотный в стиле Леонида Макаровича сказал “Не так!” (девиз партии Л.М.Кравчука) и изложил своё видение этого момента.

“Операция “Шторм-333” по захвату дворца Амина осуществлялась отрядом “Спецназ”, двумя группами подразделений по линии КГБ “Гром” и “Зенит”, и в последний момент эта группировка была усилена ротой десантников и взводом ПТУРС (противотанковых управляемых реактивных снарядов), для блокирования



танков, находившихся в охране. Отряд “Спецназ”, в последствии именовавшийся “мусульманским” начал формирование в мае 1979 года и состоял исключительно из узбеков, туркменов и маджиков. Формированием, обучением и проведением операции “Шторм-333” руководил офицер ГРУ полковник Колесников В.В. до этого командовавший бригадой “Спецназ” в Средней Азии, ставший в

последствии генерал-майором и Героем Советского Союза. Штурм дворца начался 27 декабря 1979 года в 19.15 и через 20 минут дворец был захвачен, Амин убит, но бой с охраной продолжался в течение суток. Охрана дворца в общей сложности составляла три тысячи человек с боевой техникой и хорошим вооружением. Личная охрана Амина в количестве более ста человек состоявшая из особо доверенных лиц и родственников была полностью уничтожена. 1700 человек из наружной охраны сдались в плен, часть была уничтожена, а остальные ушли в горы. Отряд спецназа в количестве 520 человек имел в своём составе БМП, ЗСУ “Шилка”, АТС-17, ПМУРС и выполнял совсем не свойственную для спецназа задачу, как и весь спецназ, находившийся в последствии в Афганистане. Надо заметить, что подготовка и проведение операции прошли на очень высоком уровне. Погибло 10 человек (5 из спецназа и 5 из состава групп КГБ). 370 участников штурма были награждены орденами и медалями, 5 человек стали Героями Советского Союза. Впоследствии отряд спецназа был расформирован, боевая техника передана в распоряжение 40-й армии, а личный состав пополнил “Спецназ” в Ташкенте.

В соответствии с директивой Министра Обороны СССР от 4 января 1980 года в Демократическую Республику Афганистан начали входить советские войска. В мае 1980 года группа из 32 человек офицеров, прапорщиков, сержантов и солдат, прослуживших в Кировоградской 9-й бригаде спецназа не менее года, была направлена в Афганистан для выполнения задач, которые ставило перед ними руководство ГРУ в Москве. Кроме того, офицеры Кировоградского спецназа не по одному разу направлялись в Витебскую воздушно-десантную дивизию. Там они обучали десантников действовать спецназовскими методами - малыми группами, тихо и эффективно.

В Афганистане война шла полным ходом. В начале 1984 года было принято решение о начале активного применения спецназа в Афгане. Для этого передислоцировали первый и

второй батальоны спецназа в Джелалабад и Газни. Из Лагодехи в Кандагар прибыл третий такой же отряд. Дали месяц на акклиматизацию и при жаре +40 градусов на площадке для построения личного состава в пыли по щиколотку, в бронежилетах и касках с полной выкладкой, провели строевой смотр. К концу года в Афганистан вошёл четвёртый отряд. Из публикации в “Украине-Центр” № 606 интервью председателя Союза участников боевых действий и ветеранов воинской службы Кировоградской области Вячеслава Иванова нам стало видно, что в 1984 году был сформирован кировоградский отряд спецназа для отправки в Афганистан. Из пяти сотен кировоградских спецназовцев за пять лет войны в Афганистане домой не вернулось более шестидесяти парней. 15 февраля 1989 года последний отряд спецназа, обеспечивавший безопасность вывода Советских войск, покинул через город Кушка территорию Афганистана, до последнего мгновения не снижая боевой активности в зоне своей ответственности.

Именно в это время (лето 1988 года) в полную силу разгорался карабахский конфликт. Бывший Президент СССР Михаил Сергеевич Горбачёв проявлял дипломатию. Азербайджан ему предъявил счёт за то, что не защитил его суверенитет, а армяне обвинили его за то, что не отдал им Карабах. Уже 23 ноября 1988 года один из отрядов спецназа был привлечён для выполнения задач по поддержанию конституционного порядка в городе Баку. Располагаясь в Кировском районе города - месте компактного проживания армян, отряд нёс особую нагрузку по предотвращению актов насилия и грабежей, направленных против них.

События января 1990 года, когда на территорию столицы Азейбарджанской СССР были введены вооружённые спецподразделения Советской Армии, стали не только одной из примет неминуемого развала супердержавы Советов. О миссии и роли военных частей в политическом и межнациональном конфликте в Баку до сих пор спорят

историки, политики, очевидцы и непосредственные участники событий того смутного “перестроечного” времени.

Кировоградские спецназовцы были свидетелями “чёрного января” 1990 года в Баку. Информацию об этом событии мы находим в еженедельнике “Украина-Центр” за 19 марта 2004 года. Командир кировоградской бригады спецназа Юрий Воронов рассказал: *“Распоряжение ГРУ о подготовке нашей бригады к высадке в Баку было получено 18 января 1990 года. Команда из 500 человек, сформированная за 3-4 дня, получила обеспечение для автономной жизнедеятельности сроком на месяц: дрова, уголь, вода, продукты, боеприпасы. Более того, в наше распоряжение было выделено около сорока самолётов. Нашей задачей было изъять всё имеющееся на территории Баку оружие и успокоить население. В тогдашнюю политическую ситуацию мы не вникали, командование тоже не давало никаких идеологических разъяснений или установок. Речь тогда шла только об армяно-азейбарджанском конфликте, и нам нужно было конфисковать всё оружие, дабы сделать невозможным дальнейшие вооружённые столкновения между сторонами”*.

Участник “бакинской кампании” Виктор Герасименко рассказывает: *“Небо Кировоградицины ни до, ни после этой операции не видело такого количества военных самолётов, взлетающих с аэродрома Канатово через каждые тридцать секунд. Это была уникальная операция по переброске. В расположении бригады оставалась лишь охрана. Нужно сказать, что когда нам на аэродроме объяснили, что, возможно, придётся применять оружие, строй мгновенно подтянулся, лица посуровели. Хотя за всё время пребывания в Баку мы не сделали ни одного выстрела”*.

По свидетельству участников бакинских событий, изъятого спецназовцами у местного населения оружия было так много, что его отправляли в Москву целыми эшелонами. Замполит входившего в состав кировоградской бригады в Баку отряда спецрадиосвязи Виталий Токарев делился своими

впечатлениями: *“Собирая оперативную информацию, мы использовали форму неожиданных ночных налётов. Обыскивали автостоянки, гаражи, ранним утром проверяли машины в таксопарках. Иногда приходилось, и перегибать палку, изымать оружие в классах начальной военной подготовки, у воензированной охраны, конфисковывать сигнальные ракеты на катерах и судах”*.

В те несколько месяцев, проведенных в Баку, кировоградцы так и не увидели перед собой реального противника - ни организованных воинских формирований, ни банд из местных жителей. Поставленную задачу они выполнили с лихвой, сохранив нормальные отношения с местным населением. *“Нас уважали за то, что мы не стреляли, - подтвердил Виктор Герасименко. - Все знали, что военные здесь находятся с благородной миссией - не допустить кровопролития и в первую очередь среди мирных жителей”*.

Тогда армию не раз подставляли - нечестно, несправедливо - под удар, делали без вины виноватой в чужих грехах: Тбилиси, Баку, Вильнюс, а в дни августовского путча - Москва. Кировоградские спецназовцы участвовали в охране здания Верховного Совета СССР в августе 1991 года. Около полусотни наших офицеров и прапорщиков потом были переведены в Москву, в полк специального назначения, дислоцировавшийся в Сокольниках.

После расформирования бригады на её базе в 1995 году был сформирован 50-й учебный центр войск специального назначения. А в 2003 году после ликвидации ракетной бригады на её месте разместился 3-й полк специального назначения, перебазировавшийся в Кировоград из Старого Крыма.

Вячеслав Иванов с гордостью говорит, что во все времена кировоградский спецназ был элитой войск специального назначения. Сюда набирали лучших ребят, талантливых спортсменов не только из Кировограда, но и из Киева, Кривого Рога, Днепропетровска. А по уровню воинской

подготовки - инженерное и подрывное дело, топография, огневая подготовка, радиодело, иностранные языки - наши ребята могли дать фору даже курсантам элитных военных учебных заведений.

Сегодня соединения и части специального назначения украинской армии в системе военной разведки выполняют, пожалуй, наиважнейшие задачи. А их современное состояние и результаты боевой деятельности, по мнению военных экспертов, позволяют с уверенностью сказать, что они на данный момент являются наиболее боеспособными воинскими формированиями.

Совет ветеранов воинов воздушно-десантных войск 9 бригады спецназа сейчас возглавляет бывший заместитель полка по воспитательной работе Владимир Гусев. Многие вопросы социальной адаптации на гражданке за круглым столом решают ветераны: Александр Заболотный, Анатолий Чмутин, Юрий Компаниец, Александр Сербин, Александр Баньков, Александр Баландин, Александр Байда. И те, кто моложе - командир полка Владимир Быков, его заместитель по воспитательной работе полковник Станислав Павлушенко, майоры Руслан Неня, Василий Ткаченко, Эдуард Тесленко, капитан Сергей Шулик, старший лейтенант Олег Чёрный, прапорщик Сергей Назаров и десятки тех, кто связал свою жизнь с делом, достойным настоящего мужчины.

Конец первой части.

СОДЕРЖАНИЕ

ВМЕСТО ЭПИЛОГА	3
ВСТУПЛЕНИЕ	4
Глава 1. АЭРОПЛАНЫ В НЕБЕ ЕЛИСАВЕТГРАДА	6
Глава 2. НАШИ ЗЕМЛЯКИ В АВИАЦИИ ТОГО ВРЕМЕНИ	15
Глава 3. ВТОРОЙ АВИА ДИВИЗИОН В ЕЛИСАВЕТГРАДЕ	22
Глава 4. ПЕРВЫЕ РЕГУЛЯРНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПОЛЁТЫ В ЕЛИСАВЕТГРАДЕ	29
Глава 5. СЕДЬМАЯ АВИАЦИОННАЯ БРИГАДА В ЗИНОВЬЕВСКЕ	33
Глава 6. ПЯТНАДЦАТАЯ ТЯЖЁЛАЯ АВИАЦИОННАЯ БРИГАДА	37
Глава 7. НАШ ГОРОД «ЗАБОЛЕЛ» АВИАЦИЕЙ. АЭРОКЛУБ	52
Глава 8. 5-й СБАП и 55 ИАП	66
Глава 9. ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ БОИ ЗА КИРОВОГРАД В 1941 ГОДУ	77
Глава 10. ОККУПАЦИЯ НЕМЦАМИ КИРОВОГРАДА	81
Глава 11. ОСВОБОЖДЕНИЕ. 129 ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК	86
Глава 12. ОСВОБОЖДЕНИЕ. ИВАН НИКИТОВИЧ КОЖЕДУБ	107
Глава 13. В НЕБЕ КИРОВОГРАДЩИНЫ НАШИ ВРАГИ	117
Глава 14. АВИАЦИЯ В БОЯХ ПОД КИРОВОГРАДОМ	123
Глава 15. АВИАТОРЫ – УРОЖЕНЦЫ КИРОВОГРАДЩИНЫ В ВОВ	138
Глава 16. ГВАРДЕЙСКИЙ СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ КРАСНОЗНАМЁННЫЙ 198 БАП АДД	161
Глава 17. ГВАРДЕЙСКИЙ 250 БАП АДД	191

Глава 18. ШТАБ 14 ГВАРДЕЙСКОЙ БРЯНСКО- БЕРЛИНСКОЙ КРАСНОЗНАМЁННОЙ БАД АДД, БАТАЛЬОНЫ АЭРОДРОМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОТДЕЛЬНЫЕ РОТЫ СВЯЗИ	197
Глава 19. 25 ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК, ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫЕ ВОЙСКА И «СПЕЦНАЗ» В КИРОВОГРАДЕ	209

Історико-краєзнавче видання
В НЕБІ КІРОВОГРАДЩИНИ

(на російській мові)

Автор *Б. Чижов*

Головний редактор *Б.Г. Чижов*
Технічний редактор *Л.І. Киреев*
Коректор *В.О. Алексеев*
Комп'ютерна верстка *Б.Г. Чижов*

Тираж 100 прим.