

М. ЖИРОХОВ



А. КОТЛОБОВСКИЙ

«Иду на таран!»



Последний довод «сталинских соколов»



В ВОЗДУШНЫХ БОЯХ

МИХАИЛ ЖИРОХОВ
АЛЕКСАНДР КОТЛОБОВСКИЙ

**«Иду
на таран!»**

Последний довод «сталинских соколов»

Москва
«ЯУЗА»
«ЭКСМО»
2007

ББК 63.3(0)62
Ж 74

Оформление художника *П. Волкова*

В оформлении переплета использован
рисунок художника *А. Сальникова*

Жирохов М.А., Котлобовский А.В.

Ж 74 «Иду на таран!». Последний довод «сталинских соколов». — М.: Яуза; Эксмо, 2007. — 432 с. — (В воздушных боях).

ISBN 978-5-699-22730-3

В почти столетней истории воздушных войн особое место занимает таран — смертельно опасный прием воздушно-го боя, при котором летчик ударом своего самолета разрушает летательный аппарат противника. Зародившись в самом начале Первой мировой войны в России, в дальнейшем таран так и остался почти исключительно русским, а затем советским способом ведения воздушной войны, хотя порой к нему прибегали англичане, французы, немцы, американцы, греки, югославы и поляки. Начиная с 8 сентября 1914 г. и по сей день летчиками различных стран было совершено около тысячи таранов.

В предлагаемой книге, написанной на основе многочисленных источников и свидетельств непосредственных участников, представлена практически полная картина таранных ударов, до настоящего времени практически неизвестная основной массе читателей.

ББК 63.3(0)62

© Жирохов М.А., Котлобовский А.В., 2007
© ООО «Издательство «Яуза», 2007
© ООО «Издательство «Эксмо», 2007

ISBN 978-5-699-22730-3

ПРЕДИСЛОВИЕ

В почти столетней истории воздушных войн особое место занимает таран — прием воздушного боя, при помощи которого летательный аппарат противника уничтожается ударом по нему какой-либо частью атакующего самолета: крылом, фюзеляжем, винтом, стойками шасси. Зародился он в самом начале Первой мировой войны, будучи, по сути дела, чуть ли не единственным действенным приемом воздушного боя. Как известно, первым к нему прибег известный русский летчик штабс-капитан П.Н. Нестеров. Его деяние не осталось без последователей, и постепенно число «таранщиков» росло. Тем не менее, как ни удивительно, за все время количество таранов на общем фоне воздушных побед выглядит относительно небольшим. Так, согласно имеющимся у нас данным, от 8 сентября 1914 г. и по сей день было совершено порядка тысячи таранов.

Наибольшее их количество, около девяти сотен, совершено в годы Второй мировой войны. Естественно, по их количеству лидируют советские летчики: на их счету около шестисот таранов. За ними следуют японцы примерно с сотней случаев подобного рода. Также к тарану прибегали англичане, французы, немцы, американцы, греки, югославы,

поляки, на счету которых — от одного до десятка сбитых подобным образом самолетов. Хотя, несомненно, случаев применения тарана было больше.

Порядка двадцати самолетов уничтожено подобным образом в конфликтах между двумя мировыми войнами. Таранили советские, японские, испанские, итальянские и китайские летчики.

На Первую мировую приходится шестнадцать известных нам случаев, в которых отметились русские, французы, англичане, американцы, немцы.

После 1945 года таран не был сдан «на длительное хранение», а продолжал оставаться в арсенале средств воздушной борьбы.

Что вынуждало летчиков идти на таран? Насколько оправданно было (и есть) его применение? Здесь нет однозначного ответа. В первую очередь ими руководило желание во что бы то ни стало добиться победы в воздушном бою. Классическим примером могут служить тараны советских летчиков, выполненные ими в начальный период Великой Отечественной войны. Тогда при помощи данного приема было сбито либо повреждено до 400 вражеских самолетов. В большинстве случаев приходилось это делать после израсходования боеприпасов по цели, которая продолжала свой полет, несмотря на все полученные повреждения. Как правило, в тот период основным вооружением на советских самолетах-истребителях были пулеметы ШКАС винтовочного калибра (7,62-мм), мощность которых зачастую была недостаточна для нанесения фатальных повреждений самолетам противника. Кроме того, далеко не везде и не всеми было освоено искусство меткой стрельбы. С появлением

новой матчасти с более мощным вооружением применение тарана становилось все более редким. В 1943—1944 годах таковых случаев было всего немногим более двухсот, а в 1945 году — не более двадцати.

Другими причинами являлись обычный азарт, толкавший летчика на таран, серьезное повреждение своей машины, за потерю которой летчик стремился отплатить своему противнику во что бы то ни стало, а также его стремление продать свою жизнь подороже в случае смертельного ранения.

В некоторых случаях к тарану прибегали по прямому приказу командования, как это было в японской авиации при обороне метрополии от налетов американской авиации. Но сразу отметим, что Япония — случай особый. Особенности довоенной идеологии, основанной на самурайском комплексе бусидо с его отношением к смерти за верховного сюзерена как к высшей чести, и воспитание личного состава вооруженных сил в соответствующем духе «выковали» таких летчиков, которые шли на таран и без приказа свыше, сознательно жертвуя своей жизнью и не всегда руководствуясь слепым фанатизмом.

В СССР в годы войны прямых приказов идти на таран, насколько известно авторам, не было, однако имевшиеся примеры, постоянные призывы сражаться «до последнего патрона», приказы «стоять на смерть» также служили достаточно побудительными мотивами для принятия соответствующих решений.

Как ни странно, прямые приказы таранить летчики получали уже после войны, в ходе многочисленных вооруженных инцидентов и локальных конфликтов. Увы, но зачастую в данных случаях по-

будительными мотивами служили желания карьерного плана, как это было в случаях с Елисеевым и Куляпиным.

Следует отметить и такие виды таранов, как непроизвольные, в ходе которых происходило простое столкновение самолетов в ходе воздушного боя помимо желания их летчиков. Их мы можем также отнести к полноценным таранам, поскольку в этих случаях самолет противника, как правило, уничтожался, и, если свой самолет оставался в воздухе, несмотря на полученные повреждения, то от летчика требовалось достаточно мастерства, дабы привести его на свой аэродром.

Для ряда инцидентов периода холодной войны было характерно применение угрозы выполнения тарана. Подобная «метода» время от времени применялась советскими дальними разведчиками для отпугивания истребителей «вероятного противника», пытавшихся им помешать при фотографировании объектов в нейтральных водах. Но и летчики натовских самолетов также стали прибегать к подобному приему, дабы воспрепятствовать советским экипажам выполнять свою работу. Однако после нескольких случаев аварий и катастроф, приведших к потере людей и матчасти, стороны отказались от столь рискованных приемов.

В некоторых случаях, как, например, при борьбе с аэростатами-нарушителями, применение таранов считалось очень даже желательным, поскольку бытовало мнение, что нечего тратить зря боеприпасы на столь, казалось бы, ничтожную цель. Однако, как достаточно быстро оказалось, данное мнение не

совсем соответствовало реальному положению дел, и здесь таран отошел на «задний план».

В последние годы в мире заметно выросла активность террористических организаций. Их щупальца протянулись и к воздушному транспорту. Воздушный терроризм стал, увы, уже почти повседневным явлением. Одним из наиболее известных терактов стали события 11 сентября 2001 года, когда захваченные неизвестными боевиками лайнеры протаранили небоскребы Всемирного торгового центра в Нью-Йорке. Угроза захвата лайнеров в полете продолжает оставаться на повестке дня, равно как и применение их не только для тарана наземных объектов, но и находящихся в полете самолетов, как правило, перевозящих руководителей тех или иных государств либо воинские контингенты стран, являющихся главными врагами террористов.

Интересная особенность: несмотря на широкое применение в войнах вертолетов и даже ведение воздушных боев между ними, вертолетные тараны не зафиксированы, равно как и тараны самолетами вертолетов и наоборот.

По большому счету, значение таранов в истории воздушных войн двойко. С одной стороны, они являются образцом твердости духа летчиков, решившихся на подобный шаг, и зачастую, несмотря на незначительный по большому счету материальный итог, оказывают сильное влияние, в ряде случаев деморализующее, на летный состав противника. С другой стороны, массовое применение тарана можно считать проявлением недостаточной готовности тех либо иных ВВС к ведению современной воздушной войны. Довольно-таки часто к таранам

применимо утверждение, что подвиг подчиненных есть результат недоработок руководства, что, впрочем, не снижает заслуги самих «таранщиков».

Если говорить о месте тарана в современных условиях, то, естественно, ниша для него осталась, условия для его выполнения также сохранились, хотя шансы выжить для летчика стали более чем минимальными, но само его значение, за исключением некоторых чисто гипотетических случаев (например, любой ценой остановить самолет — носитель ядерного оружия либо предотвратить теракт образца 11 сентября) — только лишь морального плана.

Несмотря на важность темы таранов в историческом аспекте, она слабо разработана и почти не пропагандируется. Опубликованные в средствах массовой информации в 40—80-х годах сведения не всегда подтверждаются архивной проверкой, мало того, немногочисленные издания уже стали библиографической редкостью. Только в последнее время начались работы по сверке сведений о таранах с архивными материалами противной стороны. При этом, конечно, выявляются противоречия. В годы войны в силу ряда причин желаемое с той и с другой стороны выдавалось за действительное, а порой и явно фальсифицировалось. Теперь же, при исследовании документов противника, удалось обнаружить не только подробности и уточнить сведения, но и открыть новые, ранее неизвестные советским историкам страницы.

Конечно, летчики, получившие высокое звание Героя Советского Союза за воздушный таран, известны достаточно широко. Однако далеко не все, совершившие этот подвиг, были удостоены звания

Героя, и о них известно меньше. Поэтому основное внимание мы уделим именно таким случаям, потому как охватить все случаи таранов и столкновений просто невозможно в рамках данной книги.

И еще: начиная работу над книгой, мы прекрасно отдавали себе отчет, что тема таранов неблагодарна уже от самого своего начала. И браться за нее — значит заведомо навлечь на себя массу упреков в перекапывании грязного белья и глумления над бесмертным подвигом советского народа. И это только потому, что пристальное изучение фактуры подвига советского солдата на войне может выдать целый ряд событий, слабо соответствующих нашему шумевшим фактам. Какие-то мифы в одночасье могут распасться, существенно изменив представление о героях, какие-то подвиги приобрести новые грани. А об отдельных людях просто надо будет вспомнить заново, потому что их подвиг власть несправедливо и бессовестно замолчала в зависимости от тех или иных обстоятельств.

В этом нет ничего странного и ничего плохого. Просто каждый из нас, вспоминая неизвестные до сегодняшнего дня имена героев, должен помнить и имена героев давно известных. Человеческий героизм — не та тема, в которой можно определять приоритеты, как бы нам этого ни хотелось.

Эта книга не смогла бы увидеть свет без искренней и бескорыстной помощи множества людей, поэтому, пользуясь случаем, авторы хотели бы выразить искреннюю признательность за помощь: Михаилу Быкову, Сергею Вахрушеву, Дмитрию Волкову, Игорю Гордельянову, Александру Заблотскому, Олегу Каминскому, Андрею Михайлову и Игорю Сейдову.

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

28 июня¹ 1914 года в боснийском городе Сараево был убит наследник австрийского престола эрцгерцог Франц-Фердинанд. Это событие послужило формальным поводом для Австро-Венгрии объявить 25 июля войну Сербии. В ответ в России 31 июля была объявлена всеобщая мобилизация, а 1 августа войну ей объявляет Германия, 6-го — Австро-Венгрия. Началась Первая мировая война.

Среди отобюрозированных частей российской армии был 11-й корпусной авиаотряд, которым командовал самый известный русский летчик штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров. Его основной задачей была работа в интересах наступавших войск 3-й армии Юго-Западного фронта. В основном выполнялись полеты на разведку и связь, а в ходе нескольких вылетов на противника сбрасывались артиллерийские снаряды. У самого командира к концу дня 7 сентября было в активе уже одиннадцать боевых вылетов, в том числе два — на бомбардировку австро-венгерских обозов. 5 сентября самолеты отряда перебазировались в местечко Жолкиев, где в местном замке располагался штаб армии.

¹ Все даты в этой главе приведены по новому стилю.



Штабс-капитан
Нестеров.
Родоначальник
таранных ударов

Однако активность проявляла и вражеская авиация. В эти дни австрийские самолеты из 11-й авиароты (FlK 11), базировавшиеся в районе крепости Перемышль, постоянно вели разведку расположения 3-й армии и часто появлялись и над Жолкиевом. Особенно усердствовал в этих полетах хорошо знавший местность сын владельца имения, которое занимал 11-й отряд, лейтенант барон Фридрих фон Розенталь.

Командование армии в лице генерал-квартирмейстера, начальника штаба полковника Бонч-Бруе-

вича, обратилось к Нестерову с требованием предпринять что-либо для пресечения подобной деятельности австрийцев. Командир 11-го отряда дал слово офицера, что положит конец разведывательным полетам врага.

Надо сказать, что подобный приказ озадачил многих летчиков. Ведь самолеты отряда не несли никакого вооружения: пулеметы были заказаны, но их поставка задерживалась. Приходилось полагаться на личное оружие, в основном пистолеты и револьверы, в эффективности которых в воздушном бою были немалые сомнения.

Тем не менее Нестеров вместе со своим помощником поручиком Кованько начали разработку совместной атаки с целью принуждения Розенталя к посадке на территории, занятой русскими войсками. Подобный метод выглядел вполне выполнимым. Более того, в середине августа уже был отмечен подобный факт, когда русский летчик маневрами заставил германского приземлиться в расположении российских войск.

Однако командир 11-го отряда больше всего полагался на выглядевший единственно реальным способ поражения самолета противника — таран. Надо сказать, что идея этого приема была высказана им еще 25 мая того же года после успешного перелета Киев—Санкт-Петербург на товарищеском обеде в Гатчине, тогдашней столице российской авиации: *«Теперь меня занимает мысль об уничтожении неприятельских аппаратов таранным способом, пользуясь быстрходностью и быстроподъемностью аэроплана. Например, ударив на лету своим шасси неприятельский аппарат сверху».*

А первым, кто теоретически обосновал саму возможность тарана, стал русский авиатор Николай Яцук. В журнале «Вестник воздухоплавания» № 13—14 за 1911 год он опубликовал небольшую статью о военном применении аэропланов, где высказал мысль, что сам аэроплан — тоже оружие. Наряду с предсказанием появления на летательных аппаратах артиллерийских орудий, пулеметов и бомб он писал: *«Возможно, что в исключительных случаях летчики будут решаться таранить своими аэропланами чужой».*

В апреле 1911 года на I Всероссийском воздухоплавательном съезде Яцук выступил с докладом. На этом съезде присутствовал поручик артиллерийской бригады П. Нестеров. Именно тогда он впервые услышал о воздушном таране, который впоследствии первым применил на практике. Позже они с Яцуком стали друзьями.

Уже при перелетах на фронт Нестеров на промежуточных аэродромах проводил разные возможные доработки своего самолета, которые должны были, по его мнению, облегчить проведение тарана. Так, в Дубно он к задней части фюзеляжа приспособил нож, которым предполагалось разрезать оболочки вражеских аэростатов, в первую очередь дирижаблей. Во время пребывания в Злочеве к хвосту его самолета был приспособлен длинный трос с грузом, с помощью которого летчик намеревался опутывать винт неприятельского аэроплана.

Итак, наступил день 8 сентября. В 10.30 послышался шум мотора австрийского самолета, и на его перехват взлетели два летчика: Нестеров на одноместном «Моране» и поручик Кованько на двухмест-

ном. Нестеров взял с собой в полет грузик, очевидно, чтобы сбросить его на винт австрийской машины. Оба летчика договорились угрозой тарана принудить «Альбатрос» к посадке.

Однако взлет «моранов» задержался, а на старте грузик у Нестерова оборвался. Через шесть или семь минут оба летчика вернулись на аэродром. Командир приказал на своей машине прочистить клапана. Вскоре после посадки оба летчика пошли в штаб отряда, где Нестеров получил деньги для выплаты жалованья всему личному составу.

Через полтора часа вновь появился «Альбатрос», на этот раз Нестеров быстро занял место в самолете Кованько, отказавшись взять того вместе с собой и отвергнув предложение вооружиться перед взлетом пистолетом. «Моран» пошел на взлет.

Дальше, согласно свидетельствам очевидцев, события развивались следующим образом. Австриец летел над Жолкиевом в западном направлении на высоте до 1500 метров. С земли по нему велась беспорядочная ружейная пальба, абсолютно не дававшая никакого толку. Нестеров, пользуясь превосходством в скорости «Морана», обошел город с южной стороны и, набирая высоту, пошел наперерез разведчику. Оказавшись над «Альбатросом», летчик сделал над ним круг, затем зашел сзади, догнал австрийца и ударил его сверху. Время было 12.05. Затем «Моран» после тарана начал падать по спирали вниз, а вскоре от него отделился мотор, упавший примерно в 130 метрах от самолета. «Альбатрос» какое-то время держался в воздухе, затем повалился набок, перевернулся носом вниз и пошел в стремительное падение. При этом он обогнал «Моран» и



Графическое изображение тарана Нестерова -

упал на землю первым, увязнув в болоте. Австрийский самолет был вытаскен из трясины солдатами и казаками. В нем был обнаружен труп летчика, который, согласно найденным при нем документам, и оказался бароном фон Розенталем. Шагах в сорока от него лежало тело летнаба — унтер-офицера Франца Малины.



Русские солдаты на месте падения «Морана» Нестерова

Погиб и Нестеров. «Моран» упал на сухом поле около болота. Шагах в двадцати от него нашли и летчика. Однако пока прибыла штабная машина с поручиками Кованько и Передковым, возле него уже кто-то побывал: при нем не было бумажника с деньгами для отряда, а на ногах отсутствовала обувь¹.

Так был выполнен первый в истории авиации таран. Нестерова похоронили в Киеве на Аскольдовой могиле, а в советское время его останки перезахо-

¹ Как утверждает писатель Владислав Владимирский, занимавшийся изучением вопроса, Нестеров не погиб при таране, а сумел посадить поврежденный «Моран». Покинул кабину летчик, естественно, с бумажником, полным казенных денег. На земле ему сразу встретился казачий разъезд. Увидев в руках у летчика столь соблазнительную вещь, один из «станичников» убил Нестерова ударом приклада в висок. Затем были забраны деньги и сняты сапоги. Конечно, это только предположение исследователя, но, по мнению авторов, оно выглядит весьма правдоподобным...

ронили на Лукьяновском кладбище. В январе 1916 года посмертно он был награжден орденом Святого Георгия Победоносца 4-й степени.

Интересно, но австрийцы гибель русского летчика записали на счет экипажа Розенталя и зафиксировали данный факт как первую воздушную победу Императорско-королевских ВВС...

Надо сказать, что подвиг Нестерова не пропал зря. Противник прекратил на несколько дней разведполеты и не получил сведения о глубоком обходе австрийцев одним из корпусов 3-й армии на ее правом фланге, который был завершён к 9 сентября. Вечером того же дня по наступавшим австрийским войскам был нанесен успешный контрудар...



Табличка на месте гибели Нестерова

Как показали дальнейшие события, таран не был некоей экзотикой, и у данного приема нашлись последователи, в первую очередь в России, но и на Западе тоже, о чем будет сказано несколько позже.



Могила Нестерова на Лукьяновском кладбище г. Киева

Вторым таранил вражеский самолет штабс-ротмистр А.А. Казаков, летавший на машине такого типа, что и Нестеров, — «Моран Ж» (Morane G). Поначалу он приспособил к своей машине якорь-кошку на длинном тросе. Сим устройством он собирался зацепиться за самолет противника. Контакт приводил к срабатыванию капсюля и взрыву пироксилиновой шашки, прикрепленной к «кошке».

Случай испытать новинку представился 19 марта 1915 года, когда Казаков в районе деревни Гузав, западнее Вислы, обнаружил вражеский разведчик и атаковал его. Но «кошка» заела, и не получалось с ее помощью зацепить «Альбатрос». Тогда летчик пошел на таран. Казаков вспоминал: *«Проклятая «кошка» зацепилась и болтается под днищем... Тогда я решил ударить «Альбатроса» колесами по его верхней поверхности. Недолго думая, дал руль вниз... Где-то рвануло, толкнуло, засвистело, в локоть ударил кусок от моего «Морана». «Альбатрос» наклонился сначала на один бок, потом сложил крылья и полетел камнем вниз... Я выключил мотор — одной лопасти в моем винте не было. Я начал планировать, потеряв ориентировку, и только по разрывам шрапнелей догадался, где русский фронт. Садился парашютируя, но на земле перевернулся. Оказывается, удар колесами был настолько силен, что шасси было вогнуто под крылья».* Немецкий самолет при ударе о землю разбился. Его экипаж погиб. Так был совершен второй в истории авиации таран, при этом первый, после которого летчик уцелел. И таковым он оставался очень долго...

Что касается самого Казакова, то революцию 1917 года он встретил командиром 1-й истреби-

тельной авиагруппы и был заслуженным асом, имея на своем счету 17 подтвержденных побед. С предположительными их число доходило до 32. В ходе Гражданской войны воевал на стороне белых на Севере в составе так называемого «Славяно-Британского авиалегиона». Предполагается, что в боях сбил один самолет красных. Погиб в авиакатастрофе 3 августа 1919 года...

Как нами уже отмечалось, последователи Нестерова нашлись не только в России. Ожесточенная воздушная война шла на Западном фронте, да и на других фронтах сражения в небе отличались высоким напряжением. Везде хватало храбрых и умелых летчиков. Нет ничего удивительного в том, что кто-то из них мог идти на таран. Тем более что еще до начала войны некоторые, например французские, летчики также рассматривали таран как средство ведения воздушного боя. Показательна в этом отношении была появившаяся во французской прессе и подхваченная СМИ стран Антанты в начале войны новость, которая, правда, потом оказалась полнейшей выдумкой. Парижские газеты напечатали среди фронтовых сводок информацию о том, что известный пилот Ролан Гарро на своем аэроплане таранил вражеский дирижабль и погиб при этом. Новость достигла и России, о ней знал Нестеров, и она его еще более укрепила в намерениях использовать данный прием для борьбы с вражеской авиацией. Конечно, потом оказалось, что никого Гарро не таранил ни в начале войны, ни в ее ходе, и все его грядущие победы были еще впереди. «Цеппелин» же сбили, даже не сбили, а повредили, 22 августа 1914 года французские артиллеристы, сбившие в тот же

день свой дирижабль, приняв его за германский аппарат. Но показателен сам факт упоминания данного приема.

Непроизвольные тараны также не исключались. И хотя подобные случаи отмечались как столкновения, но нет причин сомневаться в том, что авиаторы могли намеренно таранить самолеты противника: в подавляющем большинстве подобных случаев летчики гибли и не у кого было спросить, каковы были намерения человека в его последние минуты. Тем более что, как правило, вражеский самолет, уничтоженный подобным способом, записывался летчику или экипажу как воздушная победа...

Приведем краткий перечень примеров подобного рода, относящихся к действиям на Западном фронте, главным образом, французской (но и не только) авиации в 1916—1918 годах.

16 марта 1916 года германский самолет совершил частичный таран французского привязного аэростата из 68-й воздухоплавательной роты, перебив ему подъемный трос. Баллон понесло в сторону неприятельских позиций. Наблюдатель су-лейтенант Жан Левассо д'Ервиль решил избежать плена и покинул корзину с парашютом, став, таким образом, первым французским воздухоплавателем, который воспользовался столь необычным на то время средством спасения.

Два дня спустя, 18 марта, в районе Габсгайма экипаж «Фармана-11» (Maurice Farman XI) в составе летчика рядового Поля Роде и бомбардира лейтенанта Робера Флоша вел бой с германским истребителем, который завершился тем, что француз-

ский аэроплан врезался в своего противника. Погибли как французы, так и немец...

В этот же день отличился еще один французский экипаж. Летчик капрал Анри Рен и бомбардир сержант Робер Дюба на «Фармане» дрались с истребителем «Фоккер Айндеккер» (Fokker Eindecker) и в конечном итоге врезались в него. Погибли как Дюба с Реном, так и сидевший в кабине «фоккера» германский летчик Людвиг Фишер.

23 июня того же года при ведении разведки в районе н.п. Бламон был атакован «фоккерами» из 32-го летного отряда (FlAbt 32) «Фарман» летчика аджюдана¹ Жака Семелена и наблюдателя су-лейтенанта Теофила Галлона. В ходе боя экипаж таранил истребитель противника и сбил его. Немец ефрейтор Герман Келлер погиб. Французы считались пропавшими без вести.

2 июля сержант Марсель Гарэ на «Ньюпоре» в районе Вердена вел бой с истребителями из 203-го отряда. В конечном итоге он врезался в «Айндеккер» лейтенанта Вернера Нойхауза. Погибли оба.

27 июля у н.п. Минокур старшина Макуар де Терлинь на истребителе «Ньюпор» попытался сбить германский разведчик «Румплер С» (Rumpler C) из 17-го воздушного отряда. В результате было зафиксировано столкновение, в котором погибли как француз со своей машиной, так и немцы: унтер-офицер Эрих Финке и обер-лейтенант Гюнтер Фрайтаг.

23 сентября 1916 г. в районе деревни Эрвийи группа германских истребителей вела бой с британскими «Мартинсайдами» из 27-й эскадрильи. Лейте-

¹ Звание, аналогичное чину прапорщика Русской армии.

нант Эрвин Бёме подбил одного «англичанина», но тот таранил машину лейтенанта Ганса Раймана, который при этом погиб...

19 марта 1917 года на истребителе «Ньюпор XII» (Niurogt XII) проводит бой с разведчиком «Авиатик С» из 262-го отряда чешский волонтер капрал Ян Гофман. В столкновении потеряны обе машины, погибли Гофман, а также германский экипаж: летчик вице-фельдфебель Риттмайштер и летнаб лейтенант Зауэр. Было около 10 часов утра.

14 апреля. В воздухе над н.п. Сен-Мари-а-Пи столкнулись «Ньюпор XVII» № 2539 капрала Симона и самолет германского аса с семнадцатью победами лейтенанта Хартмута Бальдамуса из 9-й истребительной эскадрильи. Погибли оба летчика, которым свое командование засчитало по одной победе.

16 апреля. Поначалу француз лейтенант Моро на «Ньюпоре XXIII» попытался сбить германский аэростат-корректировщик у н.п. Виллер-эн-Приер. Расстреляв весь боезапас, он пошел на таран, однако не сбил, а лишь повредил вражеский баллон, а сам погиб.

В конце дня германский истребитель атаковал французский привязной аэростат из 21-й воздухоплавательной роты. Немецкая машина буквально влетела в него, летчик погиб, но оба француза-наблюдателя сумели спастись.

11 мая сержант Луи Совэ на «Ньюпоре» врезался в самолет противника, нанес ему повреждения, а сам погиб. Увы, его жертва оказалась напрасной...

15 мая «французская серия» завершается. В этот день лейтенант Рене Поллэ на своем «Спаде» (SPAD VII, с/н 1199) таранил над фронтом своей IV армии

Берг «Скаут» из 29-й истребительной эскадрильи (Jasta 29). Германский летчик лейтенант Карл Погранц, имевший на счету две победы, погиб. Француз считается пропавшим без вести...

19 мая 1918 года около 12.30 в воздушном бою между Ля-Горг и Лестрем столкнулись SE.5 капитана Х.Г. Уайта из 29-й эскадрильи и самолет вице-фельдфебеля Карла Пеха из 29-й эскадрильи (совпадение!). Англичанин посадил самолет, а Пех погиб.

10 октября первый лейтенант Уилбур Уайт из 147-й американской истребительной эскадрильи таранил на SPAD XIII «Фоккер» лейтенанта Вильгельма Кольбаха. Американец при этом погиб, а германский летчик спасся на парашюте. Ему самолет Уайта засчитали как пятую победу. Как потом отмечалось, сослуживцы погибшего утверждали, что их товарищ совершил именно преднамеренный таран, к которому он морально был давно уже готов...

Как мы видим, данные примеры показательны сами по себе в первую очередь по количеству. Возможно, что также подобного рода случаи отмечались у англичан, а также на Итальянском фронте, однако сведения по ним отсутствуют. Тем не менее уже из имеющихся данных можно увидеть, что таран успел занять свое место в арсенале средств ведения воздушного боя...

МЕЖДУ МИРОВЫМИ ВОЙНАМИ

Завершение Первой мировой войны не ознаменовало установления всеобщего «мира во всем мире». В частности, на территории бывшей Российской империи она «плавно» переросла в войну гражданскую, в боевых действиях которой многие из воюющих сторон применили авиацию. Воздушных боев, по сравнению с мировым конфликтом, было немного. В ходе одного из них были отмечены по крайней мере две попытки выполнения таранной атаки, пожалуй, первые в истории советской авиации.

Первый случай тарана в ходе Гражданской войны в литературе¹ отмечен 15 августа 1919 года в районе Челябинска, где происходили жестокие бои красногвардейских частей и войск Колчака. Экипаж «Фармана» в составе пилота Широкова и наблюдателя Щербины вылетел на разведку, когда над линией фронта обнаружил тройку белогвардейских машин, которые бомбили части 5-й армии РККА. Красноенлеты решили помочь пехоте и атаковали противника — два самолета ушли сразу, а вот третий не успел, и разогнавшийся на пикировании «Фарман» таранил противника. После удара оба са-

¹ Например, в журнале «История авиации». — 2002. — № 1. — С. 28.

молета обломками посыпались вниз, похоронив свои экипажи¹.

Второй случай, который можно с натяжкой отнести к таранам, произошел в мае 1920 года, в начальный период боев с войсками генерала Врангеля в Северной Таврии. В один из дней летчики 13-го Казанского разведывательного авиаотряда РККА Хоролько и Воедило в ходе обычного вылета вступили в бой с несколькими врангелевскими самолетами. Что потом произошло, вспоминает ветеран тех событий И.К. Спатарель: *«Вдруг напарник видит, что Хоролько, подлетая к противнику почти вплотную, почему-то огня не открывает. Старается ударить врага колесами своей машины. Не выдержав таранных атак, белогвардейцы удрали от Хоролько»*. Как видим, красноенлету не удалось сбить какого-либо самолета противника, но тем не менее ему удалось заставить врага отступить.

Как выяснилось после возвращения на аэродром, на машине Хоролько отказал пулемет, но он не захотел оставлять товарища одного и не вышел из боя, решив оказать ему максимально возможную помощь. Пожалуй, таранить самолет противника ему не удалось лишь из-за высокого уровня профессионализма летчиков Врангеля, которые к тому же, будучи как-никак российскими авиаторами, прекрасно знали, что такое таран, и если сами не были готовы к его применению, то вполне могли ожидать подобного сюрприза от своих противников.

¹ Однако этот эпизод является крайне противоречивым, так как на тот момент белые уже оставили Челябинск, да и красноармейской авиации в этом районе было немного.

Что касается самого Хоролько, то он вскоре погиб в авиакатастрофе: при облете отремонтированного в Александровске (ныне г. Запорожье, Украина) истребителя «Ньюпор-17» на машине в воздухе разрушилась одна из правых консолей...

О каких-либо других эпизодах подобного рода, отмеченных в воздушных боях на огромных просторах от западных границ до Тихого океана, у авторов информация отсутствует, хотя и не исключено, что они могли иметь место...

По окончании Гражданской войны многие традиции старой русской армии были преданы забвению, но подвиг Нестерова подобная судьба не постигла, во всяком случае, на неофициальном уровне, поскольку многие красвоенлеты начинали свою службу еще в старой авиации как летчиками, так и механиками. Естественно, что с тех времен у них в памяти и остались рассказы о первом таране. Они же рассказывали о нем молодым авиаторам. Таким образом, в летной среде не нарушалась преемственность подвига и поддерживался соответствующий моральный настрой готовности идти на таран вражеских самолетов.

В этой связи показательным является случай, произошедший с будущим советским летчиком № 1 Валерием Чкаловым. В ходе боевых стрельб по свободно летающим шарам-мишеням летом 1924 года он как-то расстрелял весь боезапас, а шар продолжал свой полет. Тогда разгоряченный Чкалов догнал его и затем винтом своего истребителя изрубил оболочку шара. На земле, объясняя мотивы своего поступка, он объяснил, что и в реальном бою, по израсходовании патронов к пулеметам, он непременно

но пойдет на таран самолета противника, если того не удастся сбить пулеметным огнем...

В настоящее время некоторые историки склонны считать первым реальным советским тараном инцидент, произошедший 18 мая 1935 года, когда летчик-испытатель ЦАГИ Николай Благин, сопровождая на истребителе И-5 самолет-гигант АНТ-20 «Максим Горький» и выполняя вокруг его крыла петли Нестерова, врезался в него. Обе машины рухнули на землю. Погибли сорок шесть человек, включая самого Благина.

И уже в те дни в зарубежной печати появилось утверждение, что летчик пошел на таран сознательно, руководствуясь резонами антисоветского порядка. Дело в том, что погибший летчик был сыном полковника царской армии, то есть потомственным дворянином, являясь таким образом, согласно терминологии тех лет, «классово чуждым элементом». Якобы таким образом он хотел отомстить за своих родственников, павших жертвами «карающей руки диктатуры пролетариата», и даже оставил предсмертное письмо соответствующего содержания, опубликованное в эмигрантской прессе. Официально же Благина обвинили в лихачестве.

Но на самом деле накануне Благин получил от своего начальства «просьбу в приказном порядке» выполнить по желанию снимавших полет кинооператоров несколько петель вокруг крыла. Летчик очень не хотел это делать, понимая, чем чревато подобное лихачество. Однако именно пресловутая «классовая чуждость» вынудила его подчиниться. Авторы склонны считать, что это был несчастный случай, косвенным подтверждением чему служит

то, что вдова и дети Благина получили пособие после гибели кормильца и еще ряд льгот, а самого летчика похоронили вместе с останками экипажа и пассажиров «Максима Горького». Да и по большому счету, если бы он захотел таранить гигант, то вряд ли бы начал петлять вокруг крыла, а сразу бы врезался в любую часть машины: то же крыло, фюзеляж или в двигательный тандем над фюзеляжем. И он прекрасно понимал, что будет с его родными, когда в руки «органов» попадет подобного рода «политический манифест». Современные же утверждения о его преднамеренном таране есть, по нашему мнению, не что иное, как дань моде времен «перестройки», радикального пересмотра известных исторических фактов, особо не задумываясь, насколько это имеет смысл...

Реально же первые после окончания мировой войны тараны повергли на землю самолеты противника позже, в ходе боев в Испании, Финляндии, Китае и на Халхин-Голе.

ИСПАНИЯ

В ночь на 18 июля 1936 года группа офицеров подняла мятеж против республиканского правительства Испании и страну охватила кровавая гражданская война, в которую, кроме внутренних противников, оказались вовлеченными и внешние силы: в первую очередь нацистская Германия, фашистская Италия, а также СССР. В боевых действиях обе воюющие стороны активно применяли авиацию.

Поначалу небо было за республиканцами, поскольку в их руках оказалось больше самолетов, чем



Ньюпор-52 — основной истребитель испанских ВВС перед гражданской войной 1936 года. И именно на таких самолетах летчики правительственных ВВС одержали несколько таранных побед летом—осенью 1936 года

у мятежников, и достаточное количество летчиков. Однако сторонники генерала Франко начали получать щедрую помощь из-за рубежа, в том числе самолеты, а вскоре стали прибывать и летчики. В воздушных боях преимущество республиканцев начало быстро сходить на нет. Но их противники также начали нести первые потери.

Одним из лучших республиканских летчиков начального периода войны был сержант Феликс Уртуби. 13 сентября 1936 года, выполняя на своем «антикварном» истребителе «Испано-Ньюпорт-52» (Hispano-Nieuport 52 (NiD 52)) патрульный полет в районе г. Толедо, он был атакован двумя итальянскими истребителями «Фиат» CR.32. Несмотря на количественное и качественное преимущество противника, республиканский летчик вступил в бой. Вскоре он был смертельно ранен, но решил

драться до конца и пошел на таран одного из «фиатов». Уртуби погиб, но итальянцы также потеряли один самолет, летчик же попал в плен. Это был сержант Винченце Патриарка, известный в Испании как Виченце Боколаре. Сам летчик избежал расстрельной статьи только потому, что был обладателем американского паспорта (Виченце родился в США в итальянской семье). По крайней мере, факт тарана (или столкновения, по итальянской версии) подтверждается со ссылкой на показания самих же итальянцев.

А вот следующий случай применения тарана крайне противоречивый и, видимо, вряд ли имел место. Итак, по сообщению корреспондента английской газеты «Манчестер гардиан», 14 сентября летчик республиканского «Ньюпора» сержант Хосе Кабре Планас таранил вражеский истребитель и погиб. Однако журналист не привел даже типа сбитого истребителя, а потерь в истребительной авиации как мятежников, так и итальянцев в этот день не зафиксировано...

В испанском же небе открыли счет сбитых тараном самолетов и советские летчики. Начало положил лейтенант Евгений Николаевич Степанов, командир 1-й эскадрильи 26-й авиагруппы (Grupo 26).

Летом и осенью 1937 года авиация противника ввела в правило ночные налеты на некоторые города, находившиеся на контролируемой республикой территории, среди которых была и Барселона. Защищавшие небо столицы Каталонии советские летчики дали достаточно жесткий отпор «визитерам», сбив четыре самолета. Среди победителей был и Евгений Степанов.



Советский летчик Е.Н. Степанов на месте падения протараненного им итальянского бомбардировщика «Савойя»

Дело обстояло следующим образом. В ночь на 25 октября тройка итальянских бомбардировщиков SM.81 из 351-й эскадрильи, ведомая капитаном Николой Руджери, подходила к Барселоне, намереваясь нанести удар по порту. Ведущий должен был сбросить зажигательные бомбы, чтобы вызвать внизу пожары и соответственно осветить цель. А уж по ясно видимому объекту осколочно-фугасными бомбами работали ведомые. Однако на перехват итальянцев поднялась пара И-15, в кабинах которых сидели Степанов и его ведомый лейтенант Илья Финн¹. Они быстро настигли противника и открыли огонь из пулеметов. Были многочислен-

¹ Финн Илья Александрович (1911 г.р.), летчик НИИ ВВС. В Испании с 5.09.37 г.

ные попадания в «савойи», но те продолжали полет к цели. Более того: всюду огрызались их стрелки. Тогда Степанов, видя, что от огня его ПВ-1 толку мало, пошел на таран, догнав бомбовоз и ударив его по хвостовому оперению. «Итальянец» прервал полет и рухнул вниз. Самолет разбился, и погиб весь его экипаж в составе пяти человек, в том числе и командир тененте (лейтенант) Е. Маккани. Степанову было чем гордиться: это был первый успешный таран в истории советской авиации и первый же в мире успешный ночной таран.



Евгений Степанов
после Испании

Записали победу и Финну, который заявил, что сбитая им машина рухнула в море. На следующий день испанские моряки подтвердили его заявление, выловив из воды обломки какого-то самолета. На самом же деле, по данным противника, они потеряли всего одну машину. Две другие отбомбились по запасной цели и вернулись на свой аэродром.

К сожалению, Финн погиб на следующий день, разбившись при посадке, возвращаясь с ночного вылета на перехват. Степанов налетал в Испании 100 часов, провел 16 боев, одержал несколько побед, но 20 января 1938 года был сбит зенитной артиллерией противника и попал в плен. 9 июля его

обменяли на одного из плененных республиканцами вражеских летчиков. Однако этот эпизод особо, видимо, не сказался на дальнейшей карьере летчика. В следующем году он воевал на Халхин-Голе и сбил несколько японских самолетов. 29 августа ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Затем он принял участие в войне с Финляндией. В Великую Отечественную же занимал ряд должностей в аппарате Наркомата обороны...

С апреля 1948 года уволен в запас. Работал начальником отдела ЦК ДОСААФ, был руководителем советских команд на международных авиационных чемпионатах мира в Праге и Париже.

В течение ряда лет занимал пост вице-президента Международной авиационной федерации. Участвовал в работе конференций ФАИ в Париже и Стамбуле. В 1965—1977 годах он был начальником летно-испытательной станции Московского вертолетного завода.

С 1977 года — научный сотрудник Центрального Дома авиации и космонавтики. Умер 5 сентября 1996 года, похоронен в Москве на Троекуровском кладбище.

Следующее применение тарана как способа воздушного боя в Испании имело место 18 июля 1938 года. В этот день на штурмовку позиций противника в районе н.п. Сегорбе—Вивер—Монтан на Левантском фронте вылетело двадцать И-15 и И-16. Вскоре же на помощь своим наземным частям прибыло до трех эскадрилий «фиатов». В подкрепление же республиканцам подоспели тринадцать «ишачков». Но и немцы из «Легиона Кондор» прислали несколько «мессершмиттов». Завязался ожесточенный

воздушный бой. По его ходу получилось так, что более маневренные CR.32 «взяли в оборот» И-16 лейтенанта Николая Жердева, окружив его и решив привести на свой аэродром, дабы принудить там к посадке. Огня по нему не вели, но и не давали вырваться из замкнутого круга. А у Жердева к тому моменту патроны уже закончились.

Позже летчик рассказывал: *«Оставался один выход — таран. Правда, такого маневра мне не приходилось еще совершать. Увеличиваю скорость. Все ближе и ближе передний «фиат». Сразу же прибавили скорость и вражеские истребители. Еще теснее сомкнулось кольцо. Перед моим «ястребком» воздух прочертили очереди трассирующих пуль. Тогда я рванул штурвал [наверное, все-таки ручку. — Авт.] на себя, почти вертикально пошел вверх, в мгновение подлетел к фашистскому «фиату» и ударил винтом по хвосту. Вражеская машина подскочила всем корпусом, закружилась и пошла вниз, к земле. Мой истребитель от удара встряхнуло, но мотор продолжал работать. Мигом устремился в крутое пике: пусть противники думают, что и моя машина падает. У своей земли выровнял «ястребок» и повел его на аэродром».*

На свой аэродром Жердев вернулся с изогнутыми лопастями винта. По итальянским данным, под его удар попал летчик из итальянской авиагруппы «Asso di Bastoni» капитан Джорджио Фраттини, который при таране погиб¹.

А всего по результатам этого боя республиканцы заявили о двух сбитых «мессершмиттах» и десятке

¹ По другим данным, это был старший лейтенант Марио Кези из состава 32-й эскадрильи.

«фиатов», однако на их территории упали лишь обломки двух итальянских истребителей, в том числе и «жердевского». Свои потери составили два сбитых и три поврежденных И-16, а еще два разбились при посадке, один из которых вскоре отремонтировали. Немцы же заявили о четырех сбитых И-16, итальянцы — двух И-16, пяти И-15...

Вскоре машину Жердева отремонтировали, и до 3 сентября, завершения своего срока пребывания в Испании, он налетал 105 часов, а в пятнадцати боях одержал три победы. Затем воевал на Халхин-Голе, где записал на свой счет еще одиннадцать побед (это по официальным данным — видимо, сюда вошли и групповые победы). В ноябре 1939 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. К началу Великой Отечественной войны он в ходе 105 боевых вылетов налетал 345 часов. 22 июня 1941 года встретил штурманом 821-го ИАП. В ходе боев сбил два самолета люфтваффе. Погиб на Кавказе в авиакатастрофе 15 ноября 1942 года.

Также отмечен один таран, скорее всего произвольный, выполненный летчиками противника. Согласно итальянским данным, в ходе воздушного боя, проведенного 1 ноября 1938 года в период сражения на реке Эбро. Тогда тененте (лейтенант) Джузеппе Байлон из авиагруппы «Кукарача» столкнулся с И-16 республиканцев, ударив по его крылу правой нижней плоскостью своего «фиата». У республиканского истребителя отлетела консоль, и вскоре он взорвался. У итальянца тоже отлетела часть нижнего крыла, но он смог дотянуть до своего аэродрома. Предполагается, что республиканцы потеряли машину с бортовым номером SM-276 и

тененте Кортисо¹. Что касается Байлона, то ему по результатам испанских боев записали четыре победы...

Все остальные случаи таранов в небе Испании, описанные в советской литературе, а всего их некоторые исследователи насчитывают аж двадцать пять (!), что называется, «не стоят и выеденного яйца», поэтому упоминать о них мы просто не стали. В этом смысле крайне характерен пример так называемого «тарана» советского летчика Симона Лавровича Максименкова, якобы совершенный им 5 октября 1938 года. Мы конкретнее разберем именно этот случай, чтобы показать несостоятельность этого «тарана».

Итак, согласно советской пропагандистской версии дело было так — летчик-истребитель лейтенант С.Л. Максименков 5 октября 1938 года вылетел в составе девятки И-16 под командованием Грицевца на сопровождение бомбардировщиков. При подходе к линии фронта в районе реки Эбро республиканцы обнаружили большую группу «фиатов». Грицевец повел свою группу в сторону солнца с набором высоты, а потом неожиданно набросился на противника. Завязался воздушный бой. На помощь фашистам пришла еще одна группа «фиатов». В ходе боя Максименков сошелся с одним фашистом в лобовой атаке. В последний момент враг попытался отвернуть в сторону. Максименков повернул свой И-16 и нанес удар плоскостью по плоскости. Оба самолета разломались и начали беспорядочно па-

¹ Опять-таки существуют и другие мнения, согласно которым в этот день ВВС Республики в воздушных боях потеряли три И-16. Погиб всего один летчик — Хосе Хайо Сенас.

дать. Перед ударом Максименков расстегнул ремни, и его выбросило из кабины. Пришел в себя, когда до земли уже было близко, и раскрыл парашют. Испанцы подобрали раненого летчика и на руках принесли в деревню, где ему оказали помощь¹.

Начнем сначала. В капитальном труде Абросова по действиям советских летчиков — на стр. 338 дана следующая информация по Максименкову: *«Родился в 1915. Старшина. Летчик 2 ИАЭ 56 ИАБ, КВО. В Испании с 10.06.38 до 04.10.38. Летал на И-16. 23.08.38 его самолет был сбит огнем с земли, летчик выпрыгнул с парашютом, получил ранения при посадке и больше в боях в Испании не участвовал. Общий налет 20.25 (25) часов. Выполнил 15 боевых вылетов. Участвовал в 5 (7) воздушных боях. Погиб в Великой Отечественной войне».*

Первое, что бросается в глаза, — так это срок окончания командировки. Получается, что летчик совершил свой «таран» на следующий день после того, как покинул Испанию! Дальше — в этой же книге на стр. 264 в сводке боевых действий за 23 августа указывается, что он действительно гнался за «фиатом», загнал его на территорию республиканцев, свои с земли открыли огонь, но сбили своего же. Тем не менее, а был ли таран?

По республиканским спискам потерь, только одна Mosca была потеряна 23.08.1938, и ее пилотом был Луис Сирвент Серилло (Lius Sirvent Cerillo). Также из списков авиации националистов (Aviación Nacional) известно, что 5.10.38 «фиатов» потеряно не было.

¹ См. например: На грани возможного. — Изд. 2-е., испр. и доп. — М.: Лимб, 1993. — С. 377.

Дальше еще хуже: фактически в период с 5 по 7 октября 1938 года наблюдалось очень мало полетов на фронте Эбро. 4 октября 1-я и 13-я дивизии националистов приостановили свои атаки на Вента де Кампосинес (Venta de Camposines) по причине очень прочной обороны республиканцев, и обе стороны получили трехдневную передышку для подготовки дальнейших операций. В этот период времени немецкие бомбардировщики «Легиона Кондор» провели только один большой налет, атаковав аэродром Вальс (Valls) и уничтожив на земле один истребитель И-16 из 4-й эскадрильи. Во время бомбежки 3-я и 4-я эскадрильи взлетели, однако после нескольких неудачных попыток атаковать бомбардировщики приземлились на запасном аэродроме Пла де Кабра (Pla de Cabra). Лишь однажды поучаствовали советские истребители в другом бою на фронте Эбро в тот период — И-16 (СА-161) летчика Энрике Альбы (Enrique Alba) был поврежден, но его удалось отремонтировать. Не было и претендентов на победы с обеих сторон.

Кроме Эбро, единственный бой произошел, когда девять «Савойя» S-79 бомбили Барселону. Лидерами звеньев бомбардировщиков были Джордано, Гостоли и Сейдл (Giordano, Gostoli, Seidl). Только одному И-16 удалось вовремя набрать высоту. Успеха это не принесло, скорее наоборот — итальянский стрелок Андреани (Andreani) заявил, что сбил его. Впрочем, его победа так и осталась неподтвержденной.

Единственное, что остается предположить в данной ситуации, это то, что таран Максименкова мог иметь место в другой день. Очень проблематично

это определить на основе существующих документов. Так, испанские источники ничего не говорят о его сбитии наземным огнем 23 августа 1938 года. Салас пишет, что в этот день советские летчики из 2-й и 5-й эскадрилий И-15 провели тяжелый бой и потери были с обеих сторон — три «фиата» были сбиты, но ему неизвестно о конкретных потерях с республиканской стороны.

Таким образом, приходим к выводу, что «таран» Максименкова чистой воды выдумка от начала и до конца и скорей всего ее пустил в ход известный в свое время харьковский исследователь Г.К. Семенов, написавший об этом случае в нескольких своих работах¹.

И так по всем остальным случаям...

КИТАЙ

Японская агрессия в Китае началась еще в 1931 году, когда Токио удалось захватить и аннексировать наиболее развитую в промышленном отношении провинцию страны — Маньчжурию. На ее территории оккупанты организовали марионеточное государство Маньчжоу-Го, которому, в частности, разрешено было создать свои вооруженные силы.

7 июля 1937 года японцы организовали вооруженный инцидент у моста Лугоуцзя (он же мост Марко Поло), что расположен к северу от Пекина. Началась большая японо-китайская война, которая

¹ Семенов Г.К. Испанский закал. — Харьков: Прапор, 1969; Семенов Г.К. На синих тропах Испании. — Харьков: Прапор, 1972; Семенов Г.К. Пароль — «Испания». — Изд. 2-е, испр. — Харьков: Прапор, 1976.

характеризовалась, особенно первые ее годы, ожесточенной борьбой в воздухе. В небе Поднебесной дрались не только японские и китайские летчики, но и пришедшие на помощь последним советские авиаторы, а также наемники и добровольцы из других стран. И нередким явлением на первом этапе воздушной войны были тараны вражеских самолетов, которые выполняли летчики обеих сторон.

Впервые, правда, произвольно, подобный метод был применен в бою 9 декабря 1937 года. В этот день четверка китайских истребителей Кертисс «Хок III» из 26-й ИАЭ, ведомая капитаном Ван Ханьхуаном, поднялась на перехват пятнадцати бомбардировщиков G3M авиации Императорских ВМС, шедших бомбить г. Наньчан под прикрытием восьмерки истребителей A5M из 13-го кокутай¹. Китайцы энергично атаковали и смогли сбить самолет старшего матроса Наоси Терамацу, который погиб, и подбить два бомбардировщика. Эскадрон набросился на «наглецов», и завязалась ожесточенная схватка. Мичман Канити Касимура метким огнем сумел сбить одного «китайца». Вместе с тем вражеские самолеты маневрировали настолько близко друг к другу, что вскоре Касимура задел крылом другой китайский самолет и, как минимум, вывел его из строя. На его же машине отлетела треть левой консоли. Бой закончился. Китайцы потеряли три самолета. Японцы вернулись на свои аэродромы. Касимуре было труднее всех — несмотря на полученные повреждения, он сумел дотянуть до своей базы. Однополчане летчика, а также находившиеся здесь

¹ Флотского авиаполка.

японские репортеры сфотографировали заходивший на посадку борт 4-115 с поврежденным крылом, и последние немедленно отправили репортаж на родину. А Касимура сумел посадить свой истребитель лишь с четвертой попытки, однако при посадке на самолете отвалилась хвостовая часть и машина разрушилась полностью. Но летчик не получил ни царапины. Так за несколько мгновений он стал национальным героем. В марте 1938 года его китайский тур завершился, и Касимура вернулся на родину с восемью победами.

В годы Второй мировой войны воевал на Новой Гвинее и погиб в воздушном бою над островами Рассела 6 марта 1943 году, имея на своем счету двенадцать сбитых самолетов противника...

Вторично к тарану прибегли 22 декабря, на этот раз это были советские летчики. В этот день, под вечер, вновь в районе Наньчана, группа И-16, ведомая лейтенантом С.Л. Смирновым, пошла на перехват одиннадцати бомбардировщиков, которых сопровождали двенадцать А5М из 13-го кокутай. Произошел достаточно тяжелый воздушный бой, обе стороны понесли серьезные потери. В ходе боя истребитель лейтенанта Норито Обаяси врезался в «ишачок» лейтенанта Г.Я. Кашина. Советский летчик от сильного удара погиб прямо в кабине своей машины. Японский истребитель тоже разрушился. Обаяси мог бы спастись, но его подвело пижонство, которое владело японскими летчиками-офицерами того времени: они брали с собой в полет самурайские мечи, но для этого приходилось отказываться от парашютов. Увы, меч не очень мог помочь при падении с высоты...

Богатым на тараны оказался следующий, 1938 год. Счет на них был открыт 18 февраля, когда в ходе сражения в районе г. Ханькоу лейтенант У Динчен из 22-й эскадрильи подобным образом сбил А5М, а сам спасся на парашюте.

10 апреля в районе авиабазы Куэйтек с японскими армейскими истребителями дрались на И-15бис китайцы из 22-й и 23-й эскадрилий. Летчик Чан Куанмин из 22-й в ходе боя увидел, что в хвост машине коллеги из соседней эскадрильи заходит одиночный Ки-27. Чан пошел немедленно в атаку. Японец ее заметил и, выходя из-под удара, рубанул винтом по хвостовому оперению «биса». Тот свалился в штопор, но летчик сумел выпрыгнуть. Вскоре был подбит и совершил вынужденную посадку Чан Куанмин. С помощью крестьян он нашел и самолет, и летчика. Им оказался лейтенант Чень Хуайминь из 23-й эскадрильи.

Надо сказать, что некоторые китайские источники утверждают, что не японец таранил машину Ченя, а как раз наоборот. Возможно, это обычные домыслы патриотического толка...

Крупное воздушное сражение разыгралось 29 апреля над Уханью. В честь дня рождения императора японское командование организовало налет восемнадцати G3М, которых прикрывали 27 истребителей. Для отражения этого рейда взлетели 67 машин всех китайских и советских истребительных эскадрилий, базировавшихся в этом районе. В ходе последовавших боев были выполнены два тарана.

Отличился уже известный нам Чень Хуайминь. Поначалу он сбил японский самолет, но затем в схватке с пятью А5М его И-15бис получил серьез-

ные повреждения. Тогда летчик, долго не раздумывая, направил свой истребитель на ближайшего «японца» и таранил того, как утверждают очевидцы, в лобовой атаке. Раздался взрыв, и оба летчика погибли.

Традиционно советские источники числили таран за лейтенантом Львом Шустером из эскадрильи капитана Е.М. Николаенко. Однако это явно послевоенная версия политработников, так как в воспоминаниях советских добровольцев в Китае сказано буквально следующее: *«В схватке с японскими истребителями погиб молодой летчик Шустер. При атаке противника в упор не рассчитал выхода из атаки и столкнулся с японцем»*¹.

Также попытался таранить японскую машину и лейтенант Алексей Душин из эскадрильи капитана А.С. Благовещенского, уже успевший одержать в бою одну победу. Однако японский летчик сумел вовремя увернуться.

Отметим, что по итогам боя советские и китайские летчики заявили о 21 сбитом вражеском самолете и 50 погибших японских авиаторах, признав потерю своих 12 истребителей и пяти летчиков. Хотя японцы признали потерю всего четырех машин, но после этого сражения их авиация месяц не появлялась над Уханью...

31 мая «летчики микадо» попытались взять реванш. В этот раз к г. Ханькоу, где располагалась временная китайская столица, направились восемнадцать бомбардировщиков в сопровождении 35 А5М.

¹ В небе Китая. 1937—1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. — Изд. 2-е. — М.: ГРВЛ издательства Наука, 1986.

Их встретили 49 советских и китайских истребителей. В ходе получасового боя они сбили 14 самолетов при потере своих двух.

Отличился капитан Антон Губенко, воевавший в составе эскадрильи Благовещенского. Он в ходе этого боя одержал одну победу. Но и его И-16 получил многочисленные пробоины, и летчик начал выходить из боя. Что было дальше, хорошо описано в книге «В небе Китая. 1937—1940» будущим генерал-полковником авиации Рытовым: *«В небе Ханькоу мы потеряли два самолета и несколько машин было основательно повреждено. Судьба летчика Антона Губенко была неизвестна. До боли в глазах всматривались мы в белый от жаркого солнца горизонт. Что случилось? Сбит? Но тогда товарищи видели бы горящую машину. Увлечся боем, ушел далеко от аэродрома и на обратный путь не хватило горючего? С Губенко я успел подружиться и сильно переживал за него.*

Долго стояли мы с врачом П.М. Журавлевым, теряясь в догадках. Вдруг на небосклоне появилась черная точка. Она росла на глазах и наконец обрела очертания самолета.

— Антон! Жив! — обрадовался я.

Да, это была машина Антона Губенко. Шла она неуклюже, покачиваясь с крыла на крыло. Заход на посадку. Пробег. Остановка на рулежной полосе. Подбегаем к самолету и не верим глазам: винт погнут, фюзеляж изрешечен. Как же Антон сумел довести и посадить такого калеку?

Губенко спокойно вылез из кабины, снял парашют, неторопливо обошел самолет.

— Хорошо изукрасили, — растягивая слова, вымолвил он и горько улыбнулся.

— Что случилось, Антон?

— Да вот, рубанул.

— Как рубанул? — не сразу сообразил я.

— Так вот и рубанул, — и снова усмехнулся.

Известно, что еще со времен П.Н. Нестерова такой прием в воздушном бою называется тараном. Кончался он обычно гибелью летчика. А Антон жив, да еще и свой самолет сохранил. Как же все это произошло?

Истерзанную машину окружили техники, летчики. Перед вылетом, когда уже была объявлена боевая тревога, на самолете Губенко менялся мотор. Летчик не мог оставаться на земле и сел в другую машину. Но и у этой, как на грех, работал только один пулемет. Поднявшись в воздух, Антон сразу же ввязался в бой. Ему удалось сбить один японский истребитель.

— Вижу, самурай выбросился, — рассказывал Губенко. — Ну, думаю, все равно далеко не уйдет, на земле китайцы возьмут.

В это время другой японец подвернулся под руку. Нажимаю на гашетку — пулемет молчит. А противник, видать, не из храбрых попался, начал удирать. Я за ним. Догнал и опять нажимаю на гашетку. А чего жать, когда ленты пустые? Вот так история: стрелять нечем, а упускать врага не хочется. «Попробую-ка посадить его на аэродром», — мелькнуло в голове. Подлетаю ближе, грожу кулаком, потом указываю на землю: спускайся, мол, туда. Смотрю, японец закивал и начал разворачиваться. Ну прямо как в сказке.

Заинтересованные рассказом, летчики плотнее окружили Губенко. В их глазах горело любопытство: что же дальше?

— А потом, — продолжал Антон, взяв протянутую кем-то папиросу, — потом все обернулось нескладно. — Чиркнув зажигалкой, он жадно затянулся.

— Я думал: сядем вместе, и я представлю его, миленького, пред очи своего начальства. — Губенко озорно посмотрел в мою сторону: — А он вдруг развернулся на 180 и — шмыг под меня! Перехитрил, сволочь...

Летчики рассмеялись. И верилось и не верилось, что могло случиться такое.

— Я опять за ним. Трудно японцу удрать от меня: моя машина быстроходнее. Ну, думаю, раз ты добром не хочешь, так я с тобой по-другому поговорю. О таране я слышал, но как это делается, не представлял. И решил попробовать.

Подошел к японцу вплотную и только было собрался полоснуть винтом по рулю глубины, как вспомнил, что не отстегнулся от сиденья. Отстал немного, чтобы рассчитать удар, потом снова сблизился и рубанул винтом по крылу. У вражеского самолета что-то отлетело от плоскости. Завалился набок, перевернулся и начал падать. Туда тебе, думаю, и дорога. Не хотел садиться добром — пропадай пропадом!

А мой мотор сразу застучал, и я уже приготовился к прыжку. Но потом вижу — тянет. Значит, кое-какая силенка осталась. Тяни, малый, тяни. Выпрыгнуть я всегда успею.

Говорил Губенко без всякой рисовки, как будто речь шла о самом обыденном деле.

— Где это произошло? — спрашиваю Антона.

Губенко открыл планшет, развернул карту и указал примерное место падения вражеского самолета. Мы попросили полковника Чжана уточнить место гибели японца. На завтра поступило подтверждение. Разбитая машина валялась недалеко от озера, указанного Губенко, а труп летчика, выброшенного сильным ударом, нашли поодаль».

Таран Губенко имел большой резонанс. Летчику были оказаны всевозможные почести, и он был удостоен высших китайских наград.

Японцы же несколько иначе трактуют результаты этого сражения. Заявив о своих 18 победах, они признали потерю всего одного самолета с летчиком. В то же время заявили, что таран совершил старшина третьей статьи Йосими Минами из 12-го кокутай. Поначалу он сбил китайский истребитель, но затем его А5М был зажат группой И-15бис и вскоре получил попадание в топливный бак. Боеприпасы закончились. Тогда Минами ударил левой консолью по ближайшему истребителю. Несмотря на то что была отбита концевая часть крыла примерно на треть, летчик, по примеру Касимур, решил возвращаться на свой аэродром. В конечном итоге он вынужденно сел на берегу реки Янцзы и был подобран своим катером. Самолет сгорел.

Свой китайский тур летчик завершил с девятью победами. Принял затем участие в боях Второй мировой войны и увеличил число своих побед до пятнадцати.

Что касается Губенко, то он вскоре вернулся в Со-



Советский доброволец Лев Шустер (*справа*),
совершивший таран в небе Китая

юз, имея на своем счету семь сбитых самолетов. Дома его удостоили звания Героя Советского Союза. Досрочно получил звание полковника. Блестящая карьера летчика прервалась 31 марта 1939 года, когда он погиб в авиакатастрофе. Летчик-истребитель Алабин, руководивший полетами в этот день, вспо-

минает: «Полковник Губенко, сделав над аэродромом небольшой круг, вышел на боевой курс. Летчик изумил нас точностью и беспримерной дерзостью, на протяжении полета держал всех в крайнем напряжении. Истребитель, устремленный на мишень, в крутом пикировании несется к земле так близко, что захватывает дух. Мгновение — и у стволов пулеметов вспыхивают ярко-красные языки мечущегося пламени. Трассирующие пули мерцают в сером небе огненным пунктиром. Дробно гремят пулеметные очереди. Лишь у самой земли самолет выходит из пикирования, на бреющем полете с ревом проносится мимо нас и тут же вихрем взмывает вверх. В перевернутом полете вплотную прижимается к облакам, словно утюжит их. Прошло всего несколько секунд, и истребитель вновь атакует цель. Снова гремят пулеметные очереди. Под проливным дождем пуль вскипает промерзшая земля. Неожиданно обвислая седая прядь облака накрыла самолет, и он исчез в серой мгле. Не дойдя до расчетной точки, истребитель вынырнул из облаков и тут же в третий раз ринулся вниз на штурм цели. Однако мишень оказалась позади. Губенко отклонил самолет. Отыскал цель. Пулеметы выбросили стайку пуль. В следующее мгновение краснозвездный самолет, круто выгибая глиссаду полета, рванулся из пикирования, вышел в горизонтальное положение, но, проседая, с большой скоростью ударился о землю, подпрыгнул и взорвался».

18 июля девятнадцать палубных бомбардировщиков и штурмовиков в сопровождении шести А5М из 15-го кокутай, ведомых лейтенантом Морифути

Нанго, атаковали Наньчан. Их встретили китайцы на «гладиаторах» и «бисах», а также советские летчики из эскадрильи Благовещенского. В ходе завязавшегося боя японский ведущий незаметно зашел в хвост И-15бис лейтенанта Валентина Дудонова. Об опасности советский летчик узнал, когда в его машину врезался японский истребитель. По всей видимости, японец таранить не собирался. Просто, как оказалось, он страдал близорукостью и скорее всего неверно рассчитал огневую дистанцию. Как бы там ни было, Нанго при столкновении погиб. На его счету было восемь побед. Машина Нанго упала в озеро. Дудонов же спасся с парашютом.



Артур Чин —
один из немногих
китайских летчиков,
отважившихся на таран

По другим данным, японца таранил младший лейтенант В.Е. Шарай по израсходовании боеприпасов. В отличие от своего противника советский летчик отделался лишь легким ранением ног. Вполне могло быть и так: пока Нанго занимался Дудоновым, его таранил Шарай...

Крупное сражение над Ханькоу разыгралось 3 августа. Среди прочих для отражения вражеского налета поднялась семерка «гладиаторов» из 28-й эскадрильи, которую вел комэск майор Арт Чин, аме-

риконец китайского происхождения. Набирая высоту 6000 метров, они с превышения были атакованы большой группой А5М. Завязался ожесточенный бой. Чин бросился на помощь своему ведомому, который, в свою очередь, пытался помочь одному из своих И-16. Едва майор собрался открыть огонь по А5М, как попал под атаку другого японца. «Гладиатор» был серьезно поврежден. Тогда Чин пошел на таран, отрубив винтом хвост японскому истребителю. Он спасся с парашютом, а по приземлении ему вручили пулемет с его же «Гладиатора». Майора отправили в пехоту. Здесь он встретился с полковником Шенно¹ и попросил дать ему самолет, дабы он смог продолжить сражаться с японцами в воздухе. Но на Шенно его просьба впечатления не произвела. Позже он писал, что Чин подобрал какой-то пулемет в поле и представил его как собственный. Как говорится, «обидеть художника может каждый»...

Последний случай тарана в китайском небе до начала Второй мировой войны зафиксирован 31 августа вновь в районе Ханькоу. Записан он был на боевой счет летчика 13-го кокутай Кейсю Камихары. Однако обстоятельства этого тарана один к одному совпадают с обстоятельствами тарана Минами. Возможно, действительно простое совпадение. А возможно, что более вероятно, — «выкрутасы» официальной пропаганды. Что касается Камихары, то за время пребывания в Китае он одержал четыре победы...

Затем таранов в китайском небе не отмечалось аж до 1943 года...

¹ Чаще применяется написание его фамилии как Ченнолт.

ХАЛХИН-ГОЛ

С 20 мая по 16 сентября 1939 года в Монголии, в районе малоизвестной доселе реки Халхин-Гол, происходил советско-японский вооруженный конфликт с широким участием с обеих сторон боевой авиации. При этом, по свидетельству многих участников тех событий, в ряде случаев накал и ожесточение воздушных боев не уступали и даже превосходили то, что происходило в небе Великой Отечественной войны. И, естественно, здесь нашлось место для таранов.

Пальма первенства принадлежала японцам. День 22 июня 1939 года, как и такой же два года спустя, оказался черным для ВВС РККА. Тогда 105 истребителей И-15бис и И-16 22-го и 70-го ИАП дрались с восемнадцатью Ки-27 24-го сентай ВВС Квантунской армии (советская сторона заявила о 120 японских самолетах). Противнику удалось уничтожить семнадцать самолетов при потере семи своих. Японцы же заявили о 48 своих победах, советское командование — о тридцати одной.

Старший унтер-офицер Сего Сайто одержал три победы и полностью израсходовал боекомплект. Ему ничего не оставалось делать, как уходить на свой аэродром. Внезапно на обратном пути его окружили восемь И-16 и крепко зажали. Видя, что ему не удастся вырваться, японец решил идти на таран. Он ринулся на ближайшего «ишачка» и правой консолью срубил тому хвостовое оперение. Советский истребитель рухнул в степь. Его летчик погиб. Сайто же сумел вернуться на базу. Такова японская версия данного события. Советская отсутствует...

Японский летчик ко времени завершения боев

числил за собой 25 побед. В ходе Второй мировой войны сражался в составе 78-го сентай на Новой Гвинее и, летая на Ки-61, одержал несколько побед, среди которых фигурирует и один сбитый бомбардировщик В-24 «Либерейтор». Дослужившись до звания лейтенанта, он погиб в наземном бою 2 сентября, сражаясь как простой пехотинец...

Забегая вперед, отметим, что более японских таранов за время Халхин-гольской кампании не наблюдалось. Вместе с тем Евгений Степанов, сам, как мы помним, так сказать, «таранщик со стажем», отмечал, что некоторые японцы пытались идти на таран, но опытные летчики их быстро вычисляли и сбивали...

А затем наступило время советских таранов. Прошел месяц. Наступил день 21 июля (в некоторых источниках говорится о 20 июля: возможно, расхождение связано с разницей между московским и дальневосточным временем¹), ознаменованный крупнейшим с начала конфликта воздушным сражением. С советской стороны в нем приняли участие 157 самолетов, с японской — более сорока.

В ходе одного из боев командир эскадрильи 22-го ИАП старший лейтенант Витт Скобарихин заметил, что молодого летчика В. Вусса атаковали два Ки-27, один из которых начал заходить советскому истребителю в хвост. Недолго раздумывая, комэск развернул свою машину и пошел на японца в лобовую атаку. Понимая, что огонь по малоразмерной цели, которой был вражеский самолет, будет малодейст-

¹ Интересно другое — известный исследователь войны на Халхин-Голе В. Кондратьев относит этот случай к 6 июля, причем ссылается на запись в журнале боевых действий ВВС 1-й АГ.



Японский истребитель Ки-27 — несколько таких машин было таранено советскими летчиками как в небе Китая, так и в ходе приграничных конфликтов

венным, он решил идти на таран. Скорость сближения обоих истребителей достигала почти 900 км/ч. Японский летчик, видимо, догадался о намерении Скобарихина и в последний момент попытался избежать удара, резко переведя свою машину в набор высоты. Но было поздно. И-16 плоскостью ударил по шасси Ки-27, а винтом — по хвосту и фюзеляжу. Удар был таким сильным, что советский летчик на какое-то мгновение потерял сознание. Придя в себя, он увидел вспышку на земле: это упал и взорвался японский истребитель. Скобарихин же на машине с погнутым винтом вернулся на свой аэродром, привезя в качестве сувенира застрявшую в передней кромке левой консоли крышку.

А вот что вспоминал генерал-майор авиации Ворожейкин: *«Скобарихин вылетел на прикрытие наземных войск. От степных пожаров в воздухе*

стояла густая дымка. По небу плыли высокие кучевые облака. Это настораживало: бомбардировщики противника могли подойти скрытно к позициям наших войск. Виталий вел девятку под облаками на высоте 3500 метров и не спускал глаз с просветов, откуда в любую минуту могли вывалиться вражеские самолеты. Командир не ошибся. Скоро И-97 мелькнули в окнах облачности.

Атака противника не застала врасплох наших истребителей. Завязался бой. Летчик Вусс, совершивший первый боевой вылет, сразу же отстал от группы. Японцы не замедлили воспользоваться этим. Пара И-97 бросилась к одиночному самолету.

Скобарихин сразу оценил обстановку: «Вусс, очевидно, не видит противника и летит по прямой». Виталий, не теряя ни секунды, развернул свою машину навстречу нападающим. Один из японцев уже сидел близко у Вусса в хвосте. Еще секунда промедления, и он срежет Вусса. Требовалось немедленно атаковать противника почти в лоб. «Но ведь при лобовой атаке очень трудно сбить самолет?» Это понимал Скобарихин. А сбить нужно, и обязательно с первой атаки, иначе будет поздно. Он также прекрасно знал, если пули и достигнут вражескую машину, то летчику они вряд ли принесут вред: спереди он защищен мотором. И решение пришло: «Если не собою, не отгоню, то самолетом ударю, а своего летчика выручу!» Он знал, что после удара от обоих самолетов может остаться только пыль да на какой-то миг в воздухе сверкнут огненным шаром брызги бензина. Но решения не изменил. Он так стремительно и упорно помчался на врага, словно от этого зависела его соб-

ственная жизнь. А судьей для него в этот миг стала собственная совесть.

Пули с И-16, оставляя разноцветный след, струями мелькали вокруг японца. Враг, то ли зная, что на встречных курсах он почти неуязвим, то ли рассчитывая, что Скобарихин отвернет, не делал никакой попытки прекратить атаку. Словом, не обращая внимания на встречный огонь, японец не выпускал намеченную жертву и лишь в последнее мгновение понял, на что идет советский истребитель. Японец хотел увернуться и избежать столкновения, но было уже поздно: Виталий своим самолетом пропорол ему фюзеляж...

И-97 вспыхнул и рассыпался на кусочки.

От оглушительного удара Скобарихин потерял сознание. Самолет беспорядочно падал. И только придя в себя, Виталий сумел дотянуть до аэродрома, на котором производила посадку его эскадрилья, возвратившаяся из боя. Командир на изуродованной машине мог сесть с ходу, но не сделал этого. Вися, что называется, на волоске от смерти, он и здесь в первую очередь думал не о себе, а о товарищах. Опасаясь, что самолет при касании о землю рассыплется и помешает посадке других летчиков, он отошел подальше от полосы и кое-как прикорнул в степи.

Со Скобарихиным я встречался и ранее, до этого случая. И что прежде всего в нем замечал? Задумчивость и подкупающую простоту. Виталий Федорович небольшого роста, русоволосый, с очень типичным русским лицом, не производил впечатления богатыря. И как-то трудно было подумать, что именно этот человек обладает таким вы-

дающимся мужеством. А после тарана он стал более понятным и близким, словно я заглянул в душу к нему. Когда побываешь не раз в воздушных боях, легче разбираться в психологии их участников. Поступки летчиков становятся до осязаемости объяснимыми. Вот почему в блеске светлых глаз Виталия Федоровича, в его чистой улыбке и в уравновешенных движениях теперь особенно чувствовалась спокойная внутренняя сила, решимость, так свойственная скромным и смелым людям»¹.

К этому времени советский летчик провел более десяти боев, и это была его вторая победа. Кто был его противник, данные отсутствуют.

К концу же кампании он выполнил 169 вылетов продолжительностью 116 часов и в ходе 26 боев лично сбил пять и в группе шесть японских самолетов. За таран Указом Президиума ВС СССР от 29 августа был удостоен звания Героя Советского Союза. В годы Великой Отечественной войны был заместителем командира 201-й ИАД, ставшей позже 10-й ГвИАД, и в боях сбил еще десять самолетов люфтваффе.

После войны служил в Закарпатье, где командовал истребительной авиадивизией. С 1948 года работал в Центральном аппарате ДОСААФ СССР. С 1954 года в отставке по состоянию здоровья. С 1962 года был научным сотрудником панорамы «Бородинская битва». Умер 25 августа 1989 года, похоронен на Хованском кладбище.

3 августа летчики 56-го ИАП вылетали на перехват японских двухмоторных бомбардировщиков,

¹ Ворожейкин А.В. Истребители. — М.: Воениздат, 1961. — С. 206.



Советские солдаты рассматривают обломки японского самолета, тараненного над Халгин-Голом

по всей очевидности — Ки-21 из 61-го сентай. Командир эскадрильи капитан Виктор Кустов атаковал один из бомбовозов, вел по нему огонь и полностью израсходовал боеприпасы. «Японец» же продолжал полет к цели. Тогда Кустов пошел на таран, ударив винтом своего И-16 вражеский самолет по фюзеляжу. Бомбардировщик развалился, похоронив под своими обломками как собственный экипаж, так и «ястребок» Кустова. Советский летчик погиб. Надо сказать, что комэск был ветераном боев в Испании, где налетал 80 часов, правда, воздушных побед за ним не числилось...

Тем же Указом, что и Скобарихин, он был удостоен звания Героя Советского Союза (посмертно).

На следующий день летчики 56-го полка дрались с противником в районе горы Хамар-Даба. Хорошо



Автор одного из таранов в небе Халхин-Гола
Витт Скобарихин

складывались дела у лейтенанта Александра Мошина. Он достаточно быстро вогнал в землю один японский истребитель и погнался за другим. По неопытности он вел по нему постоянно огонь и, естественно, быстро израсходовал боезапас, хотя и подбил Ки-27. Что было дальше, говорится в представлении на присвоение летчика к званию Героя: *«...тов. Мошин израсходовал все патроны, добить самурая было нечем. Тогда Мошин решил таранить самурайский самолет. Налетев на японского*

истребителя сзади, Мошин винтом своего самолета отрубил хвост самурайскому самолету, который тут же врезался в землю. Мошин благополучно прибыл на свой аэродром».

Нет ничего удивительного в том, что имя Мошина тоже оказалось в наградном указе от 29 августа.

Летчик продолжал воевать, совершил более сотни боевых вылетов и довел свой боевой счет до пяти сбитых. Был ранен в бою 1 сентября. По излечении продолжил службу и принял участие в советско-финской войне. В годы Великой Отечественной войны капитан А.Ф. Мошин дослужился до командира эскадрильи, совершил более трехсот боевых вылетов. К списку халхин-гольских побед добавил еще четыре самолета люфтваффе. В ходе сражения на Курской дуге 13 июля 1943 года погиб в воздушном бою у поселка Матвеевский Залегощенского района Орловской области, сбив один ФВ-190, Мошин попал под огонь другого и погиб. Похоронен возле деревни Студенец Орловской области.

Среди лучших воздушных бойцов кампании выделялся летчик НИИ ВВС старший лейтенант Виктор Рахов, прикомандированный к 22-му ИАП. В ходе лишь первых пятнадцати боев он сбил шесть японских самолетов. Всего же совершил 68 боевых вылетов и одержал восемь личных воздушных побед, одну из них — тараном. В некоторых источниках называется дата 20 августа, однако японцы утверждают, что в этот день они потерь в самолетах не имели. Рахов был смертельно ранен 27 августа, когда, возвращаясь после удачно проведенного боя, попал под огонь зенитного пулемета и получил смертельную рану в живот. Он долетел до своего аэ-



Виктор Рахов — герой Халхин-Гола

родрома и скончался в госпитале 29 августа, в день, когда вышел указ о присвоении ему звания Героя...

Также о проведенном таране вспоминает и летчик 22-го ИАП лейтенант Дмитрий Медведев. Согласно его мемуарам, в один из дней июня он вылетел на патрулирование и встретился с тройкой устаревших бипланов И-95 (так в ВВС РККА называли истребители Ки-10). Медведев принял бой, в ходе которого и рубанул винтом своего И-16 по крылу одного из японских самолетов. Тот, опрокинувшись, вошел в штопор и разбился. Медведев же сумел посадить поврежденный истребитель на брюхо, дотянув до аэродрома.

В этом рассказе все хорошо, за исключением пары моментов. Во-первых, Ки-10 в районе конфликта появились в конце августа, а участие в боях приняли уже в сентябре. Другим бипланом, применявшимся здесь японцами, был устаревший разведчик Ки-4. Их появление в монгольском небе отмечено в июле, однако вряд ли они смогли бы вести манев-

ренный бой с И-16, пусть даже и одиночным. Поэтому нам остается лишь догадываться, что и кого таранил Медведев.

Сам же летчик за время конфликта совершил 75 боевых вылетов и одержал три победы — все в составе группы...

ФИНЛЯНДИЯ

30 ноября 1939 года части РККА перешли советско-финскую границу. Началась относительно непродолжительная, но весьма кровопролитная война, известная на Западе как «Зимняя», а в СССР — как «война с белофиннами».

Хотя ВВС Финляндии оказали серьезное сопротивление своему противнику, однако подавляющее численное превосходство советских ВВС и морской авиации сводили, по большому счету, значение воздушных побед финнов в сферу нравственной категории. Как бы там ни было, но напряжение воздушных боев в этой войне (по крайней мере, для советской авиации) уступало тому, с чем пришлось столкнуться в Испании, Китае и уж тем более на Халхин-Голе. Тем не менее и здесь отмечен один воздушный таран.

29 февраля 1940 года, после полудня, 24 И-16, а также И-153 из 68-го отдельного ИАП ВВС 13-й армии Северо-Западного фронта атаковали аэродром Руоколахти. Им навстречу поднялись пятнадцать финских истребителей «Гладиатор» из авиагруппы LeLv 26 и «Фоккер» D.XXI из LeLv 24. В ходе ожесточенного воздушного боя финны потеряли шесть «гладиаторов» и один «Фоккер», а также четырех



Финский истребитель «Фоккер» D-XXI — главный противник советских летчиков в финской войне 1939—1940 годов

летчиков убитыми и троих ранеными. Советская сторона недосчиталась двух И-16, а также их летчиков. Семь машин вернулись на свой аэродром с различными повреждениями.

В этой схватке и был выполнен единственный за всю войну воздушный таран. Отличился командир эскадрильи старший лейтенант Яков Филиппович Михин¹. В лобовой атаке он крылом своего «ишач-

¹ В ходе ВОВ, согласно советским данным, летчик совершил еще один таран: 29 июня 1941 года заместитель командира эскадрильи 49-го истребительного авиационного полка (Северный фронт) старший лейтенант Я.Ф. Михин вылетел для отражения налета на станцию Идрица Псковской области. В воздушном бою, израсходовав все боеприпасы, таранил бомбардировщик Ю-88. Тот упал и взорвался на собственных бомбах. Тяжело раненный Михин приземлился на парашюте. Был подобран пехотинцами и доставлен в госпиталь. Позже был командиром эскадрильи. Награжден тремя орденами Красного Знамени. После войны продолжал служить в ВВС. С 1957 года полковник Михин — в запасе.

ка» ударил по киллю «Фоккера» лейтенанта Тату Гуганантти (борт FR-94), срубив его. Финская машина рухнула на землю, и сидевший в ее кабине летчик погиб, не успев выпрыгнуть с парашютом. Надо сказать, что у Гуганантти на счету было шесть побед, и он оказался одним из двух финских асов, погибших в ходе этой войны.

Финская пропаганда заявила, что таран совершил смертельно раненный Гуганантти, направив свою пылавшую машину на советский истребитель. Однако Михин вернулся на аэродром в кабине своего же «ястребка», а шестую победу погибший летчик одержал, согласно финской же статистике, гораздо раньше — 20 января...

Надо сказать, что над семьей Гуганантти довлел злой рок. Брат погибшего аса Эско также был летчиком, летал в составе авиагруппы LeLv 36 на разведчике «Райпон» IIF (Ripon IIF) и погиб вместе со своим летнабом в воздушном бою над морем 23 декабря 1939 года...

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Несмотря на утверждения официальных советских источников, в годы Второй мировой войны тараны выполнялись не только на советско-германском фронте и не только советскими летчиками. Свои самолеты на машины врага направляли как наши союзники, так и летчики «оси». Конечно, данное явление ни в Западной Европе, ни в Средиземноморье не получило весьма широкого распространения, тем не менее тараны имели место...

Когда 1 сентября 1939 года Германия напала на Польшу, в первые дни нового мирового конфликта в польском небе разгорелись ожесточенные бои, в ходе которых летчики на самолетах с красно-белыми «шаховницами» нанесли противнику заметный урон. Долгое время считалось, что в тот же день был совершен и первый во Второй мировой войне таран, записанный на счет заместителя «Бригады Пошчиговей» («Бригады Преследования») подполковника Леопольда Памулы, сбившего таким образом, согласно докладу других летчиков, Вf-109Е. Сам Памула до конца войны не дожил и не мог ни подтвердить, ни опровергнуть это. Лишь где-то спустя полвека после описываемых событий увидел свет его отчет о бое, в котором офицер отмечал, что сбил самолет противника пулеметным огнем своего PZL P-11С.

В польской же литературе говорится и о таране германского самолета-разведчика, выполненном неизвестным летчиком в первый день войны. Свидетелями его были жители деревни Старчаново...

Однако первый документально зафиксированный таран Второй мировой войны был совершен в небе Франции. 20 мая 1940 года лейтенант Баллэ из разведывательной авиагруппы GAO 5/551 возвращался на своем «Потэз» 63-11 с вылета, выполненного в район восточнее города Лаон, и внезапно заметил шедший несколько ниже одиночный Ю-52. Очевидно, у экипажа были какие-то проблемы с вооружением, и летчик решил таранить противника. Он дал полный газ и на максимальной скорости догнал «юнкерса» и ударил его левой плоскостью. Немец упал на землю в районе Самузийских лесов, а француз, несмотря на повреждения крыла, вернулся на свой аэродром. Через три дня отремонтированный «Потэз» (№ 365) вернулся в строй.

Еще один факт тарана имел место 15 июня, в ходе короткой кампании против Италии. В этот день, в 11.50, 26 истребителей «Фиат» CR.42 из 3-го стормо (полка) Королевских Итальянских ВВС со-



Польский летчик
Леопольд Памула,
совершивший первый
в истории Второй
мировой войны таран

вершили внезапный налет на аэродром Курэ-Перефрю, где базировались самолеты авиации французских ВМС. Навстречу им поднялись девять истребителей «Блок» МВ.151 эскадрильи АСЗ, принявшие бой. Однако для французов он закончился полным фиаско: имевшие численное превосходство и лучшую маневренность итальянские бипланы сбили и повредили пять «бошей». В ходе ожесточенной схватки летчик одной из поврежденных машин произвольно таранил «Фиат», который вышел из боя, но так и не вернулся на свой аэродром.

В ходе многочисленных боев и сражений другой крупнейшей воздушной кампании 1940 года — «Битвы за Британию» также отмечен по меньшей мере один боевой эпизод, завершившийся тараном.

Дело было 15 сентября 1940 года, в один из наиболее напряженных дней Битвы. Тогда люфтваффе совершило два крупных налета на Лондон. Во время одного из них группа бомбардировщиков Do-17Z из эскадры KG76 нанесла удар по объектам предместья британской столицы, при этом две бомбы упали на территорию Букингэмского дворца, из них одна угодила в личные апартаменты королевы Елизаветы. К счастью, в это время там никого не было. Около полудня на перехват врага взлетели истребители из различных эскадрилий Даксфордского крыла. Тем не менее немцы, энергично обстреливаемые зенитным огнем, уходили. Однако был поврежден двигатель на машине обер-лейтенанта Цабе, и она отстала от общего строя. В этот момент подоспела тройка «харрикейнов» из 310-й чехословацкой эскадрильи и изрешетила «дорнье» огнем своих «браунингов». Вскоре к делу расстрела врага при-

соединились еще три летчика из двух других эскадрилий. Видя, что дело плохо, германский экипаж приготовился покинуть свою машину. Это удалось сделать штурману и стрелку-радисту. Командир и стрелок несколько замешкались. В это время на поле боя появился истребитель флайт-сержанта Холмса из 504-й эскадрильи. Не раздумывая, летчик сразу ринулся на вражеский самолет и плоскостью своего «Харрикейна» отрубил ему хвостовое оперение. За мгновение до этого Цабе успел покинуть «дорнье». То, что осталось от бомбардировщика, начало падать, войдя в крутой штопор, и разваливаться на ходу. Вскоре обломки Do-17Z рухнули на землю, похоронив под собой не успевшего выпрыгнуть стрелка. Цабе получил сильные ожоги, и едва приземлившись, он попал в руки местных жителей, которые разорвали на части его парашют, и подобную судьбу чуть не разделил сам немецкий летчик. Его с трудом успели выручить подоспевшие ополченцы. Тем не менее это мало помогло: вскоре обер-лейтенант скончался в британском госпитале. Холмс также покинул ставший неуправляемым «Харрикейн» и приземлился на мусорном полигоне. Раненный, он угодил в госпиталь. Истребитель же упал недалеко от дворца.

28 октября 1940 года итальянские войска перешли греческую границу и начали наступление в глубь соседней страны. Дуче, исходивший черной завистью к фюреру по поводу успехов вермахта весной—летом 1940 года, решил устроить свой «блицкриг», чтобы хоть как-то «утереть нос» берлинскому диктатору. Казалось, что военное превосходство, в первую очередь численное, обеспечит без особых



Эти устаревшие истребители ПЗЛ.24 греческих ВВС не могли идти ни в какое сравнение с современными итальянскими и германскими самолетами, поэтому очень часто греческим летчикам приходилось идти в безнадежные атаки

проблем молниеносный разгром Греции. Однако, неожиданно для себя, итальянцы встретили ожесточенное сопротивление, и противник просто-напросто оказался им не по зубам. Неприятности ожидали их не только на земле, но и в воздухе.

2 ноября 1940 года десять бомбардировщиков «Кант» Z.1007 из 50-й отдельной авиагруппы появились над г. Салоники и приступили к сбрасыванию бомб на головы гражданского населения. На перехват поднялись несколько греческих истребителей PZL P.24F из 22-й эскадрильи (22-я Мира), которые быстро взяли итальянцев в оборот, сбив четыре и повредив пятый самолет противника. Отличился лейтенант Маринос Митралексес. Поначалу огнем

он уничтожил один «кант», но при этом израсходовал все боеприпасы. Тем не менее он не собирался выходить из боя. Подойдя вплотную ко второму бомбардировщику, он винтом своего истребителя (борт «Дельта-105») изрубил тому хвостовое оперение. Вражеская машина рухнула вниз и упала недалеко от деревни Лангада. Командир экипажа погиб вместе с ней, а остальные четыре итальянца спаслись на парашютах. Между тем Митралексес совершил вынужденную посадку в той же местности и с помощью подоспевших крестьян пленил «соколов Муссолини».



Греческий летчик
Митралексес,
автор тарана на P-24

Летчик дрался с противником в воздухе до капитуляции Греции после вторжения вермахта в апреле 1941 года и, по некоторым данным, стал асом, сбив пять итальянских и немецких самолетов. Судя по отрывочной информации, он вместе с другими своими товарищами продолжил борьбу в рядах партизанской армии ЭЛАС, руководимой коммунистами, а в 1946—1949 годах принял участие в гражданской войне как один из командиров Демократической армии Греции (ДАГ). После поражения уцелевшие и не попавшие в плен даговцы покинули страну и были приняты на постоянное проживание в СССР и в других странах народной демократии.

Во всяком случае, только этим можно объяснить, почему он и группа его сослуживцев укоренились в Польше...

Пока малочисленные греческие ВВС сражались над материковой Грецией, остров Крит остался неприкрытым от вражеских налетов. В это время Лондон решил сразу после итальянского нападения оказать военную помощь Афинам. Среди прочего был послан контингент войск и на Крит, в том числе и смешанная эскадрилья истребителей Файрей «Фульмар» и Брюстер «Буффало» Королевских ВМС, прибывшая из Египта в марте 1941 года. Вскоре началась боевая работа. В один из дней над базой в заливе Суда появилась большая группа итальянских бомбардировщиков «Савойя» S.79, прикрывавшаяся истребителями «Фиат» CR.42. Англичане смогли поднять им навстречу всего лишь тройку «фульмаров». При этом на их пути встретилась плотная облачность, и два экипажа потеряли в ней ориентировку. В то же время саб-лейтенант авиационной службы Р.К. Кей и его стрелок Стокмен смогли прорваться к вражескому строю и атаковали его. С первой атаки один «трехмоторник» был сбит. Продолжая атаковать, они подбили еще две «савойи». Однако противник вел интенсивный огонь по одиночному истребителю и, по всей видимости, ранил и летчика, и стрелка. С земли все увидели, как отважный экипаж направил свой «Фульмар» в четвертый итальянский бомбардировщик. Вскоре небо озарила вспышка взрыва, и в воду упали обломки обеих машин. Так завершился первый и последний бой Кея и Стокмена...

Помимо истребителей, у британцев не избегали таранов и летчики других родов ВВС. Так, в 1941 го-

ду экипаж одного из патрульных самолетов Авро «Энсон» подвергся над Бискайским заливом нападению нескольких бомбардировщиков He-111, имевших неоспоримое преимущество по всем параметрам над противником. Тем не менее англичане не растерялись. Пулеметным огнем они подбили трех «немцев», а по израсходовании боезапаса крылом своей машины таранили четвертый, который рухнул в пучину вод морских. Поврежденный «Энсон» же вернулся на свой аэродром. Попутно отметим, что это официальная британская версия, которая пахнет пропагандой, так как скорости «Энсона» и He-111 различаются на порядок, да и бортовое вооружение «хейнкелей» достаточно мощное...

6 апреля 1941 года в балканскую кампанию вмешалась Германия: вермахт нанес удар по Греции и Югославии. Среди первоочередных целей люфтваффе на югославской территории оказался и аэродром «Резоновска-Коса», где базировалась 36-я авиагруппа 5-го авиаполка, вооруженная пятнадцатью устаревшими бипланами «Хаукер Фьюри». Рано утром истребители Vf-109 из учебной эскадры LG2 и двухмоторные Vf-110 из эскадры тяжелых истребителей ZG26 отработали по самолетным стоянкам югославов, однако те смогли подняться в воздух. Бой тем не менее закончился не в их пользу: все «фьюри» были сбиты, семь летчиков погибли, четверо ранены. Но победа далась немцам непросто: они потеряли, по их же данным, по одному «сто девятому» и «сто десятому». Еще четыре Vf-109 получили повреждения. Один из германских самолетов был сбит тараном: командир 112-й эскадрильи капитан Ермаков пошел в лобовую атаку на Vf-110 и ударил по

нему крылом. Погибли и югослав, и немецкий экипаж...

Судя по фамилии, югославский летчик был выходцем из России, которую покинул скорее всего вместе со своими родителями, противниками советской власти, после разгрома Белого движения. Многие из них потом осели в Югославии и служили в вооруженных силах этой страны, в том числе и в ВВС...

В июне 1944 года, вскоре после высадки союзников в Нормандии, немцы приступили к обстрелу территории Англии, в первую очередь Лондона, самолетами-снарядами V-1 («Фау-1»), которых было выпущено 10 482. В борьбу с ними были вовлечены все средства ПВО, включая истребители. Задача борьбы с новым противником имела первостепенное значение, и сбитый «фау» засчитывался летчикам как полноценная воздушная победа.

Поначалу «летающие роботы» уничтожались огнем бортовых пушек и пулеметов. Но вскоре для этой цели был выработан еще один прием — своеобразный таран.

Пионером в этой области оказался летчик 91-й эскадрильи Королевских ВВС австралиец флайнг-офицер Кен Коллиер. Вечером 23 июня он взлетел в составе пары по тревоге и вскоре наземной РЛС был наведен на цель, быстро нагнав ее. Метко взяв прицел, Коллиер открыл по ней огонь. Летчик ясно видел попадания по «фау», однако самолет-снаряд продолжал свой полет как ни в чем не бывало. Так был израсходован весь боезапас — и никакого результата. Тогда Коллиер на своем «Спитфайре» догнал «Фау-1», подвел правую плоскость под левую

консоль самолета-снаряда и ударил снизу по ней. «Фау» накренился, однако гироскоп автопилота вернул крылатую ракету в первоначальное положение. Австралиец повторил попытку, «фау» перевернулся на спину, гироскоп уже не справился с этим, и «немец» рухнул на землю, где и взорвался. По возвращении на свой аэродром летчик доложил, как и положено, о своей победе, но ему поначалу не поверили. Однако следы черной краски на законцовке крыла «спита» послужили лучшим доказательством. Всего же Коллиер сбил шесть самолетов-снарядов, но погиб в воздушном бою 5 декабря.

Почин австралийца вскоре был подхвачен, и таким образом «Фау-1» таранили летчики и «спитфайров», и «темпестов», и «мустангов», и даже реактивных «метеоров». На последнем отличился летчик 616-й эскадрильи Королевских ВВС флайинг-офицер Дин, одержавший первую победу в боевой карьере первого британского реактивного истребителя.

Надо сказать, что такой на первый взгляд примитивный прием оказался не таким уж и простым, а в ряде случаев даже весьма опасным для летчика, его выполнявшего. В этом убедились, например, польские летчики из 316-й эскадрильи. Так, хорунжему Тадеушу Шиманскому удалось свалить «фау» лишь с тринадцатой попытки — все предыдущие двенадцать раз автопилот возвращал самолет-снаряд в исходное положение! А поручик Стефан Карнковски едва избежал крупных неприятностей. Действуя по наведению с земли, он вышел на одну из целей и быстро сбил ее пулеметным огнем. Но при этом был израсходован весь боезапас. Затем его вывели на второго «беспилотника». Летчик подвел левую

плоскость своего «Мустанга» под крыло «фау» и ударил снизу по нему. Самолет-снаряд сильно накренился, но... гироскоп вернул его в первоначальное положение, при этом крыло «робота» сильно ударило по законцовке машины Карнковского и отрубило ее. Так сказать, получился обратный таран. Пришлось поляку возвращаться на свой аэродром.

Надо сказать, что вскоре британцы модернизировали свой «бесстрельбовый» метод, отказавшись от непосредственно тарана и начав применять бесконтактный метод, основываясь на создании, при помощи крыла истребителя, повышенного давления под (или над) законцовкой крыла «фау», что также приводило к переворачиванию его на «спину» и падению.

Всего истребителями было сбито 1847 «Фау-1», но, правда, неизвестно, какая часть из них методом, открытым Коллиером...

Отмечено применение таранов и летчиками «оси». Одним из союзников Германии была царская Болгария. Страна вступила во Вторую мировую войну в апреле 1941 года, когда ее армия приняла участие в оккупации Греции и Югославии. Однако затем, в течение более чем двух лет, горячее дыхание войны обходило Болгарию стороной. Но все имеет свое начало и свой конец. Итак, уже 1 августа 1943 года в небе страны появились первые союзные бомбардировщики, возвращавшиеся с налета на румынские нефтяные объекты, а 14 ноября союзники нанесли первый удар по столице страны — Софии.

20 декабря, в 12.55, над городом появилось до сотни американских самолетов: около пятидесяти тяжелых бомбардировщиков В-24 «Либерејтор»,



Истребители Me-109 были основными машинами болгарских ВВС, и неудивительно, что именно на одном из таких истребителей совершил таран поручик Бончев

шедших под прикрытием примерно такого же количества истребителей P-38 «Лайтинг». Они сбросили 267 фугасных авиабомб. В Софии произошли многочисленные разрушения и пожары, погибло 68 человек, а 112 получили ранения. На отражение налета в воздух поднялось 40 истребителей. Болгары смело вступили в бой с превосходящим противником и вскоре сбили три «либерейтора» и семь «лайтингов», потеряв, в свою очередь, два «мессершмитта». Героем дня оказался поручик Димитр Списаревски из 3/6 орляка¹. На своем Vf-109G-2 он с высоты 6000 метров сзади-сверху атаковал «Либерейтор» из

¹ Орляк — болгарская авиационная часть, по штатной численности равная авиаполку.

376-й бомбардировочной авиагруппы с надписью на борту «Big Night», ведя по нему непрерывный огонь. Затем стрельба прекратилась: очевидно, боезапас был израсходован. «Мессер» проскочил несколько ниже атакованного самолета, Списаревски перевел его в набор высоты и... на полной скорости врезался в нижнюю часть фюзеляжа бомбардировщика, сразу же за крылом. Находившиеся поблизости болгарские и американские летчики увидели мощный взрыв и яркую вспышку. Обломки обоих самолетов полетели вниз. Погиб и Списаревский, и почти весь американский экипаж. Уцелел лишь бортстрелок сержант Роберт Ренер, спустившийся на парашюте и угодивший в плен. Списаревский за свой поступок посмертно получил прозвище Живая Торпеда. Это была его единственная победа...

Одним из наиболее тяжелых был день 17 апреля 1944 года, прозванный болгарами «черной Пасхой», когда около 350 «либерейторов» сбросили на Софию 2500 фугасных и бесчисленное множество зажигательных бомб. Вновь на земле — жертвы и разрушения. Навстречу поднялись 37 болгарских «мессершмиттов» и «девуатинов», которые мало что могли сделать против сотни «тандерболтов» и «мустангов» прикрытия. Одним из немногих, кто сумел прорваться к бомбовозам, был летчик 2/6 орляка, командир 652-го ято (эскадрильи) поручик Неделчо Бончев. Он с превышением вышел к строю американцев и с пикирования атаковал шедшего несколько в стороне слева от общей «коробки» В-24, открыв по нему огонь. С этой и соседних машин по «мессеру» заработали пулеметы бортстрелков, но их очереди были неточны.

Вместе с тем летчик «Либерейтора» также был достаточно опытным и, уводя свою машину влево, уходил от огня болгарина. Бончев вновь набрал высоту и опять пошел в атаку, ведя огонь. Американец еще более отошел от общего строя, но падать не думал. Поручик же решил довести дело до конца и на максимальной скорости врезался во фюзеляж бомбардировщика. Раздался взрыв. «Либерейтор» распался на множественные обломки, упавшие у села Крапец. Экипаж погиб. Болгарский же истребитель разломился на две части, а сам Бончев спасся на парашюте. Всего же в этом бою болгары сбили два бомбардировщика и два истребителя, но сами потеряли девять машин и шестерых человек. Такие крупные потери объясняются тем, что болгарские летчики впервые встретились с «мустангами» и приняли их за «мессершмитты», в результате чего потеряли бдительность, за что и поплатились...

Что касается поручика Бончева, то это был второй самолет, сбитый им. Еще на его счету была подбитая «Крепость». Однако в болгарских ВВС в то время применялась так называемая система баллов, согласно которой за сбитый четырехмоторный бомбардировщик летчику давались три балла, что соответствовало трем же победам. С учетом данной методики за летчиком числились восемь побед... После перехода Болгарии на сторону антигитлеровской коалиции ее вооруженные силы, в том числе и ВВС, приняли участие в боях против вермахта. Приступил к совершению боевых вылетов против немцев и Бончев. В ходе налета на германскую артиллерийскую батарею в районе н.п. Славище 5 ок-

тября 1944 года был сбит зенитным огнем, угодил в плен и погиб в лагере.

Касаясь действий своих летчиков, болгары считают, что, несмотря на нахождение своей страны в рядах союзников рейха, действия их летчиков против союзной авиации были направлены не на защиту интересов Германии и ее местных клевретов, а прежде всего на оборону своей страны и граждан от налетов вражеской авиации...

Если говорить о таранных действиях летчиков люфтваффе, то зачастую они носили случайный или вынужденный характер, что, например, хорошо показано в одном из эпизодов известного фильма «Мемфисская красотка», сюжет которого построен на реальных фактах. Тогда огнем с «Крепости», носившей упомянутое название, был сбит ФВ-190, врезавшийся после этого в шедший рядом В-17.

А вот — один из реальных эпизодов войны. Вечером 3 марта 1945 года в итальянском небе пара Р-47 из 350-й истребительной авиагруппы атаковала двойку ФВ-190F-8 из ночной штурмовой авиагруппы NSGr 9, сбив с ходу машину гауптмана Вилли Вилцполски, командира 1-й эскадрильи. Подбитая машина комэска пошла вниз и... врезалась в самолет лейтенанта Зигмунда Хаузера. Оба истребителя рухнули недалеко друг от друга. Немец погиб, американец спасся, оказался в плену, но с третьей попытки сумел сбежать и еще до окончания войны вернулся в свою часть...

После ряда крупных дневных налетов американских бомбардировщиков на территорию собственно Германии презиравшийся немцами таран перестал рассматриваться как «варварское азиатское

средство русских недочеловеков, не имеющих никакого понятия о настоящем воздушном бое», о чем свидетельствует приказ Геринга, выпущенный им после разрушительного рейда «крепостей» и «либерейторов» 8-й воздушной армии США на города Швайнфурт и Регенсбург 8 октября 1943 года. Один из его пунктов гласил: *«В том случае, если у летчика будут израсходованы боеприпасы или откажет оружие, он обязан таранить вражеский бомбардировщик»*. Ни много ни мало...

Тем не менее данное требование нашло понимание у некоторых летчиков люфтваффе. Среди них был и майор Ганс-Гюнтер фон Корнацки, жена которого погибла накануне в Берлине при воздушном налете союзников. В октябре же 1943 года он обратился к своему непосредственному начальнику генерал-майору Галланду с предложением организовать особую эскадрилью штурмовых истребителей, которая должна была атаковать вражеские бомбардировщики в сомкнутом строю, как правило, с задней полусферы, ведя огонь со всех стволов. По израсходовании боеприпасов и отсутствии сбитых самолетов противника летчики эскадрильи должны были идти на таран.

Галланд поддержал инициативу фон Корнацки, ознакомившись с ней Геринг — также. В том же месяце была организована эскадрилья, названная Sturmstaffel 1. Личный состав набрали исключительно из добровольцев, и тогда же началась его подготовка. Новую авиачасть вооружили истребителями ФВ-190А-5 и А-6 с усиленным бронированием носовой части, а затем — более совершенными А-7 и А-7/R2. На летном жаргоне они получили прозвище

«штурмбоки» (тараны). 17 ноября, при посещении «штурмбоков» Герингом и Галландом летчики подписали особую декларацию, в которой одним из пунктов наличествовало обязательство таранить вражеские бомбардировщики в случае невозможности сбить их огнем бортовых пушек и пулеметов. «Штурмштафель» находился в боях с 5 января по 8 мая 1944 года, а затем был развернут в группу. За четыре месяца его летчики одержали 69 воздушных побед, но при помощи тарана — всего одну.

Данное событие произошло 30 января. В тот день в 11.45 группа «штурмбоков» перехватила 36 В-24, шедших в сторону Ганновера. В завязавшемся бою немцы сбили два «либерейтора», при этом таран совершил унтер-офицер Герман Вальфельд, врезавшийся на своем «фокке-вульф» в хвостовое оперение «американца», а затем успешно покинувший поврежденную машину с парашютом...

Так привлек их внимание и считавшийся ранее варварским средством ведения воздушного боя таран.

В декабре 1944 года с достаточно авантюрным предложением о новом методе борьбы с воздушным террором американцев обратился к Герингу инспектор ПВО оберст Гайо Герман, имевший на своем счету девять сбитых «ланкастеров». Он предложил тактику единовременного массового тарана при атаке на пикировании 800 истребителями с высоты порядка 12 000 м плотного строя американских бомбардировщиков. По его расчетам, в результате такого удара янки должны были потерять порядка 400 бомбардировщиков, что должно было, по мнению Германа, прервать вражеские налеты на не-

сколько недель. Для этих целей должны были быть использованы новые высотные модификации истребителей Fw-109 — G-10 и K-1, максимально облегченные, в том числе и сокращением вооружения до одного 13-мм пулемета MG 131. Несмотря на риск, считалось, что большинство летчиков смогут покинуть свои самолеты с парашютами и спастись.

В начале февраля 1945 года была организована специальная «Таранная команда «Эльба» (Rammskommando Elbe), и начался набор добровольцев среди курсантов летных школ. Надо сказать, что набор прошел неожиданно на ура: несмотря на отсутствие какой-либо особой агитации, выразили желание участвовать в столь рискованной акции более половины всех курсантов.

В начале марта началась подготовка летчиков на аэродроме «Штендаль» под Берлином. К началу апреля прошли соответствующее обучение 250 летчиков, а сама команда получила 150 модернизированных «мессеров». Первый (и единственный) бой с участием летчиков «Эльбы» произошел 7 апреля.

В этот день на перехват группы из, как позже оказалось, 1314 бомбардировщиков, шедших под прикрытием 898 истребителей, поднялись около 130 таранных «мессеров». Их прикрытия осуществляли обычные Fw-109 из группы I/JG301, а также Fw-190. Кроме того, атаку поддержал 51 реактивный Me-262. Всего американцев в воздухе ждали 234 самолета люфтваффе. С самого начала не все пошло, как надо. Ряд молодых летчиков потеряли ориентировку, заблудились и вынужденно сели где попало по израсходованию топлива. Восемь машин из-за неисправностей вернулись на свои аэродромы.

Множество было сбито американским прикрытием. К цели прорвались лишь 23 «летающих тарана»...

Принявший участие в атаке унтер-офицер Клаус Ган вспоминает: *«Сблизившись с противником, опознал бомбардировщики типа В-17, выбрал один из них и начал идти на сближение с ним, имея превосходство в скорости, с левого борта. Все происходило на большой скорости, силуэт В-17 заполнил все лобовое стекло. Я был поражен величиной бомбардировщика.*

Сам момент столкновения не отложился в моей памяти. Моей последней мыслью было: «Незамедлительно прыгать!» Как-то это у меня получилось, поскольку, когда я пришел в себя, то находился уже в воздухе в свободном падении. Переждал немного и на высоте 1000 м открыл парашют».

Ган после приземления немедленно был доставлен в госпиталь, где ему пришлось ампутировать руку...

Вот результаты некоторых атак. В фюзеляж «Крепости» лейтенанта Ричардсона из 452-й бомбардировочной авиагруппы ударил истребитель противника и отбил ему хвостовое оперение. Сумели спастись всего два человека. Самолет лейтенанта Оуэнса был таранен в лобовой атаке. Спаслось всего пять человек.

В центр фюзеляжа бомбардировщика лейтенанта Бэйра ударил «мессер», переломив его пополам. Но и сам истребитель разлетелся на части... На машине лейтенанта Хикмена были снесены полкиля и правый руль высоты. Экипаж сумел спастись.

Один из «мессеров» ударился в «Либереитор» командира 389-й бомбардировочной авиагруппы

майора Хербота и снес ему носовую часть. Затем он атаковал В-24 лейтенанта Канкла и поначалу сбил ему стрелковую башню на «хребте фюзеляжа». От удара загорелся один из двигателей, а от другого отлетел винт. Самолет начал падать, соскальзывая на крыло, а затем разломился в воздухе. Ворвавшимся вовнутрь воздушным потоком часть экипажа, в том числе и командир экипажа, была вытянута.

Всего же американцы недосчитались в этом бою 14 В-17, 3 В-24, пять Р-47 и одного «Мустанга». На долю «таранщиков» приходится восемь побед, а еще пятнадцать «бомбовозов», в том числе самолет, который таранил Ган, были повреждены и вернулись на свои аэродромы.

Сами же немцы потеряли в ходе боя 131 истребитель, в том числе и 33 из «Эльбы». Как мы видим, практика подтвердила авантюристичность идеи Германа и абсолютную беспочвенность его оптимистических расчетов. Но, пожалуй, это была самая крупная таранная атака времен Второй мировой войны...

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА

ОБОРОНИТЕЛЬНЫЕ БОИ НАЧАЛЬНОГО ПЕРИОДА

Первый день войны

Уже начало Великой Отечественной войны было отмечено героизмом советских летчиков, которые в условиях полного господства в воздухе люфтваффе показывали просто чудеса мужества.

Вероятно, поэтому основная часть таранов была совершена именно в первые, самые тяжелые для советской авиации годы войны. Можно смело сказать, что большинство советских летчиков были морально готовы таранить самолеты противника. Так, в предвоенное время в СССР в авиационной литературе широко рекламировался подвиг П.Н. Нестерова, да и с началом войны широко распропагандированные случаи таранов служили примером для подражания молодыми летчиками. Это потом командование чуть ли не в приказном порядке запретило таранные удары, и их количество резко сошло на нет.

На сегодняшний день официально принято мнение, что в первый день войны — 22 июня 1941 года — таран совершили 15 советских летчиков (с другими членами экипажа — 19). Однако мы вынужде-

ны не согласиться с этим утверждением, так как некоторые тараны не подтверждаются, а кроме того, есть упоминания о нескольких таранах, сведения о которых нуждаются в проверке. К этому списку следует добавить несколько случаев, определенных как тараны, в то время как фамилии летчиков остались до сего дня неизвестными.

Сразу отметим, что сведения о таранах первого дня как никакие другие крайне противоречивы, а порой ошибочны и в большинстве своем несут налет пропаганды. Так, из всех авиаторов, совершивших тараны 22 июня, звание Героя Советского Союза получил только старший лейтенант Иван Иванович Иванов (присвоено посмертно 2 августа 1941 года). Причем, по нашему глубокому убеждению, признавая подвиг летчика, основанием послужил исключительно глубокий символизм фамилии, на которой, как известно, «вся Россия держится», так как Иванов совершил таран не первым, а всего лишь вторым.

Это уже потом под пропагандистский трюк была, так сказать, подведена научная основа. Так, генерал А. Зайцев, фамилия которого будет упоминаться еще не раз, проведший самое масштабное в советское время исследование таранов в книге «Оружие смелых духом» (Монино, 1984), безоговорочно отдает первенство именно Иванову. Но всплывшие в последние годы документы и факты позволяют усомниться в правильности этого утверждения, так как реально первым советским летчиком, совершившим таран в годы Великой Отечественной войны, был младший лейтенант Дмитрий Васильевич Кокорев из 124-го ИАП, который совершил свой

подвиг в 4.15, в то время как Иванов совершил таран только через 10 минут (в 4.25)¹.

Смысл этого неравноправия в целом понятен: в условиях неразберихи и хаоса первого дня войны эти массовые подвиги не вызвали такого мощного резонанса. Тем более что сразу же на повестку встали совсем другие проблемы. Ну и 22 июня властям еще не совсем был ясен сложный и удручающий характер, который приняла война. К концу июня уже четко определился разгром приграничных армий и глубокое вклинивание врага в глубь страны. Срочно требовались герои, чтобы проиллюстрировать возможность и способность драться с врагом, не щадя жизни.

Итак, обстоятельства первого тарана таковы: в 4.15 Кокорев вылетел в составе звена истребителей МиГ-3 на перехват большой группы немецких бомбардировщиков. В воздухе советские легчики обнаружили 27 самолетов противника и атаковали их. В ходе атаки вражеские самолеты были отогнаны, но и весь боекомплект расстрелян.

При возвращении на свой аэродром они увидели горящие стоянки самолетов и уходящий на запад вражеский самолет, опознанный советскими летчиками как Do-215. Кокорев бросился вслед за ним. Сблизившись с ним, он пошел в атаку, но боеприпасы были на исходе и сбить врага не удалось. Тогда летчик принял решение таранить. Подойдя вплотную к противнику, он винтом своего истребителя разрушил стабилизатор вражеского самолета. «Дор-

¹ Интересно другое — в своих ранних публикациях Зайцев был честнее, что ли, и пальму первенства отдавал именно Кокореву.

нье», перейдя в крутое пикирование, рухнул на землю. От удара Кокорев на короткое время потерял сознание, и только струя свежего воздуха сквозь разбитый фонарь привела его в чувство. Сбросив разбитые очки, он вывел самолет в горизонтальный полет и посадил его на фюзеляж на небольшой площадке в районе города Замбров. В документах полка этот случай отмечен следующим образом: *«22.06.1941 года в 4 часа немецкие захватчики произвели свой бандитский налет на аэродром. Тут же по тревоге были подняты в воздух наши боевые машины. В этом первом бою были сбиты вражеские самолеты: один — заместителем командира полка капитаном Кругловым, а второй таранен командиром звена младшим лейтенантом Кокоревым в районе г. Замбров. В 4 часа 05 минут утра, возвращаясь с разведки, Кокорев первым принял бой, и когда у него отказали пулеметы, а враг пытался уйти, Дмитрий на своем МиГ-3 врезался в хвост Дорнье-215 и вогнал его в землю. После тарана Кокорев сумел приземлиться. Самолет был разбит, поэтому он поджег его и, ориентируясь по карте, пошел на ближайшую дорогу. В этот же день он вернулся на аэродром»¹.*

Позже за этот подвиг был награжден орденом Красного Знамени. Сопоставляя немецкие данные, можно сделать вывод, что Кокорев сбил все-таки не «дорнье», которых на тот момент на фронте просто не было, а жертвой советского летчика стал один из

¹ Правда, в последнее время со ссылкой на воспоминания очевидцев многие говорят о том, что летчики полка взлетели в первый бой вообще без вооружения. Однако документов, подтверждающих эту версию, пока не обнаружено.

двух Bf-110 (S9+FM и S9+LM) из состава II/SKG 210 (списанные, правда, немцами на зенитный огонь).

Попутно отметим, что автор тарана был обычным рядовым летчиком, которых были тысячи в ВВС РККА. У него не было никакого боевого опыта, и за плечами была всего лишь летная школа. К сожалению, войну этот, без сомнения, выдающийся летчик не пережил: после летнего разгрома вместе с полком эвакуировался под Москву, оттуда после реформирования подразделение было переброшено под Ленинград. Тут Кокорев проявил себя, сбив три самолета врага.

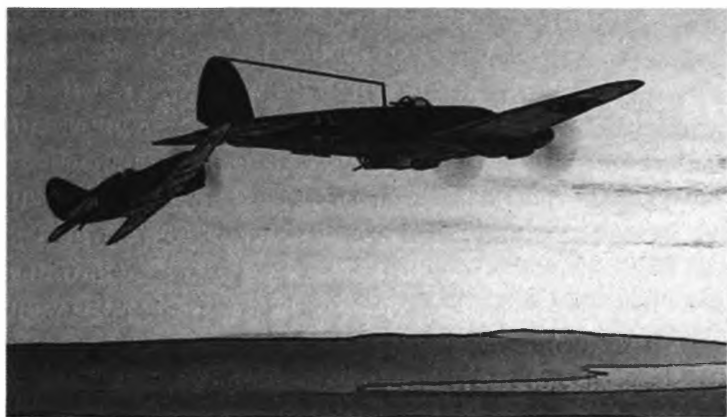
12 октября 1941 года вылетел на сопровождение бомбардировщиков, которым была поставлена задача разбомбить аэродром «Сиверская». Поначалу все складывалось как нельзя лучше, благодаря внезапности взлететь успел только один Me-109. Когда наши бомбардировщики уже повернули назад, Кокорев заметил, что замыкающий Пе-2 атакует «мессершмитт», и бросился ему наперерез. Он открыл огонь и сбил врага, но сам попал под огонь зениток и погиб. Всего на тот момент он совершил более ста боевых вылетов и сбил четыре самолета противника: три лично (из них один тараном) и один в группе из 8 летчиков.

Дмитрию Васильевичу не было суждено увидеть свою дочь Марию (родилась 20 мая в Ялте, в то время как отец нес службу на аэродромах «Высоко-Мазовецка» и «Ломжа» близ Белостока), но она выжила в лихолетье войны, вышла замуж, и у нее родился сын, который, как и его дед, избрал военную карьеру и стал офицером ракетных войск.

Как уже говорилось, вторым по времени был та-

ран заместителя командира эскадрильи 46-го истребительного авиационного полка старшего лейтенанта Ивана Ивановича Иванова. Он на рассвете вылетел по боевой тревоге во главе звена И-16 на перехват группы немецких самолетов, приближающихся к аэродрому «Млынов». В воздухе наши летчики обнаружили шесть бомбардировщиков He-111 из 7-го отряда эскадры KG 55 «Гриф», которые прошли в стороне от аэродрома и стали выстраиваться в правый пеленг. Иванов повел звено в атаку на врага. Скомандовав выстроиться в левый пеленг, он сделал левый разворот и взялся за гашетки. Звено спикировало на ведущего, в ответ стрелки «хейнкелей» открыли огонь по истребителям.

Выйдя из пикирования, наши истребители развернулись на второй заход. Один из бомбардировщиков был подбит, остальные, сбросив беспорядочно бомбы, стали уходить на запад. После атаки оба ведомых пошли на свой аэродром, так как, маневрируя, израсходовали почти все горючее. Пропустив их на посадку, Иванов продолжил преследование. Через несколько минут он тоже решил идти на посадку. В это время над аэродромом появился одиночный He-111. Заметив это, Иванов ринулся ему навстречу. К этому времени у него уже кончились боеприпасы и было на исходе горючее, но он продолжал атаковать. «Хейнкель», отвечая пулеметным огнем, не сворачивал с курса. Тогда, чтобы предотвратить бомбардировку аэродрома, Иванов пошел на таран. От удара бомбардировщик, пилотируемый унтер-офицером Х. Вольфайлем (H. Wohlfeil), потерял управление, врезался в землю и взорвался на своих бомбах. Весь экипаж, кроме бортстрелка, по-



Так в представлении современного художника совершил свой таран И. Иванов 22 июня 1941 года

гибшего во время тарана, успел выпрыгнуть на парашютах. По некоторым данным, они попали в плен и были расстреляны¹. При таране Иванов погиб.

Хотя существует и другая версия, согласно которой Иванову все-таки удалось посадить свой истребитель в поле, не выпуская шасси. Местность была холмистой, и удар при посадке оказался очень сильным. Самолет уткнулся в кустарник и не взорвался только потому, что баки были сухие.

Согласно официальным данным, это произошло недалеко от села Загороща Ровенского района Ровенской области (Украина). Есть и воспоминания Евгения Петровича Соловьева, авиатехника звена Иванова: *«Наша машина неслась из Львова по шоссе. Заметив перестрелку бомберов с нашими «яст-*

¹ По другим данным, весь экипаж погиб при таране.

ребками», мы поняли, что это война. Момент, когда наш «ишачок» врезал «хейнкелю» по хвосту и тот камнем повалился вниз, видели все. И что наш пошел на посадку — тоже. А прибыв в полк, мы узнали, что в сторону затихшего боя выехали Бушуев и Симоненко, не дождавшись врача».

Симоненко рассказывал, что, когда они с комиссаром выносили Ивана Ивановича из кабины, он был в крови, без сознания. Поскольку врача с ними не было, помчались в госпиталь в Дубно. Но там застали весь медперсонал в панике — им было предписано срочно эвакуироваться. Ивана Ивановича все же приняли, санитары унесли его на носилках. Бушуев и Симоненко ждали, помогая грузить оборудование и больных в машины. Потом вышел врач и сказал: «Летчик умер».

«Мы похоронили его на кладбище, — вспоминал Симоненко, — поставили столбик с табличкой. Думалось, что отгоним немцев быстро, — установим памятник».

Однако, согласно документам, все было гораздо прозаичнее — летчик из-за малой высоты не смог воспользоваться парашютом и погиб. Какая из версий ближе к истине — непонятно, ясно только то, что советская пропаганда уже тогда решила раскручивать этот случай и Иванова как первого летчика, совершившего таран в ходе войны. Об этом свидетельствует, в частности, скорость присвоения ему звания Героя Советского Союза. Это почетное звание было присвоено ему уже 2 августа 1941 года, что, учитывая неразбериху первых дней войны, просто молниеносно.

В советское время его именем были названы мно-

гие улицы, школы и пионерские дружины. Однако сейчас о нем предпочитают не вспоминать — так, улица в украинском Дубно, носившая имя героя, ныне переименована в честь национального героя Украины Степана Бандеры. Памятник ему тоже на грани сноса и только усилиями местных ветеранов все еще находится на своем месте.

Следующим по времени был таран лейтенанта Степана Митрофановича Гудимова из 33-го ИАП. Утром 22 июня 1941 года он вылетел в составе эскадрильи на самолете И-16 на отражение налета немецкой авиации на полевой аэродром около города Кобрин Брестской области. В воздухе наши летчики встретили 20 He-111, прикрытых небольшой группой Me-109, и вступили в бой. Вскоре к ним присоединились остальные три эскадрильи, возвращавшиеся с патрулирования. По советским данным, в этом бою противник потерял пять самолетов, причем один бомбардировщик сбил Гудимов. Когда кончились боеприпасы, он пошел на таран другого. Сам выбросился с парашютом, но стропы зацепились за обломки самолета и летчик погиб. Согласно документам, это произошло в 5.20. В отличие от разрекламированного подвига Иванова летчик посмертно награжден всего лишь орденом Отечественной войны 2-й степени.

А вот следующий таран весьма противоречивый, прежде всего из-за расхождений в времени. На этот раз отличился младший лейтенант Леонид Георгиевич Бутелин из 12-го истребительного авиационного полка, который на И-153 был поднят на перехват группы немецких бомбардировщиков Ю-88, пытавшихся бомбить аэродром «Бовшев» Станиславского

аэроузла. В одной из атак ему удалось поразить огнем один «юнкерс», который загорелся и рухнул на землю. Бутелин сделал вираж и увидел, как другой бомбардировщик строит заход для бомбардировки аэродрома. Развернувшись, он пошел ему навстречу и открыл огонь. Но вскоре патроны кончились, и тогда Бутелин принимает решение таранить. Подойдя вплотную к хвосту «юнкерса», он винтом своей «Чайки» обрубил его. Вражеский самолет вздрогнул, повалился на крыло и, беспорядочно кувыряясь, упал на землю, где взорвался, не причинив вреда аэродрому и складам горючего. Таран был произведен на высоте всего 200 метров, поэтому Бутелин не смог воспользоваться парашютом и погиб.

Произошло это у деревни Немшин Галичинского района Ивано-Франковской области Украины. Самолет с останками летчика обнаружил местный житель М.Ф. Белоус. Он же вынес тело с места падения самолета и захоронил его возле села.

А вот со временем тарана есть расхождения, и довольно значительные — по общепринятой версии, это произошло в 5.42, однако некоторые источники относят его к 5.15¹. С сожалением вынуждены констатировать, что имеющиеся источники навряд ли смогут пролить свет на этот вопрос.

Следующим в «официальном» списке таранов 22 июня (например, в статье Гуляса²) обычно ставят лейтенанта Александра Игнатьевича Мокляка из 67-го ИАП, который базировался на аэродроме под Болградом (Одесская область). По версии, озвучен-

¹ Причем со ссылкой на документы полка.

² Гуляс И. Победы советских летчиков первого дня войны // Аэрохобби. — 1994. — № 1.



Таран экипажа Протасова в первый день войны

ной в статье К.Н. Мягкова¹, защищая свой аэродром, он огнем бортового оружия в воздушном бою сбил два самолета противника. Расстреляв боезапас, уже раненый летчик таранил третий бомбардировщик, прорвавшийся на малой высоте к стоянкам советских машин.

Но в ходе работы с архивными документами полка и дивизии, а также с периодикой тех лет никаких подтверждающих сведений о таране найти не удалось. Вероятнее всего этот случай является послевоенной версией (если хотите — фантазией) автора статьи.

В 6.05—6.15 свой первый таран совершили и летчики бомбардировочной авиации. И сделал это заместитель командира эскадрильи 86-го ближнебомбардировочного авиационного полка лейтенант Терентий Сергеевич Малиенко. В 6.05 он вылетел с аэродрома «Белая Церковь» во главе звена СБ для отражения налета вражеской авиации на свой аэродром у города Тереховля Тернопольской области. В воздухе летчики обнаружили группу вражеских самолетов, определенных советскими летчиками как Ю-88, приближающихся к аэродрому на малой вы-

¹ Жаркий день 22 июня // Крылья Родины. — 1980. — № 6. — С. 10—11.

соте. Малиенко смело повел звено в «психическую» атаку, чтобы отогнать противника. Практически сразу огнем бортовых стрелков его самолет был подожжен. Тогда летчик принял решение таранить ближайший немецкий самолет. Вскоре оба самолета рухнули на землю. Вместе с ним таран совершили члены экипажа: штурман С.И. Катин и стрелок-радист Н.Д. Петров.

Скорее всего, наши летчики ошиблись в идентификации и это был «Мессершмитт» Вf-110С-5 (заводской номер 2231, бортовой 6М+LL) из состава 3.(F)/11, по немецким данным пропавший в ходе разведывательного полета в районе Львов—Самбор.

А в 6.30, совершая второй за этот день вылет, тараном как способом ведения боевых действий воспользовался командир звена 10-го истребительного авиационного полка лейтенант Василий Сергеевич Лобода. Вблизи города Шяуляя (Литва) на высоте 2000 метров наши летчики на И-16 обнаружили группу вражеских бомбардировщиков Ю-88 в сопровождении истребителей Ме-109. Лобода повел свое звено в атаку на истребители прикрытия. С первой атаки он сбил один «мессершмитт». Во второй атаке, согласно официальным данным, «выручая товарища»¹, таранил другой вражеский истребитель и сам при этом погиб.

А в 6.50 таранил вражеский самолет своим СБ командир эскадрильи 16-го скоростного бомбардировочного авиационного полка капитан Анатолий

¹ Стоит заметить, что этот пропагандистский штамп в описании таранов широко использовался советскими политработниками и в дальнейшем в книге встретится еще не раз.

Сергеевич Протасов¹. Вылетев в составе звена на разведку с аэродрома «Черляны» (45 километров юго-западнее города Лида), уже над аэродромом советские летчики столкнулись с шестью девятками тяжелых истребителей Me-110, шедших на высоте 300 метров на штурмовку аэродрома. Протасов направил свой бомбардировщик на ведущего первой девятки и сам погиб при таране. Вместе с ним погибли члены экипажа: штурман лейтенант А.К. Ярулин и стрелок-радист сержант Бесарабов (к сожалению, имя, отчество установить пока не удалось). Попутно заметим, что на сегодняшний день за всю войну известно только 18 случаев таранов летчиками бомбардировочной авиации.

Описывая этот таран, попутно исправляем и досадную ошибку — в своей книге генерал Зайцев указывал, что Протасов совершил таран над аэродромом «Черляны» во Львовской области. Но 16-й полк

¹ Протасов Анатолий Сергеевич родился 01.02.1909 г. в г. Саратове, в 1923 г. окончил 5 классов средней школы г. Саратова, ФЗУ железнодорожников в 1926 г., один курс Комвуза в 1931 г., военно-теоретическую школу летчиков Ленинградского военного округа в 1933 г., 3-ю военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей ЛенВО в 1935 г. Член ВКП(б) с 1928 г. В марте 1935 г. лейтенант Протасов назначен на должность младшего летчика в 15-ю авиационную эскадрилью 4-й тяжелой авиационной бригады БВО. Через два года он командир корабля 4-й таб, а в 1939 г. командир отряда 16-го тяжелого авиаполка Калининского военного округа. В сентябре 1939 г. он исполняет обязанности помощника командира 1-й аз 16-го скоростного бомбардировочного авиаполка, а с 19.11.1940 г. — командир 1-й аз 16-го сбап. С января по февраль 1940 г. участвовал в боевых действиях с Финляндией, награжден орденом Красной Звезды. Воинское звание «капитан» присвоено 26.04.1940 г. Приказом ГУК ВС СССР от 24.02.1947 г. № 0329 исключен из списков Вооруженных Сил СССР как погибший в воздушном бою (основание: донесение 11-й сад от 13.07.1941 г. вх. 006284).

там никогда не базировался, и место подвига — это аэродром в белорусской Черлене!

Следующий таран в первый день войны произошел в 8.30, когда командир звена 126-го истребительного авиационного полка младший лейтенант Евгений Максимович Панфилов в воздушном бою над своим аэродромом в районе деревни Боцки (под Белостоком, Белоруссия) на самолете МиГ-3 таранил вражеский истребитель Me-109. Остался жив и смог приземлиться на парашюте.

За этот подвиг награжден орденом Ленина. Но окончание войны ему встретить не удалось — он погиб в воздушном бою 12 августа 1942 года.

И если о предыдущих таранах не осталось никаких воспоминаний участников, то следующий таран — единственный, хорошо описанный в мемуарах и документах (потому как его автор пережил войну). Около 10 часов возле уже упоминавшегося аэродрома «Черлены» свой подвиг совершил заместитель командира 1-й эскадрильи по политической части 127-го истребительного авиационного полка старший политрук Андрей Степанович Данилов. Уже 9 июля газета «Красная звезда» в статье «Крылатые герои Отечественной войны» писала: *«На стремительных крыльях несутся герои навстречу врагу и, если нужно, с открытыми глазами встречают смерть, но прежде поражают насмерть врага.»*

С девятью самолетами противника вступил в бой старший политрук Андрей Данилов. Спустя несколько мгновений два из них были сбиты. Расстреляв все патроны, бесстрашный летчик направил свою машину прямо на вражеский самолет. Андрей Данилов погиб смертью храбрых.

Красная Армия осеняет своими боевыми знаменами тела павших героев. Миллионы советских людей обнажают головы перед беспримерной храбростью сынов нашего отечества...»

Ничего удивительного в том, что летчика записали в погибшие, нет — произошла банальная ошибка — его таран в пылу боя никто не заметил и по возвращении Данилова записали в погибшие. Дело в том, что уточнить и проверить сведения о судьбе летчика возможности уже не было: вблизи аэродрома высадился вражеский десант, и 127-му авиаполку пришлось спешно перебазироваться. Данилов же в родной полк все не возвращался, так как более двух месяцев пролежал в госпитале. Тем временем донесение о его гибели дошло до штаба и политуправления Военно-Воздушных сил. Уже спустя несколько недель политрук, лежа на больничной койке, прочитал в «Красной звезде» о своей гибели и о награждении его, Андрея Данилова, орденом Ленина (посмертно). Спустя месяц, выйдя из лазарета, герой первого дня войны побывал в Москве, где в Кремле ему была вручена заслуженная награда.

А вот как он описал это в своей автобиографии, написанной в 1962 году: *«В составе семерки вылетели на прикрытие Гродно. Над городом завязались жаркие бои с истребителями противника. Горели жилые кварталы города на левом берегу Немана от бомбежки немецкими бомбардировщиками. Наши летчики рассыпались и вели групповые воздушные бои. Вижу, с запада летит двухмоторный немецкий самолет. Иду в лобовую атаку, но немец не выдержал и сделал переворот через крыло на западной окраине города, пикировал до земли, а*

затем на бреющем полете пытался уйти. Был сбит пристрелочной очередью одного пулемета, упал на восточной окраине деревни Кративино и сгорел. Возвращаясь к городу, я увидел, как поднимается вверх столб огня и дыма на аэродроме Лунно, на котором базировался полк бомбардировщиков нашей дивизии. Спешу на пожарище, это был совершен налет немцев. По радио зову своих летчиков. Ко мне пристроился младший лейтенант Дерюгин.

Восточнее Гродно мы встретили четыре самолета немцев, которые были нами атакованы на встречных курсах. Впереди я увидел идущие мне навстречу плотным строем 9 двухмоторных самолетов. Чувство гнева овладело мной. Даю по радио команду своему ведомому летчику Дерюгину: «Атакуем!», но в этот момент он делал отворот влево, а я сосредоточил свое внимание на встречной группе противника. Дистанция стремительно сокращалась, и при лобовой атаке открываю сильный заградительный огонь. От неожиданного удара в лоб строй распался. Мельком заметил, один самолет задымил и пошел на снижение. Самолеты шарахнулись в разные стороны. Делаю боевой разворот и захожу в хвост первому попавшемуся в прицел самолету. Это были Me-110. Поч-



Политрук
А.С. Данилов —
единственный
из советских летчиков,
совершивших тараны
22 июня 1941 года
и доживший
до конца войны

ти в упор открыл огонь. Убит стрелок, и после пришлось еще выпустить 2—3 очереди, пока не завалился в крутую спираль. Вот в этот момент неожиданно моя «Чайка» с виража сорвалась в штопор. Вывожу из штопора, но чувствую, что-то ненормально. Кренит влево, левое верхнее крыло было разбито снарядом.

Оправившись от неожиданного удара, фашисты по очереди расстреливали мою «Чайку». Пулей ранило левую руку. Осколками снарядов ранило ногу, руку, голову. Пулевые пробоины появились и в приборной доске. Критический момент в моей жизни. Мгновенно вспомнилась моя жизнь с раннего детства до последнего вылета на крепких и надежных крыльях, а теперь я во вражеском огне и ждал, когда оборвется жизнь. Все стихло. Я почувствовал небольшое облегчение. Смотрю на левое верхнее разбитое крыло. Ободранная перкалевая обшивка крыла трепалась от завихрений струй воздуха. Смотрю, фашистский летчик смотрит на меня и улыбается. Потом стал выходить вперед, и тут я увидел, как его стрелок разворачивает в мою сторону турельный пулемет. Смерть, так вместе! Раненая «Чайка» рванулась вперед и ударила врага винтом в правое крыло, а один пулемет выпустил последнюю короткую очередь. От удара я стукнулся лбом о приборную доску, очками рассек бровь.

После тарана «Чайка» скользила вправо на крыло. Мотор тряс, земля приближалась стремительно. Но и все же «Чайка» была способна держаться в воздухе и тянуть к своему аэродрому, но недолго. Неожиданный удар в живот, и силы покидали меня. Помню, как выключил мотор, когда «Чайка» с

виража приближалась к земле, все сделал, чтобы приземлить самолет, но в момент приземления потерял сознание. Оказалось, что пуля пробила мне ногу и ударилась в карманные часы, а от часов отрикошетила обратно в ногу. Граждане деревни Черлены Скидельского района оказали мне медицинскую помощь. Степаниду Степановну Гурбик я принял тогда за врача, а после перевязки она взяла меня к себе в дом. 3 дня ухаживала за мной, а когда приближались бои к Черлене, отправила в воинскую часть. Благодаря славной дочери белорусского народа Степаниде Степановне Гурбик я не попал в руки фашистских палачей и 4 июля был доставлен в госпиталь города Воронежа»¹.

¹ Попутно отметим, что описаний своего тарана Данилов оставил несколько (по крайней мере, три) и они весьма различаются по ряду существенных деталей, что не может не вызывать удивления и сомнения. Масло в огонь подбрасывают и записи в документах, как, например, эти:

«Список личного состава частей 11 САД, представленных к награждению орденами СССР за отличие в боях с немецкими фашистами»:

№ п/п	Должность	Звание	ФИО	Обстоятельства гибели
8.	Зам. командира эскадрильи по политчасти	Старший политрук	Данилов Андрей Степанович	22.6.41 г. над аэродромом Черлено вступил в бой 9 самолетами противника. Сбил 2 самолета Ме-110, расстрелял все патроны. Видя безвыходное положение, направил самолет прямо на вражеский самолет, таранить самолет не удалось, так как другим самолетом противника был сбит. т. Данилов пал смертью храбрых за Социалистическую Родину.

Хотя при желании нестыковки можно списать на неразбериху первых дней войны, но факт остается фактом.

А вот таран, совершенный примерно в это же время командиром звена 123-го истребительного авиационного полка лейтенантом Петром Сергеевичем Рябцевым, остался практически не замеченным командованием, хотя и вошел во все исторические работы, касающиеся таранов. Так вот в 10.00 Рябцев в составе четверки истребителей И-153 под командованием капитана Н.П. Мажаева над Брестской крепостью вступил в бой с восьмеркой Me-109. К концу боя Рябцев израсходовал весь боезапас и таранным ударом сбил «мессершмитт». Советский летчик спасся на парашюте. Некоторые исследователи относят на его счет Bf-109F фельдфебеля Т. Штебнера, который считался пропавшим без вести в районе Бреста (он смог вернуться к своим только 25 июня).

В документах полка этот случай отражен следующим образом: *«22.VI.41 г. 4 истребителя — капитан Мажаев, лейтенанты Жидов, Рябцев и Назаров — вступили в бой с 8 Me-109. Самолет лейтенанта Жидова был подбит и пошел на снижение. Три фашиста, видя легкую добычу, сверху стали атаковать его, но капитан Мажаев, прикрывая выход из боя лейтенанта Жидова, меткой пулеметной очередью сразил одного «мессершмитта», а второй фашист был отхвачен лейтенантом Жидовым и подожжен. В конце боя у лейтенанта Рябцева был израсходован весь боекомплект. Лейтенант Рябцев, не считаясь с опасностью для жизни, повел свой самолет на противника и таранным ударом заставил его обломками рухнуть на землю. В этом бою было сби-*

то 3 фашистских истребителя при одной своей потере»¹.

А вот как сам летчик рассказывал об этом таране: «Я хорошо знал Петра Рябцева, — сообщает москвич генерал-майор авиации Максим Скляр, — по совместной учебе в школе военных пилотов и по совместной службе в одном полку и в одной эскадрилье. Кроме того, мы, находясь с ним в одной дивизии, но в разных полках неподалеку от Бреста, одновременно начали отражать налеты авиации противника. По сложившимся обстоятельствам я не мог видеть момент тарана фашистского самолета Петром Рябцевым, так как я к этому времени уже получил ранение в бою. Но после тарана мы с Петей Рябцевым в тот же день встретились в городе Пружанах, поделились впечатлениями о первых боевых вылетах, и тогда он мне рассказал и о своем таране. Кстати, Петя Рябцев во время спуска на парашюте после тарана был легко ранен пулей фашистского истребителя. Он, будучи по натуре жизнерадостным и очень веселым человеком, очень долго «восхищался» этим ранением, так как фашистская пуля, пройдя касательно, срезала ему на ноге «любимую мозоль»².

К сожалению, боевая карьера Рябцева была недолгой — 31 июля 1941 года в районе аэродрома «Едрово» под Ленинградом он на Як-1 вступил в бой с группой истребителей противника Ме-109. В ходе

¹ Цит. по Смирнов С.С. Таран над Брестом // Сборник «Рассказы о неизвестных героях». — М.: Молодая гвардия, 1964.

² Смирнов С. С. Указ. произв.

боя на высоте 30 метров его самолет был атакован с разных направлений тремя «мессершмиттами» и сбит. Летчик погиб.

Только в преддверии Дня Победы 1965 года о летчике вспомнили и посмертно наградили орденом Отечественной войны 1-й степени.

Следующим, по официальным данным, был таран у города Гродно, когда на самолете И-153 летчик 127-го истребительного авиационного полка лейтенант Александр Иванович Пачин таранил бомбардировщик Ю-87 и сам погиб. К сожалению, вынуждены констатировать, что доступные источники никаких дополнительных сведений по этому случаю не приводят, можно только заметить, что по документам Бундесархива конкретно под Гродно первая потеря бомбардировщиков этого типа проходит только 9 июля 1941 года. Так что можно либо предположить, что тарана как такового не было вообще, либо то, что Пачин таранил самолет другого типа.

Как уже упоминалось, воздушные тараны в первый день войны выполняли не только летчики-истребители. Так, около полудня в воздушном бою у села Лисятичи Стрыйского района Львовской области лейтенант 62-го штурмового авиационного полка Иван Игнатьевич Ковтун на И-153, израсходовав все боеприпасы, уничтожил тараном бомбардировщик противника Ю-88. Погиб в этом бою. По некоторым данным, это был Ю-88А-5 (бортовой код 9К+ТЛ) из состава 51-й бомбардировочной эскадры.

И, наконец, последним в списке «официальных» таранов идет таран старшего лейтенанта Петра Александровича Кузьмина — заместителя командира эскадрильи 127-го истребительного авиацион-



Именно И-153 составляли основу истребительной авиации ВВС КА в начале войны

ного полка. Но этот случай крайне интересный, прежде всего потому, что это один из немногих случаев подтверждения факта тарана противной стороной. И еще какого подтверждения! Ну обо всем по порядку: в первый день войны Кузьмин совершил пять боевых вылетов на истребителе И-153, сбил один самолет противника. В 13.00 в шестой раз вылетел на отражение налета фашистской авиации.

В воздушном бою в районе села Каменка Гродненской области, расстреляв весь боекомплект, будучи тяжело раненным, решил пойти на таран вражеского истребителя Me-109. Трижды врагу удавалось увернуться, но в четвертой попытке Кузьмин настиг противника и нанес удар. Сам погиб при таране.

По всем имеющимся данным, можно говорить, что скорее всего был таранен командир JG 27 майор Вольфганг Шелльман, один из лучших немецких летчиков, кавалер Рыцарского креста и Немецкого испанского Креста с бриллиантами. На его счету было уже 25 сбитых самолетов (этим утром он сбил И-16). Этим-то и объясняется тот профессионализм, с которым немец уклонялся от тарана.

Хотя, конечно, есть и свидетельство ведомого, который совсем не так описывает происшедшее, но это характерно практически для всех послеполетных отчетов — ведь бой по-разному видится каждым из его участников: *«Под Гродно нас обстреляла зенитка, Шелльман сбил «раму», но ее обломки столкнулись с машиной командира. Видели Шелльмана, выпрыгнувшего с парашютом».*

Наш летчик погиб, а немцу удалось приземлиться на парашюте. Но на этом его удача закончилась. По официальным данным, он пропал без вести. Вероятно, его судьбу решили местные крестьяне, так как после оккупации этого района немецкой администрации удалось найти разбитые самолеты и крестьянина, у которого оказались награды Шелльмана (а испанский Крест с бриллиантами не спутаешь ни с чем).

Таким образом, в официальную историографию попали 14 таранов, в которых погибли 18 членов

экипажей. Но, по всей видимости, эта цифра не окончательная — есть еще по крайней мере шесть случаев, которые требуют дальнейшего расследования. В литературе упоминания о них единичные, очень часто без указания подразделений и мест боев, поэтому проверить по архивным документам практически невозможно.

Мало того, есть два случая, когда не удалось установить даже фамилий летчиков. Так, по утверждению С. Смирнова¹, между 5 и 6 часами советский летчик на одноместном биплане (вероятно, типа И-153 или даже И-15бис) в районе местечка Выгода на участке Белосток—Ломжа таранил вражеский самолет и погиб. Похоронен местными жителями. Смирнов даже приводит воспоминания местного жителя Федора Ильина: *«Это произошло между городами Белосток и Ломжа. Есть там польское местечко Выгода. Вот там я и видел своими глазами этот случай. Рано утром 22 июня гитлеровцы обстреливали деревни и военные объекты из орудий. Кругом поднялись пожары, люди бегали в панике, не зная, куда податься, откуда идут фашисты. И тогда в небе стали кружить два «мессера». Они царили в воздухе. Вдруг появился советский самолет. Это был «У-2». Завязался бой. Фашисты играли с нашим самолетом, как кошка с мышью, но игра, как оказалось, была с огнем. Первый фашист, думая позабавиться над «У-2», подлетел к нему, но наш летчик, видимо, того и ждал. Он дал очередь, и после первых его выстрелов «мессер» задымил и пошел к земле. Другой немецкий летчик решил*

¹ Смирнов С.С. Были Великой войны. — М.: Советская Россия, 1966. — С. 21—22.

отомстить советскому летчику. Завязался поединок. Несколько раз наш летчик опускался низко к земле, делал какие-то странные виражи. Он даже не стрелял. Но, увидев удобный момент, «У-2» как-то прямо, вертикально пошел вверх, наперерез фашисту. Тот даже не ожидал этого, не успел повернуть, и произошло столкновение. «У-2» потерял хвост и обломками рухнул наземь, а фашист сделал вираж, перевернулся, долетел до леса и упал. Долго обломки отважного «У-2» горели около нашего дома, долго еще рвались в огне боеприпасы. Но когда все утихло, мы, мальчишки, побежали к самолету. Тело летчика лежало обугленное в грудке обломков самолета. Пришли взрослые, вытащили его и тут же, недалеко от самолета, похоронили. Документы все сгорели, и так этот летчик остался неизвестным».

Еще один неизвестный советский летчик, по словам очевидцев, таранил вражеский самолет близ железнодорожного моста у города Ломжа. Правда, учитывая район и время тарана, существует большая вероятность того, что свидетели наблюдали таран Кокорева, хотя на сто процентов быть уверенным нельзя.

Кроме того, в список предположительных таранов можно занести и еще четыре случая:

— лейтенант Николай Павлович Ерошин из 127-го ИАП таранил Me-110 близ Гродно и погиб;

— старший лейтенант Виктор Иванович Сиволобов из 16-го сбап на СБ-2 таранил вражеский самолет;

— старший политрук К.С. Сердюцкий на Юго-Западном фронте таранил вражеский самолет;

— младший лейтенант Д.В. Рокиров из 124-го ИАП на МиГ-3 таранил вражеский самолет.

Таким образом, общее количество таранов советских летчиков (подтвержденных и неподтвержденных), совершенных в первый день войны, составляет 20 (если учитывать и данные о таране Мокляка). Причем статистика такова, что большинство летчиков погибло в ходе выполнения тарана (что автоматически ставит таран в разряд «предположительных», так как часто свидетелей происшедшего просто не было), а пережил войну только политрук Данилов.

А если прибавить к этому и путаницу в штабных документах, то можно смело утверждать, что точное количество таранов, совершенных в первый день войны, установить вряд ли когда-нибудь будет возможно.

Надо сказать, что сами по себе тараны оказали сильнейшее моральное воздействие на немецких солдат и летчиков. Дошло до того, что летчики-истребители стали прибегать к осторожному маневрированию и стрельбе издалека даже тогда, когда целью был одинокий советский «ястребок».

Оборона Одессы¹

Во время оборонительных боев 1941 года в районе Одессы советскими летчиками были совершены девять воздушных таранов, обстоятельства которых достаточно хорошо известны.

¹ При написании раздела использованы материалы О. Каминского (Одесса).

На третий день войны в районе Тарутино совершил свой подвиг старший лейтенант Алексей Яловой из 146-го ИАП. В групповом бою он на МиГ-3 сначала подбил, затем таранным ударом добил вражеский самолет. Наш летчик не пострадал. К сожалению, установить обстоятельства боя сейчас практически невозможно, так как Яловой погиб 26 июля 1941 года в районе Кировограда (где и похоронен).

А 25 июня старший лейтенант Константин Оборин из того же 146-го ИАП совершил первый в этой войне ночной таран.

Ночью в 3 часа 20 минут на аэродроме Тарутино, на котором базировался полк, объявили воздушную тревогу. Над аэродромом стал слабо прорисовываться силуэт «хейнкеля». По нему открыли огонь зенитчики, но немец продолжал кружить над аэродромом, видимо, выбирая цель.

Тогда на взлет пошел старший лейтенант Оборин на МиГ-3. Подойдя к бомбардировщику, наш летчик прицелился и нажал на гашетки, но, видимо, пули не попали в уязвимые места самолета, так как немец сбросил бомбы и стал разворачиваться.

И когда кончились патроны, советский летчик, приблизившись, винтом нанес удар по левому крылу He-111. Бомбардировщик накренился и медленно, заваливаясь на крыло, пошел к земле. При таране Оборин ударился головой о прицел, но сознания не потерял и начал выравнивать свой начавший падать истребитель. Из-за поврежденного винта самолет сильно трясло, тем не менее летчику удалось посадить машину. После небольшого ремонта МиГ-3 снова вернулся в строй. Летчик был представлен к ордену Ленина, продолжал воевать на Южном

фронте, успел совершить еще 30 боевых вылетов и сбить вражеский самолет. Но военная судьба героя оказалась короткой: во время ночной посадки 29 июля 1941 года его самолет скапотировал. Летчик с переломом позвоночника попал в госпиталь № 3352 в г. Харьков, где и умер 18 августа 1941 года (к сожалению, место захоронения найти на сегодняшний день не удалось).

Согласно немецким данным, пилотом тараненного He-111H (зав. № 6830) из 4/KG 27 был один из лучших летчиков эскадры «Бельке» обер-лейтенант Гельмут Путц. И только опыт, накопленный им в небе Франции и Англии, спас жизнь экипажу. Оказывается, после тарана бомбардировщик не упал и тем более не взорвался (как доложил Оборин), а на земле взорвались аварийно сброшенные оставшиеся бомбы. Сам самолет был еще управляемым, и летчик смог совершить аварийную посадку «на брюхо» при подлете к линии фронта. Но и здесь немцам повезло — при посадке экипаж не только не пострадал, но и не попал в плен и смог сообщить своим об аварии. В итоге им на помощь прибыли два He-111, которые сели рядом в поле и забрали летчиков. И все же Путцу не удалось избежать советского плена: 13 июня 1943 года, уже будучи командиром отряда и кавалером Рыцарского ордена, он был сбит зенитчиками под Козельском и вместе с экипажем оказался в плену.

При отражении налета вражеской авиации на железнодорожную станцию Котовск 28 июня отличился младший лейтенант Николай Васильевич Яковлев из 55-го ИАП. Утром восемь «хейнкелей» He-111 появились над Котовском. На их перехват с

ближайшего аэродрома «Маяки» были подняты «миги» полка. В районе станции Чубовка Яковлев нацелил свой МиГ-3 на ведущего и, не выходя из атаки, врезался в него. Вражеский строй рассыпался, что позволило нашим истребителям уничтожить всю группу. Последний «хейнкель» был сбит уже над Румынией. Этот успех был предопределен дерзкой атакой Яковлева — сбив ведущего, он не только нарушил управление группой, но и психически подавил противника. Позже выяснилось, что летчик был убит в голову еще при пикировании, так что тараном этот случай можно считать с некоторой натяжкой.

Боевой счет таранов советские летчики продолжили и в июле. 12 июля, взлетев с аэродрома Болгарийка (Зализничное) под Болградом, в воздушном бою с шестью вражескими истребителями в районе Фелчу (Молдова) на И-16 таранил румынский IAR-80 заместитель командира эскадрильи 67-го ИАП лейтенант Илья Михайлович Шаманов. Как и в случае большинства таранов, наш летчик погиб. Факт тарана был зафиксирован и в румынских документах — согласно им, в этом бою был таранен лейтенант Васил Клару из 8-й истребительной группы.

16-го числа, возвращаясь с боевого задания, у своего аэродрома в районе Болграда, командир звена все того же 67-го ИАП младший лейтенант Дмитрий Алексеевич Чватов встретил вражеский самолет-разведчик¹ и атаковал его. Но уже в ходе атаки выяснилось, что у него кончился боезапас, тогда летчик винтом своего И-16 разрушает хвостовое оперение разведчика. Вражеский самолет упал не-

¹ К сожалению, в доступных источниках тип не указан, но, по всей видимости, речь может идти либо о ФВ-189, либо о Хш-126.

вдалеке от аэродрома. Наш летчик благополучно приземлился с укороченными лопастями винта.

Опять-таки отметим, что Чватов на тот момент уже был опытным летчиком и на его счету числилось четыре сбитых самолета противника. К сожалению, он тоже не пережил войну: погиб при очередном боевом вылете 15 июля 1942 года.

В конце июля (к сожалению, точной даты установить пока не удалось) на участке Балта—Первомайск при атаке вражеского бомбардировщика, расстреляв боезапас, винтом своего самолета командир звена 67-го ИАП лейтенант Василий Дмитриевич Чуевский разрушил хвост «хейнкеля», который потерял управление и врезался в землю. Советский летчик на И-16 благополучно приземлился на кукурузное поле. За этот подвиг Чуевский был награжден орденом Красного Знамени (правда, так сказать, по «совокупности успехов» только в 1943 году). Сам автор тарана пережил войну и был уволен из рядов ВВС по болезни в 1946 году. Умер 16 октября 1990 года в возрасте 77 лет.

28 августа 1941 года лейтенант Виталий Тимофеевич Топольский из 69-го ИАП совершил еще один таран. Это был тяжелый день: вылеты следовали один за другим. На очередное задание Виталий поднялся в пятый раз. В районе Красный Переселенец — Фриденталь наши летчики заметили десять румынских истребителей ПЗЛ-24. Завязался бой, который затянулся на 25 минут. В какой-то момент Топольский оказался один против пятерых противников. В полковых документах появилась краткая запись — «не вернулся с боевого вылета».

Позже по рассказам местных жителей было уста-

новлено, что в воздухе столкнулись два самолета, но никто не знал, чьи. По горячим следам не удалось обнаружить и место падения истребителя Топольского.

Поразительно, однако пролить свет на судьбу отважного летчика удалось относительно недавно и то с помощью... документов противника! В боевом донесении румынского авиационного корпуса за тот день указано, что в бою под Одессой были сбиты четыре румынских самолета. Так вот, пилот одного из ПЗЛов, вернувшийся в свою часть через два дня после боя пешком, доложил командиру, что был таранен советским истребителем. Каким-то чудом румынскому асу (а только в этом бою, по его утверждениям, он сбил три вражеских истребителя, пока не был таранен четвертым) удалось «на брюхо» посадить свой самолет между позициями румынских и советских войск. С большой долей вероятности можно предположить, что, видимо, оставшись без боекомплекта, Топольский решился на таран.

Всего два месяца провоевал Виталий Топольский, но успел совершить 123 боевых вылета и в 14 воздушных боях сбить восемь вражеских самолетов. Только 10 февраля 1942 года отважный летчик был посмертно удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Очень мало сведений осталось о таране капитана Самсона Ивановича Андреева из 67-го ИАП. Так, по одним сведениям, он 20 сентября 1941 года¹ над Котовском таранил вражеский самолет и остался жив.

¹ По другим (со ссылкой на архивные источники), он 5 августа таранил истребитель.

К сожалению, точно установить детали происшедшего уже вряд ли возможно — сам автор тарана умер в 1977 году, а как показывает опыт, в архивных документах очень часто специально не выделяются победы, одержанные способом тарана.

Тараны над Черным морем

Отличительной особенностью морских летчиков является то обстоятельство, что им часто приходится действовать над водной стихией. Поэтому морской летчик, решившийся на воздушный таран, понимал, что море дает меньше шансов остаться в живых, чем суша. Даже удачный прыжок с парашютом и благополучное приводнение не гарантировали им жизнь, особенно при попадании в холодную воду. Многие летчики замерзли и утонули в пучине прежде, чем их смогли обнаружить и оказать помощь.

Принято считать, что летчики-черноморцы совершили восемнадцать воздушных таранов. В таранах участвовали двадцать авиаторов: восемнадцать пилотов и два других члена экипажа. Их имена увековечены на памятнике в Каче, колыбели зарождения морской авиации под Севастополем.

Попытаемся разобраться с обстоятельствами каждого тарана в хронологической последовательности, а также подтвердить их факт в соответствии с архивными данными наших бывших противников.

Итак, первый воздушный таран над Черным морем 25 июля 1941 года совершил летчик 32-го ИАП (62-я ИАБр ВВС ЧФ) лейтенант Евграф Михайлович Рыжов.

В 8 часов 10 минут утра он, в паре с лейтенантом Петром Телегиным, вылетел с аэродрома «Кача», на перехват вражеского самолета. Вскоре летчики увидели немецкий разведчик He-111, идущий к Севастополю на высоте 7000 метров. К сожалению, в самолете Телегина перегрелся и заклинил мотор, и он вынужден был выйти из боя и совершить вынужденную посадку у Евпатории. Поэтому в бой с разведчиком Рыжову пришлось вступить одному. Пулеметным огнем немецкого стрелка его истребитель был поврежден, пробит фонарь кабины и водяной радиатор. Кипяток из пробитого радиатора обжигал летчику ноги, а горячий пар жег лицо. Открыть огонь по врагу с короткой дистанции не удалось, так как оба пулемета отказали. Тогда Рыжов рванулся вперед и рубанул лопастями винта по хвосту «хейнкеля». От удара о приборную доску летчик на мгновение потерял сознание. Очнувшись, он попытался пилотировать самолет, но вскоре заглох мотор. Рыжову удалось посадить МиГ-3 на воду, примерно в 20—30 км северо-западнее мыса Тарханкут. Самолет затонул, а летчик, плававший в спасательном жилете, через четыре часа был подобран нашим сторожевым катером и доставлен в одесский госпиталь с воспалением легких. За таран Рыжов был награжден орденом Красного Знамени.

Однако в архивных документах противника не удалось обнаружить никаких подтверждений тарана Рыжова. По немецким данным, в тот день самолеты-разведчики 4-го авиационного корпуса совершили 9 полетов, с целью разведки портов, аэродромов, шоссейных и железных дорог в районе Одесса—Севастополь. Полеты были очень затрудне-



Бомбардировщик Ю-88 был «крепким орешком»,
и очень часто именно его таранили советские летчики

ны из-за сильного противодействия советских истребителей и зенитной артиллерии. При этом один Ю-88 (заводской № 573) 3-го отряда 121-й группы дальней разведки из-за повреждения мотора упал и сгорел в районе аэродрома Яссы в Румынии. Из его экипажа погибли пилот обер-лейтенант Генрих Зандер, штурман обер-лейтенант (имя и фамилию прочитать в документах не удалось) и механик унтер-офицер Эдмунд Виллманский. Четвертый член экипажа радист унтер-офицер Георг фон дер Шмидт получил ранения. Вот и все. Поэтому вполне вероятно, наш летчик был просто-напросто сбит бортовым стрелком вражеского самолета-разведчика, а версия о таране — полностью послевоенная.

В заключение стоит сказать, что Рыжов в дальнейшем получил звание Героя Советского Союза, закончил войну с 17 победами (11 лично и 6 — в групповых боях) и умер в 1982 году в Евпатории.

10 августа 1941 года черноморским летчикам были засчитаны сразу два тарана. Один из них на счету младшего лейтенанта 9-го ИАП (62-я ИАБр ВВС ЧФ) Бориса Григорьевича Черевко. В 10 часов 15 минут, в паре с младшим лейтенантом Владимиром Греком, он вылетел на прикрытие кораблей в район Очакова. Через полчаса летчики заметили четыре вражеских самолета До-215, которые собирались сбросить бомбы на пароход «Курск». На борту корабля в этот момент находились две тысячи мирных жителей, эвакуируемых из Николаева.

Сначала Черевко атаковал крайний бомбардировщик. Ему удалось подбить «дорнье», тот задымил и повернул назад. При этом Черевко был ранен пулей вражеского стрелка. Но раненый летчик не вышел из боя и очередной атакой заставил второй самолет сбросить бомбы далеко от цели. Однако третий вражеский самолет упорно пытался приблизиться к кораблю. Жизнь сотен людей была под угрозой, а у Черевко в этот момент закончились патроны. Тогда наш летчик вплотную подошел к вражескому самолету и на высоте 1000 метров лопастями винта ударил его по хвостовому оперению.

Силой удара Черевко был выброшен из кабины. На высоте всего 500 метров он успел раскрыть парашют, благополучно приводнился в Днепро-Бугский лиман и вскоре был подобран нашим катером. За таран Черевко был награжден орденом Красного Знамени.

В дальнейшем 9 мая 1942 года он погиб над морем в районе Севастополя в бою с тремя торпедоносцами He-111 2-й группы 26-й бомбардировочной эскадры «Львиная». Посмертно Черевко был

награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

Вторым летчиком, совершившим таран 10 августа, был товарищ Черевко, младший лейтенант Владимир Федорович Грек из того же полка. Во второй половине дня Грек, вместе с младшими лейтенантами Павлом Качалкой и Михаилом Селянкиным, вылетел на прикрытие плавучего дока, буксируемого из Одессы в Николаев. На борту плавдока находились 35 паровозов и тендеров, а также эвакуируемые жители. В районе Кинбурнской косы и Очакова летчики вступили в бой с группой вражеских бомбардировщиков, сопровождаемых истребителями. В ходе боя Качалка сбил До-215, а Селянкин — Ме-109. Грек атаковал два бомбардировщика. Одного из них ему удалось подбить. Тот, дымя, пошел на снижение и сбросил бомбы, не дойдя до цели. Атаковав второй бомбардировщик, Грек заставил его изменить курс и также сбросить бомбы в море. Но тут на него самого напали десять вражеских истребителей. Тогда, вероятно, оставшись без боеприпасов, наш летчик своим И-15бис протаранил одного из них. После столкновения Грек вместе с горящими обломками своего истребителя упал в воду и погиб. За таран Грек был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени (посмертно).

По поводу этих двух таранов удалось выяснить следующее. Прежде всего, по документам противника, никаких До-215 в этом районе не было, действовали только Ю-88 1-й группы 51-й бомбардировочной эскадры «Эдельвейс». В тот день они совершили 17 вылетов против морских целей в районе Одессы, Очакова, Николаева и Херсона. При очень

сильном противодействии советских истребителей бомбардировщики потопили и повредили несколько кораблей. В воздушных боях над морем стрелки «юнкерсов» сбили два наших истребителя. Немецкие самолеты потерь не имели. В этом же районе действовали Ме-109 2-й группы 77-й истребительной эскадры. Они совершили 64 вылета и сбили пятнадцать советских истребителей и один бомбардировщик. При этом лишь один Ме-109 получил в бою небольшие повреждения, но не в районе Очакова, а гораздо западнее — у аэродрома «Цебриково».

Здесь уместно будет добавить, что в этот день 9-й ИАП ЧФ действительно понес огромные потери: кроме самолетов Черевко и Грека, были сбиты также истребители капитана А.П. Колобкова, лейтенантов Л.Т. Данченко, Л.Ф. Дергуна, Лазарева и других. В свою очередь, летчики 9-го ИАП ЧФ доложили о семи сбитых самолетах противника, в том числе о двух, уничтоженных тараном. Но, как мы уже убедились, противник никаких потерь не понес. Исходя из этого, приходится делать вывод, что Черевко был сбит стрелком «юнкерса», а Грек погиб в бою с Ме-109.

Согласно советской мемуарной литературе, следующий таран над Черным морем произошел через пять дней, 15 августа, когда якобы лейтенант Александр Иванович Катров из того же 9-го ИАП ЧФ на истребителе Як-1 таранил вражеский самолет в районе Тендровской косы. Причем в этот раз отметим, что этот таран не подтверждается советскими боевыми документами, согласно которым Катров не мог физически совершить таран, так как, согласно документам полка, 12 августа был ранен в

воздушном бою и, вероятно, все еще находился в госпитале.

Но, с другой стороны, согласно немецким данным, в этот день (15 августа) во время атаки советского конвоя между Одессой и Севастополем Ю-88, пилотируемый лейтенантом Хайнцем Унрау из 3./KG 51, был протаранен советским истребителем и упал в море. То есть подтверждение тарана с немецкой стороны таки имеется, а вот с его героем еще надо разбираться — по всей видимости, это все-таки кто-то из 9-го ИАП.

Заканчивая рассказ об этом случае, стоит упомянуть и о судьбе Катрова — он погиб в воздушном бою над мысом Херсонес 9 июня 1942 года. Причем обстоятельства его гибели оказались особенно трагическими. Будучи подбитым немецким истребителем Me-109, Катров сумел выпрыгнуть из своего горящего Як-1 с парашютом. Однако из-за перебитого пулей вытяжного тросика его парашют не раскрылся, и он погиб. Похоронен Катров на братском кладбище пос. Дергачи под Севастополем.

Вскоре отличился летчик 8-го ИАП все той же 62-й ИАБр ВВС Черноморского флота, младший лейтенант Иван Соломонович Беришвили.

28 августа 1941 года Беришвили дважды вылетал на задание. Вернувшись после первого вылета, он доложил, что сбил самолет Me-110¹.

Затем, перед вечером, он в составе звена из трех И-16 вступил на малой высоте в схватку с очень маневренными румынскими истребителями ПЗЛ-11 в районе села Карсталь. В лобовой атаке Беришвили

¹ Хотя, вероятней всего, это был румынский бомбардировщик «Потэз-63», внешне очень похожий на Me-110.

открыл огонь по одному из них. В свою очередь, румынский летчик также обстрелял его из пулеметов, а затем проскочил мимо. Тогда Беришвили сделал поворот и на большой скорости рванулся за вражеским самолетом, вероятно, решив таранить его. Но, когда наш истребитель почти настиг врага, тот зацепился за землю и разбился. Следом, совершенно неожиданно, упал и наш самолет. Судя по всему, Беришвили был ранен в ходе боя и, видимо, потерял сознание. Наш И-16 сторел вместе с летчиком на территории, занятой противником, вблизи села Карсталь (ныне село Широкая Балка Беляевского района Одесской области).

В историю черноморской авиации этот случай вошел как воздушный таран, хотя совершенно очевидно, что тарана как такового не было. Можно только предполагать, хотел ли летчик таранить своего противника. Как бы там ни было, Беришвили посчитали погибшим во время тарана и наградили посмертно орденом Отечественной войны 1-й степени.

Остается добавить, что, по румынским данным, в тот день в боях под Одессой были потеряны четыре самолета: один «Потэз-63» 2-й бомбардировочной группы, один ИАР-80 8-й истребительной группы и два ПЗЛ-11 3-й истребительной группы¹.

Очередной таран над Черным морем произошел 28 сентября 1941 года. Утром, в 8 часов 30 минут, заместитель командира эскадрильи 32-го ИАП ЧФ старший лейтенант Семен Евстигнеевич Карасев, в паре с младшим лейтенантом Яковом Ивановым,

¹ С большой долей вероятности можно предположить, что один из этих истребителей был, вероятно, сбит Беришвили.

патрулировал в районе Севастополя. Летчики заметили недалеко от Качи немецкий разведчик Ю-88 и атаковали его. Карасев успел выпустить всего две пулеметные очереди по кабине разведчика, после чего пулеметы отказали. Немецкий стрелок яростно защищался: его пули пробили обшивку истребителя, плексиглас фонаря кабины. Тогда Карасев решил таранить. Уравняв скорость, он стал подводить винт своего самолета к стабилизатору разведчика. Но воздушной струей от винтов «юнкерса» его так трянуло, что с него сорвало кислородную маску и летные очки. Дав газ, летчик попытался таранить второй раз, но снова его истребитель отбросило в сторону воздушной струей. Карасев направил крыло своего истребителя МиГ-3 на хвост «юнкерса». На этот раз, с третьей попытки, таран удался. Силой удара наш пилот был выброшен из кабины. Опускаясь на парашюте, он видел под собой Бельбек и аэродром «Кача». Недалеко от него опускались на парашютах и два немецких летчика. Приводнившись в море недалеко от берега, Карасев и немцы находились в воде почти час, прежде чем были подобраны нашими катерами.

За таран Карасев был награжден орденом Красного Знамени. Закончил войну Карасев в звании майора, будучи заместителем командира 11-го гвардейского ИАП ВВС ЧФ. Всего сбил лично 11 вражеских самолетов и еще несколько в группе, за что был награжден 12 орденами и медалями.

Интересно, что немецкими архивными данными факт тарана полностью подтверждается. В документах сообщается, что в тот день разведывательные самолеты совершили 8 полетов над акваторией Чер-

ного моря. С задания не вернулись два самолета: До-215 (заводской № 0045) и Ю-88 (заводской № 555). Второй самолет был из 3-го отряда 121-й группы дальней разведки. Он вылетел в 6 часов 12 минут на разведку района Одесса—Севастополь и пропал без вести. Его экипаж состоял из пилота фельдфебеля Гейнца Зенкпиля, штурмана лейтенанта Йозефа Вурцеля, радиста унтер-офицера Ганса Корреля и стрелка унтер-офицера Герберта Лахманна. Вне всякого сомнения, именно этот самолет и был таранен Карасевым.

18 октября 1941 года снова отличился летчик 32-го полка. На этот раз героем тарана стал лейтенант Николай Иванович Савва. В паре с лейтенантом Евграфом Рыжовым, он на высоте 6000 метров атаковал вражеский разведчик До-215 в районе Балаклавы. Пулеметным огнем немецких стрелков у самолета Рыжова был поврежден мотор (снова, как и в бою 25 июля, он был подбит!). Рыжов вынужден был выйти из боя и вернуться на свой аэродром. Ведя бой в одиночку, Савва заставил замолчать стрелка и вывел из строя один из моторов разведчика. В ходе боя боеприпасы закончились. Тогда Савва прибавил скорость и направил свой МиГ-3 на правый киль вражеского самолета. Лопастни винта отрубили рули управления у «дорнье».

Немецкий разведчик загорелся, вошел в штопор и рухнул в море в 40 километрах от берега. Четыре немецких летчика успели выпрыгнуть с парашютами и опустились в море. Наш летчик совершил вынужденную посадку на воду на траверзе Балаклавы.

Самолет вскоре затонул, а летчика через два часа подобрал наш сторожевой катер. Продолжая поиск,

катер нашел одного немца, но он был уже мертв. За таран Савва был награжден орденом Красного Знамени.

По немецким данным, 18 октября 1941 года не вернулся с задания До-215 (заводской № 0063) 3-го отряда группы дальней разведки верховного главнокомандования люфтваффе. Его экипаж в составе пилота лейтенанта Петерсена, штурмана лейтенанта Катервальда, радиста фельдфебеля Кауфманна и стрелка унтер-офицера Германна считается пропавшим без вести. Теперь с полной уверенностью можно сказать, что самолет был таранен Саввой.

Стоит сказать, что Савва продолжал защищать Севастополь. Затем в звании старшего лейтенанта командиром звена 7-го ИАП он участвовал в обороне Кавказа. Всего он уничтожил пять самолетов. 14 января 1942 года при взлете с аэродрома «Анапа» в сложных погодных условиях он своим истребителем МиГ-3 задел за водонапорную башню, разбился и погиб. Похоронен Савва в Анапе.

12 ноября 1941 года в четыре часа дня младший лейтенант Яков Матвеевич Иванов из того же 32-го полка взлетел с аэродрома «Херсонес» для отражения налета вражеской авиации на Севастополь. В паре с героем предыдущего тарана Саввой он вступил в бой с девятью бомбардировщиками He-111. Израсходовав боеприпасы, Иванов винтом своего истребителя МиГ-3 нанес таранный удар по хвосту одного из бомбардировщиков. Немецкий самолет упал и взорвался, а Иванов благополучно посадил свой самолет на аэродром. Повреждения на истребителе оказались незначительными: слегка погнулась лопасть винта и лопнул валик привода масля-

ной помпы. Это был первый случай на Черноморском флоте, когда летчику, совершившему воздушный таран, удалось сохранить самолет.

По данным немецких архивов, 12 ноября 1941 года из налета на Севастополь не вернулся один He-111 (заводской № 4277) 1-й группы 27-й бомбардировочной эскадры «Бельке». Его экипаж в составе пилота обер-фельдфебеля Вильгельма Гофмана, штурмана унтер-офицера Карла Ределя, радиста ефрейтора Гейнца Гросса, механика унтер-офицера Йозефа Гахманна и стрелка унтер-офицера Вильгельма Ганкена пропал без вести. Совершенно очевидно, что этот самолет был таранен Ивановым. Поразительно, но буквально через четыре дня Иванов совершил еще один таран, причем опять же подтвержденный данными противной стороны.

16 ноября 1941 года в вечернее время Иванов снова участвовал в отражении массированного налета тридцати девяти немецких самолетов на Севастополь. В воздушном бою он сбил один истребитель Me-109, а затем, израсходовав боеприпасы, таранил винтом бомбардировщик Do-215. Удар был настолько сильным, что вражеский самолет развалился на куски. Но при этом, к сожалению, погиб и Иванов. Его истребитель упал в море в пяти километрах от берега на траверзе поселка Бельбек.

В действительности, судя по документам противника, во время этого налета на Севастополь немецкие истребители потерь не имели. Не имели потерь и самолеты Do-215. Зато зафиксирован таран русского истребителя, в результате чего был сбит один He-111 (заводской № 4516) 3-й группы 27-й бомбардировочной эскадры «Бельке». Пилот бомбарди-

ровщика лейтенант Вернер Кокотт спасся на парашюте и был взят в плен, а штурман фельдфебель Вернер Фрайденштайн погиб. Три других члена экипажа: радист фельдфебель Франц Тыралла, механик фельдфебель Карл Гельд и стрелок фельдфебель Карл Видер пропали без вести. В документах были также обнаружены данные, на которые следует обратить особое внимание. Дело в том, что в воздушном бою над Севастополем немецкий летчик 77-й истребительной эскадры обер-лейтенант Вальтер Нонн сбил один советский истребитель МиГ-3. Кто знает, возможно, это был поврежденный самолет Иванова, который после тарана пытался совершить вынужденную посадку, но стал жертвой Нонна?

Итак, по достоверным и подтвержденным данным, Иванов уничтожил таранными ударами два самолета 27-й эскадры. За два воздушных тарана Иванову, первому на Черноморском флоте, 17 января 1942 года было присвоено звание Героя Советского Союза. Всего в боях за Севастополь он уничтожил пять вражеских самолетов.

Тараны над морем совершались не только в первый год войны — несколько их отмечено и в следующем, 1942 году.

2 апреля 1942 года 7-й ИАП получил приказ прикрыть с воздуха конвой в составе танкера «Валериян Куйбышев», транспортных кораблей «Серов» и «Березина», эсминца «Незаможник» и двух сторожевых кораблей. Наши истребители, попеременно, вылетали к конвою с аэродрома «Анапа». В боях над морем ими был сбит один немецкий разведчик.

За час до наступления сумерек, в 18 часов 20 минут, на прикрытие конвоя, в паре с сержантом Лео-

нидом Севрюковым, вылетел капитан Василий Еврафович Чернопащенко. Видимость ухудшалась, быстро наступали сумерки. Силуэты кораблей почти слились с морем, и, чтобы лучше их видеть и охранять, самолеты снизились до высоты 1000 метров. Конвой уже прошел траверз Анапы, когда в глубоких сумерках, на малой высоте, летчики обнаружили два вражеских торпедоносца «Гамбург-140». В завязавшемся воздушном бою Чернопащенко сбил одного из них. В этот момент на танкер с кормы вышел в атаку второй вражеский самолет. Советский летчик ринулся преследовать его. Торпедоносец, маневрируя на малой высоте, вышел на боевой курс. Истребитель МиГ-3 Чернопащенко оказался рядом, но правее. Вероятно, у нашего летчика закончились боеприпасы. Тогда винтом своего самолета Чернопащенко отрубил торпедоносцу хвост, но и сам вместе с истребителем упал в морскую пучину и погиб. За таран Чернопащенко был посмертно награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

Необходимо сказать, что, несмотря на поистине героические усилия и жертвы советских летчиков и моряков, танкер с ценнейшим грузом — 2500 тонн бензина, 1000 тонн керосина, 300 тонн нигрола и 200 тонн машинного масла — сохранить не удалось — в районе мыса Железный Рог он был атакован немецкими самолетами, торпедирован и потоплен.

Необходимо также сказать следующее. Во-первых, немецких самолетов типа «Гамбург-140» не существовало. А были самолеты «Блом-Фосс-138», которые, по непонятной причине, черноморцы упорно, всю войну, называли «гамбургскими». Видимо, это

было связано с тем, что верфи фирмы «Блом-Фосс» находились в Гамбурге. Но еще более непонятным было то, что наши почему-то считали их торпедоносцами. На самом же деле это были гидросамолеты, которые, входя в состав 125-й морской разведывательной группы, предназначались только для разведывательных заданий. Кроме того, в тот день в боях над конвоем не был сбит ни один немецкий самолет. По архивным немецким документам, 2 апреля 1942 года три торпедоносца He-111 2-й группы 26-й бомбардировочной эскадры «Львиная» сбросили западнее Анапы шесть торпед на танкер, идущий в конвое. Одна из торпед попала в цель, танкер загорелся и затонул. В воздушном бою экипажи торпедоносцев сбили один советский истребитель. Из этого следует, что, пытаясь нанести таранный удар, Чернопащенко был сбит огнем стрелков и пал смертью храбрых в бою.

Несомненно, смелая таранная атака Чернопащенко произвела сильное впечатление на его молодого ведомого сержанта Леонида Ивановича Севрюкова. Вероятно, поэтому он вскоре повторил подвиг своего командира.

Во второй половине дня 28 апреля 1942 года Севрюков вылетел в составе полка отражать налет тридцати трех немецких самолетов на Новороссийск. Наши летчики встретили врага в 25 километрах от города. Завязался ожесточенный бой. Севрюков вел бой против восьми Ю-88. Ему удалось сбить один из них. Но вскоре у него закончились боеприпасы. Тогда он направил свой ЛаГГ-3 на один из «юнкерсов» и отрубил ему хвост. Вражеский самолет упал, но погиб и наш летчик. С воинскими почестя-

ми храбрый летчик был похоронен в своем родном городе Ставрополе.

За таран Севрюкову 23 октября 1942 года было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Он был также навечно зачислен в списки части. Всего Севрюков совершил 151 боевой вылет и сбил четыре самолета противника.

По немецким данным, 28 апреля 1942 года налет на Новороссийский порт и аэродром совершили двенадцать самолетов Ю-88 3-й группы 1-й учебной бомбардировочной эскадры и восемнадцать самолетов Ю-88 1-й группы 51-й бомбардировочной эскадры «Эдельвейс». В бою экипажи 51-й эскадры сбили два советских истребителя (один И-16 и один самолет неустановленного типа). При этом 51-я эскадра потеряла два бомбардировщика. Один из них от огня зенитной артиллерии, но его экипаж не пострадал. А вот из воздушного боя не вернулся Ю-88 (заводской № 5893). Его экипаж в составе пилота фельдфебеля Фридриха Клингенбиля, штурмана обер-фельдфебеля Эрнста Кезера, радиста фельдфебеля Вальтера Прайзера и стрелка ефрейтора Йозефа Генсена пропал без вести. Можно предположить, что этот «юнкерс» был уничтожен в результате тарана Севрюкова. Однако полной уверенности в этом нет, так как на этот самолет претендуют и другие советские летчики, которые, по официальным данным, сбили в тот день под Новороссийском девять немецких самолетов.

10 июля 1942 года летчик 62-го ИАП ВВС ЧФ сержант Николай Константинович Зиновьев, в паре с ведущим Григорием Гокинаевым, вылетел с полевого аэродрома Мысхако на патрулирование. В рай-

оне Абрау-Дюрсо летчики заметили три немецких бомбардировщика, идущих курсом на Новороссийск. Выполняя маневр для атаки, летчики потеряли друг друга в облаках, и Зиновьеву пришлось вступить в бой одному. После нескольких атак у него закончились боеприпасы. Оставшись безоружным, он винтом своего истребителя ЛаГГ-3 таранил немецкий Ю-88, уничтожил его, но и сам погиб. За таран Зиновьев был посмертно награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Всего на его счету два самолета врага.

Но, обращаясь к немецким документам, приходится признать, что таран Зиновьева не выглядит таким бесспорным. Так, по данным противника, в тот день налет на гавань Новороссийска совершили пять самолетов Ю-88 1-й учебной бомбардировочной эскадры. Их целью был плавучий док, но серии бомб легли не точно и упали на склады и жилые дома, расположенные в районе гавани. Истребители Me-109 3-й группы 77-й истребительной эскадры, сопровождавшие бомбардировщики, сбили в районе Новороссийска три советских истребителя (один Як-1 и два И-15). Их сбили лейтенант Хорст Мароцке, обер-фельдфебель Герберт Кайзер и фельдфебель Вильгельм Баумгартнер. Кроме того, еще один истребитель был сбит предположительно. Немецкие бомбардировщики и истребители никаких потерь не имели. Поэтому вполне вероятно, Зиновьев был сбит немецким истребителем.

Ровно через месяц в небе над Новороссийском был совершен двойной таран. Героем этого удивительного подвига стал летчик того же 62-го полка младший лейтенант Михаил Алексеевич Борисов.

Рано утром 10 августа 1942 года Борисов, в паре с сержантом Василием Холявко, вступил в бой над Новороссийском с пятью He-111. В бою Борисов подбил один самолет, но и его ЛаГГ-3 был подожжен огнем вражеских стрелков. Тогда, набрав высоту и развив скорость, он направил свой истребитель на стабилизатор другого He-111 и таранил его. После этого, уже падая, Борисов сумел протаранить еще один «хейнкель». Из сбитых бомбардировщиков спасся на парашюте только один немецкий летчик, обер-лейтенант Фридрих Фогель, который попал в плен. Борисов тоже выпрыгнул на парашюте, но утонул в море. Высланные ему на помощь катера не смогли найти его.

За двойной таран в одном бою Борисову 6 мая 1965 года посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Он зачислен навечно в списки части. Всего Борисов уничтожил 5 вражеских самолетов. Кроме того, один разведчик Ю-88 он принудил к посадке в районе Бельцы еще до войны, летом 1940 года.

Необходимо добавить, что, по официальным советским данным, в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии над Новороссийском в тот день было сбито 19 вражеских самолетов. Так, например, лейтенанту Константину Егорову были засчитаны четыре воздушные победы. Борисов уничтожил два самолета. По одному самолету сбивали капитан Стефан Войтенко, капитан Константин Боруждин, лейтенант Борис Маслов, сержант Василий Холявко и другие.

В действительности же немецкие документы подтверждают потерю только трех самолетов 2-й груп-

пы 55-й бомбардировочной эскадры «Гриф». Один из He-111 (заводской № 7063) был таранен советским истребителем и упал в море. Его экипаж в составе пилота обер-лейтенанта Фридриха Фогеля, штурмана унтер-офицера Курта Ремера, радиста фельдфебеля Йозефа Клингера, механика оберфельдфебеля Августа Отмера и стрелка унтер-офицера Фрица Либига считается немцами погибшим. Второй He-111 (заводской № 4931) совершил вынужденную посадку на воду после воздушного боя. Его экипаж в составе пилота обер-фельдфебеля Пауля Кенига, штурмана обер-ефрейтора Герберта Штайнера, радиста фельдфебеля Людвиг Нонненмахера, механика ефрейтора Гельмута Кервина и стрелка обер-ефрейтора Генриха Катцера пропал без вести. Третий He-111 (заводской № 7188) также был потерян в результате воздушного боя. Из его экипажа погиб стрелок унтер-офицер Вилли Бюлер, остальные члены экипажа не пострадали.

Итак, один таран Борисова безусловно подтверждается немецкой стороной. Еще один из самолетов, с условной долей вероятности, можно считать уничтоженным тараном предположительно.

10 сентября 1942 года летчикам 62-го полка был засчитан очередной воздушный таран. Произошло это при следующих обстоятельствах. Летчик Федор Денисович Шапошников на Як-1 (№ 0686) в составе четверки истребителей под командованием капитана Семена Мухина вылетел на сопровождение наших бомбардировщиков ДБ-3Ф. После выполнения задания, возвращаясь на свой аэродром, летчики получили по радио приказ уничтожить немецкий самолет ФВ-189, корректировавший огонь враже-

ской артиллерии по нашим войскам. Над перевалом между Кабардинкой и Геленджиком капитан Мухин первым атаковал корректировщик, но промахнулся. После атаки он увидел, как на большой скорости, снижаясь, курсом на север уходил вражеский самолет. Его неотступно преследовал истребитель Шапошников. На высоте не более 200 метров Шапошников правой плоскостью своего истребителя ударил корректировщик. Вражеский самолет резко пошел с крутым креном вниз и врезался в лес на склоне горы. Но от сильного удара у советского истребителя отлетел кусок крыла, и он упал на землю. Отважный летчик погиб.

За таран Шапошников был посмертно награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. Тут нелишне будет заметить, что для него этот последний бой стал своеобразным «искуплением». Дело в том, что Шапошников еще в начале войны, в звании капитана, был командиром звена 9-го ИАП ВВС ЧФ. В воздушных боях сбил несколько самолетов. Но после одного тяжелого боя был несправедливо обвинен в трусости, разжалован и рядовым летчиком отправлен в 62-й полк. Нетрудно представить себе, с какими чувствами летчик решился на смертельно опасную таранную атаку...

Однако не все ясно с протараненным корректировщиком. Правда, немецкие данные подтверждают, что 5-й отряд 11-й группы ближней разведки потерял тогда один ФВ-189 (заводской № 183). Но считается, что он был сбит зенитным огнем в районе Червинной, причем его экипаж не пострадал.

18 сентября 1942 года летчиком 62-го полка капитаном Семеном Степановичем Мухиным воздуш-

ным тараном была уничтожена еще одна «рама». В тот день, на рассвете, он в паре с лейтенантом Борисом Масловым вылетел с аэродрома «Геленджик» для уничтожения вражеского корректировщика. Немецкий самолет-разведчик ФВ-189 корректировал огонь дальнобойной артиллерии по позициям нашей береговой батареи. Наши летчики атаковали вражеский самолет, но тот яростно защищался. Пулей немецкого стрелка Мухин был ранен в левую руку, к тому же у него закончился боезапас. Атака его напарника Маслова также закончилась неудачей. Тогда Мухин лопастями винта своего ЛаГГ-3 ударил по хвостовому оперению корректировщика. После этого, накренив истребитель на крыло, он отстегнул привязные ремни и на высоте 3500 метров вывалился из кабины поврежденного самолета. Его ЛаГГ-3 упал в кусты у шоссе Новороссийск—Геленджик. А раненый летчик на парашюте стал опускаться в море. Недалеко от него спускались на парашютах два немца. Неожиданно немцы стали стрелять по Мухину из пистолетов. Наш летчик тоже достал пистолет, и в этой необычной воздушной дуэли на парашютах застрелил обоих врагов. Через минут сорок его подобрал наш катер. На борт катера были подняты также трупы немецких летчиков. За воздушный таран Мухин был награжден орденом Красного Знамени.

Немецкие документы подтверждают, что в тот день не вернулся с задания в районе Кабардинка—Геленджик самолет ФВ-189 7-го отряда 32-й группы ближних разведчиков. Его экипаж в составе пилота фельдфебеля Германа Вальдманна, штурмана лейтенанта Карла Кольшмидта и стрелка унтер-офицера

Рихарда Витта до сих пор считается пропавшими без вести и разыскивается германской службой Красного Креста. Сейчас уже с полной уверенностью можно сказать, что эти летчики погибли в результате тарана Мухина.

По всей видимости, это был последний таран над Черным морем в 1942 году.

Битва за Москву

Серьезным испытанием для ВВС обеих сторон были и события, получившие название «Битва под Москвой». По данным различных источников в ходе битвы под Москвой советскими летчиками было совершено 23 тарана, хотя обстоятельства многих до сего момента неизвестны, поэтому смело можно говорить о том, что эта цифра не окончательная.

Кроме того, в это количество включены и тараны, совершенные летчиками ПВО, отнесенные нами совершенно к другому разделу. Поэтому эта цифра крайне спорная. Мы же отнесем к этой битве только тараны летчиков ВВС КА.

К сожалению, никаких достоверных сведений нет о, вероятно, первом случае тарана (если таковой был) 9 октября 1941 года младшего лейтенанта Симха Григорьевича Грула. Неизвестны ни полк, в котором он служил, ни конкретные обстоятельства. Известно только, что этот случай произошел именно под Москвой.

Немного больше (по крайней мере, полк) известно о таране сержанта Федора Петровича Краснопевцева из 564-го ИАП. В некоторых изданиях ему приписывается таран вражеского бомбардировщи-

ка 11 октября 1941 года в воздушном бою на подступах к Москве. Летчик смог приземлиться на поврежденном самолете и был награжден орденом Ленина. Опять-таки вынуждены констатировать, что сведений о дальнейшей судьбе летчика у авторов нет.

Следующий таран под Москвой, согласно официальным данным, датируется 13 октября 1941 года, когда младший лейтенант Иван Михайлович Швагирев из 178-го ИАП в воздушном бою на подступах к Москве в районе

Серпухова на высоте 100 метров таранил бомбардировщик противника. Произвел посадку на поврежденном самолете и был награжден орденом Красного Знамени. Летчик не пережил войну и погиб в воздушном бою 18 ноября 1941 года.

Буквально через два дня (15 октября) в воздушном бою на подступах к Москве в облаках таранил бомбардировщик противника лейтенант П.Г. Жидков из 445-го ИАП. Совершил посадку на поврежденном самолете. Награжден орденом Ленина. Погиб в воздушном бою 4 ноября 1941 года.

Двойной таран в небе Москвы совершил и командир 445-го ИАП майор Владимир Петрович Круглов. Участвуя в войне с 30 сентября 1941 года, он 18 ок-



Давид Джабидзе,
совершивший таран
22 июля 1941 года

тября 1941 года в воздушном бою южнее Каширы на истребителе МиГ-3 таранил вражеский разведчик.

А 18 декабря того же года в воздушном бою вблизи города Венева Тульской области на том же самолете тараном уничтожил вражеский бомбардировщик, за что был награжден орденом Ленина.

Воевал до конца войны, но ни о количестве боевых вылетов, ни о количестве сбитых самолетов информации нет. 15 июня 1946 года подполковник Круглов уволился по болезни в запас. Чем он занимался на пенсии и когда умер, неизвестно.

А 18 октября 1941 года на самолете МиГ-3 на подступах к Москве совершил таран старший лейтенант Иван Порфирьевич Немятый из 519-го ИАП. По докладу летчика, его противником был Me-110, что в принципе подтверждается данными Бундесархива, согласно которым в этот день не вернулся из разведывательного полета в район Мценск—Тула Vf110E-2 из 5.(Н)/23. Экипаж в составе двух человек (унтер-офицера Баумана и обер-фельдфебеля Скотча) до сих пор считается пропавшим без вести.

Капитан Немятый погиб в воздушном бою в августе 1942 года. Самолет с останками был обнаружен поисковиками в начале 90-х годов. На месте падения установлен памятник, а обломки самолета переданы в музей города Гагарина.

Продолжил серию таранов под Москвой старший лейтенант Сергей Иванович Катуров, который 29 октября 1941 года в воздушном бою над своим аэродромом в районе города Клина Московской области уничтожил тараном бомбардировщик противника, пытавшийся нанести бомбовый удар по стоянке самолетов. На поврежденном самолете про-

извел посадку на своем аэродроме. Пережив войну, с 1947 года майор в запасе Катуров жил в Москве.

В тот же день произошел случай, который получил широкое освещение в прессе. Прежде всего из-за того, что летчик, совершивший таран, по советским официальным данным, за войну совершил четыре тарана!



Один из первых Героев Советского Союза Лукьяненко, удостоенный этого высокого звания за таранный удар

29 октября 1941 года младший лейтенант Борис Иванович Ковзан на МиГ-3 вылетел на сопровождение штурмовиков в район города Загорска Московской области. В воздушном бою с четырьмя Ме-109 подбил один из них, но при этом израсходовал весь боезапас. При возвращении на свой аэродром на высоте 5000 метров он обнаружил воздушный разведчик противника Ю-88. Чтобы не дать ему уйти, Ковзан решил таранить. Он зашел «юнкерсу» сзади снизу и уравнил скорость. Потом дал газ и резко взял ручку на себя. От удара трянуло весь истребитель, но Ковзан справился с управлением. «Юнкерс», кувыркаясь, пошел к земле. Произвел посадку на своем аэродроме (по другой более «героической» версии, Ковзан совершил вынужденную посадку возле колхозной фермы, где смог исправить пропеллер в колхозной кузнице, после чего смог вернуться на базу).

А 22 февраля 1942 года старший лейтенант Ковзан в районе Вышнего Волочка на самолете Як-1 совершил второй таран бомбардировщика противника. И снова ему удалось произвести посадку на поврежденном самолете.

Мало того, 8 июля 1942 года в районе села Лобницы Новгородской области в воздушном бою на том же самолете он таранил вражеский истребитель. Опять-таки советскому летчику несказанно повезло, и снова он смог совершить удачную посадку.

Интересно то, что, вероятно, и командование полка не слишком верило в тараны Ковзана, так как звание Героя Советского Союза ему было присвоено только после трех таранов — 24 августа 1942 года.

Мало того, 13 августа 1942 года в районе города Старая Русса уже капитан Ковзан совершил четвертый таран! В тот день он на Ла-5 обнаружил группу из семи Ю-88 и шести Ме-109. Сразу ему удалось сбить один Ме-109, но летчик был ранен (пуля вошла в правый глаз). Несмотря на столь тяжелое ранение, Ковзан направил свой горящий самолет на вражеский бомбардировщик. От удара оба самолета развалились на куски. Советского летчика выбросило из кабины через открытый фонарь. Причем открыть парашют он просто не успел, что, учитывая высоту в 6000 метров, было смертельно. Но по счастливой случайности Ковзан упал в болото, и это фактически спасло ему жизнь, хотя оказались сломанными левые нога и рука и несколько ребер.

Подоспевшие местные жители вытащили летчика из трясины и доставили его к партизанам, а те переправили его через линию фронта. Десять месяцев Ковзан провел в госпиталях, выдержав не-

сколько серьезных операций, в ходе одной из которых врачи были вынуждены удалить один глаз. Несмотря на это, он добился разрешения служить в истребительной авиации. До конца войны сбил еще шесть самолетов противника, доведя личный счет до двадцати восьми.

После войны продолжал службу в авиации. В 1954 году окончил Военно-воздушную академию. С 1958 года подполковник Ковзан — в запасе. Жил в Рязани, работал начальником аэроклуба, потом переехал в Минск. Умер 31 августа 1985 года. В 2005 году в Рязани на доме, где он жил, установлена мемориальная доска.

Попутно отметим, что, к большому сожалению, на сегодняшний день в доступных немецких документах не удалось найти ни одного подтверждения таранам Ковзана.

Следующий таран под Москвой совершил экипаж бомбардировщика ДБ-3 — по некоторым данным, это был экипаж старшего лейтенанта Наума Фроймовича Гетмана из 752-го дальнебомбардировочного полка, который в воздушном бою 5 ноября 1941 года на подступах к Москве таранил фашистский истребитель. Опять-таки отметим, что этот случай описан всего в паре статей советских времен и проверить его перекрестными источниками практически невозможно.

Еще один случай тарана в небе Москвы отмечен в ноябре, однако конкретную дату на сегодня установить не удалось.

Известно только, что его совершил летчик 34-го ИАП младший лейтенант Константин Петрович Буварев, сбивший тараном бомбардировщик. При-

землился на парашюте. За подвиг был награжден орденом Красного Знамени.

Позднее был командиром звена, заместителем командира и командиром эскадрильи, помощником командира полка по воздушно-стрелковой службе. В воздушных боях сбил лично пять и в составе группы два самолета противника. После войны продолжал службу в ВВС.

Продолжились тараны под Москвой и в декабре. Так, 4 декабря 1941 года в воздушном бою на подступах к Москве таранил вражеский бомбардировщик He-111 сержант Абрам Георгиевич Левин из 11-го ИАП. Летчик погиб при таране.

Заканчивая рассказ о таранах под Москвой в 1941 году, стоит упомянуть и таран летчика 6-го истребительного авиационного корпуса М. Холодова (к сожалению, ни имени, ни отчества авторам найти не удалось), о котором есть единственное упоминание¹. Никаких других сведений об этом случае найти не удалось.

А 4 января 1942 года в районе Малоярославца пропали без вести два опытных летчика 16-го ИАП — старший лейтенант И.Н. Заболотный (на тот момент 8 личных побед) и лейтенант И.П. Шумилов (5 личных и 2 в группе). Только на следующий день в полк вернулся сильно обожженный Иван Петрович Шумилов. По его докладу, он винтом своего самолета отрубил хвост «мессершмитта», с которым он вел бой, и благополучно покинул самолет. Подобран пехотинцами 43-й армии и отправлен в гос-

¹ История СССР. — 1981. — № 5. — С. 109.



Таран П.А. Пологова (с картины Г.Г. Нисского)

питаль. Согласно этому же докладу, Заболотный погиб в бою.

По немецким данным проверить этот случай на данный момент невозможно, хотя согласно мемуарной литературе на борту сбитого Шумиловым вражеского истребителя был нарисован дракон, который являлся эмблемой III / JG3, которая в тот момент действовала на этом направлении.

Стоит сказать, что за этот таран летчика не отметили наградой, и звание Героя Советского Союза он получил только 4 марта 1942 года за восемь сбитых

самолетов противника и 112 совершенных боевых вылетов. Летчик пережил войну, за которую совершил 565 боевых вылетов и сбил 16 самолетов противника.

После войны продолжал службу в ВВС, был штурманом полка. В 1955 году окончил Краснознаменную военно-воздушную академию. После академии служил старшим штурманом дивизии, командиром полка, заместителем командира дивизии. С 1961 года полковник Шумилов — в запасе. Жил в Москве. Работал летчиком-инструктором ГВФ, затем заместителем начальника по летной службе на летно-испытательной станции. Умер 22 июня 1987 года.

11 января 1942 года в воздушном бою в районе Бородина Московской области на самолете ЛаГТ-3 таранил бомбардировщик противника младший лейтенант Виталий Васильевич Силантьев из 172-го ИАП. Погиб при таране. Посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Еще один ночной таран в небе Москвы совершил в ночь на 18 января 1942 года на подступах к Москве летчик 66-го ИАП лейтенант Михаил Петрович Александров. Этот случай стоит отнести к разряду предположительных, так как упоминание о нем есть только в одном источнике¹.

Война на Севере

По сравнению с другими участками советско-германского фронта война в небе Заполярья и Карелии не отличалась такой массовостью, как, напри-

¹ Авиация и космонавтика. — 1986. — № 10. — С. 37.

мер, под Курском. Да и основным противником советских летчиков здесь были финские летчики, которые летали на откровенно устаревшей авиатехнике. Но, несмотря на это, и тут произошли несколько случаев, которые можно идентифицировать как тараны.

Боевые действия на мурманском, кандалакшском, ухтинском, кестеньгском, робольском направлениях начались через неделю после 22 июня.

По всей видимости, первый таран на этом направлении совершил старший лейтенант Антонюк Максим Кондратьевич. 2 июля 1941 года в воздушном бою возле поселка Шонгуй Мурманской области в неравном воздушном бою заместитель командира эскадрильи 147-го истребительного авиационного полка Антонюк сбил два самолета противника. Израсходовав все боеприпасы, третий таранил. Погиб в этом бою. К сожалению, о типе участвующих в бою самолетов информации нет, что автоматически переводит таран в разряд предположительных.

Вторым в списке был случай тарана комиссара 155-го истребительного авиаполка старшего политрука В.Г. Виноградова. В Великую Отечественную войну Василий Григорьевич вступил уже опытным воздушным бойцом. Воюя на Карельском фронте, он, по официальным данным, только за две недели, с 5 по 18 июля, совершил 22 боевых вылета и сбил в воздушных боях два «Мессершмитта» Me-109.

18 июля он вместе с командиром полка майором Д.С. Шпаком и двумя другими летчиками вылетел на штурмовку войск противника. На дороге между населенными пунктами Уусикюля и Сальми (приладожская Карелия, которая отошла к Советскому

Союзу по результатам «Зимней войны») они обнаружили большую колонну автомашин, на которую они сделали пять заходов, расстреляв весь боекомплект.

На обратном маршруте севернее Сальмы Виноградов заметил финский бомбардировщик Бристоль «Бленхейм», который в районе Питкяранты, по докладам ведомого, таранил. Согласно этому же докладу, вместе с вражеским самолетом погиб и Виноградов.

Интересно, что этот эпизод нашел отражение в финских документах, причем они позволяют взглянуть на этот случай абсолютно с другой стороны. Итак, 18 июля шесть «бленхеймов» из состава LeLv 42 вылетели на штурмовку железнодорожного состава в районе Коллааньоки—Паперо. Но экипажи цель не нашли и отбомбились по запасной — колонне войск в этом же районе. Через час на разведку результатов удара был поднят разведчик VL-141 из состава этого же полка. Согласно послеполетным докладам в районе цели разведчик был атакован восемью советскими истребителями. В итоге задний стрелок Римпиваара смог не только отогнать атакующих, но и сбить один самолет.

Таким образом, вполне логично предположить, что летчики 155-го ИАП в ходе атаки в облаках просто-напросто потеряли Виноградова, а по прилете, чтобы избежать ответственности (все-таки политрук), и была придумана история с тараном.

Через четыре дня на этом же направлении отмечен и второй случай воздушного тарана. 22 июля 1941 года в воздушном бою над своим аэродромом под Ленинградом на И-153 в лобовой атаке таранил



Таран В.Н. Макутина (рисунок)

истребитель противника командир звена 7-го истребительного авиационного полка Владимир Николаевич Шавров. Сам погиб при таране. Посмертно награжден орденом Ленина.

Как уже упоминалось, сам театр боевых действий был относительно небольшой, собственно финская авиация была немногочисленной, поэтому по большинству случаев есть возможность перекрестной проверки. Вот и в этом случае финские документы свидетельствуют о том, что советский летчик случайно столкнулся с «Кертисс» 75 (CU-501) керсан-

тти Маннэ Кирьйонена из состава LeLv 32. Причем после тарана финн смог благополучно покинуть поврежденный истребитель.

Следующий случай тарана датирован 12 августа, когда командир эскадрильи 65-го штурмового авиаполка капитан Краснолуцкий во главе семерки истребителей И-15бис вылетел на штурмовку вражеской пехоты. При подходе к цели в районе Шот-Озеро разгорелся упорный воздушный бой, в ходе которого Митрофан Петрович нижней плоскостью своего И-15бис срезал хвост истребителю, определенному им как «мессершмитт», который сразу же перешел в беспорядочное падение.

Несмотря на полученные самолетом повреждения (обломился конец плоскости), Краснолуцкий продолжал сражаться до конца боя и произвел посадку на своем аэродроме.

По финским данным, в ходе боя летчик Норола из LeLv 28 на «Моран Солнье» MS.406 (бортовой номер MS-301) смог сбить вражеский самолет и благополучно приземлиться на своем аэродроме. Таким образом, каждому летчику было засчитано по одной победе! Вот как вспоминал финн: *«Один русский истребитель несколько раз заходил моему «морану» сбоку, а затем мы сошлись в лоб. Плышался треск, мой самолет получил вмятину на консоли крыла, сбив бипланную стойку И-15, который стал падать и рухнул в лес»*. По возвращении на аэродром докладу старшины Норола не поверили, предположив, что он, вероятно, случайно задел верхушку дерева (в консоли нашли, видимо, частицы деревянной стойки И-15бис). Летчик получил выговор, а его самолет вскоре отремонтирова-

ли (правда, ненадолго — до 4 ноября 1941 года, когда машина была сбита в воздушном бою над Кондозером в Кондопожском районе, где его останки лежат и поныне).

16 января 1942 года майору Краснолуцкому присвоено звание Героя Советского Союза. В апреле 1942 года он был назначен командиром вновь сформированного 828-го штурмового авиационного полка (Карельский фронт), а через два года подполковник Краснолуцкий стал заместителем командира 260-й смешанной авиационной дивизии.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1948 году окончил курсы усовершенствования командиров и начальников штабов авиасоединений, в 1954-м — Высшие академические курсы при Военной академии Генерального штаба. С октября 1957 года генерал-майор авиации Краснолуцкий — в запасе. Жил в Воронеже, потом — в Киеве, где и умер в 1991 году.

29 ноября 1941 года летчик 147-го истребительного авиационного полка лейтенант Кайков вылетел на МиГ-3 в составе эскадрильи на штурмовку войск противника на Мурманском направлении. При заходе на посадку на свой аэродром советские летчики были атакованы истребителями противника. Несмотря на почти полный расход боеприпасов, наши летчики приняли бой. В какой-то момент боя на высоте 150 метров в лобовой атаке Кайков сошелся со своим противником. Немец с разворотом стал переходить на бреющий полет, но советский летчик догнал его и над самыми верхушками деревьев ударил винтом своего истребителя по хвостовому оперению «мессершмитта». При этом оба самолета врезались в землю. 6 июня 1942 года лей-

тенанту Кайкову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Следующий случай, отмеченный в советских документах как таран, при ближайшем рассмотрении таковым не является, но обо всем по порядку.

Итак, 4 декабря 1941 года отмечено в многочисленных советских изданиях как день тарана на Северном фронте старшего лейтенанта Николая Федоровича Репникова из 152-го истребительного авиаполка.

В тот день ударная группировка финнов при поддержке батальона танков, выйдя в тыл нашим войскам, оборонявшим Медвежьегорск, начала штурм города и на следующий день ворвалась на его улицы. В городе принял бой один 126-й полк 71-й дивизии. Части 313-го и 131-го полка 71-й дивизии 6 декабря пробились с южного участка обороны в захваченный врагом город и в ночь на 7 декабря отошли по льду залива на восточный берег в районе Оров—Губа—Габсельга.

Но 4-го числа в воздух были подняты практически все наличные советские истребители на этом направлении. В том числе и «харрикейны» 152-го ИАП¹. Вот строки из журнала боевых действий полка за 4 декабря: *«12.55—14.10 три самолета вылетали для разведки противника в район разъезда № 13 западной части Медвежьегорска, Пар-Губа, Камсельга, Кумса, Покрова. Задание выполнено. Вели воздушный бой в двух километрах южнее Крив с семью истребителями противника «Хейнкель» и Ме-109, в результате боя два самолёта противни-*

¹ В некоторых источниках указывается, что таран был совершен на И-16, что является явной ошибкой.

ка были сбиты, один самолет Me-109 в лобовой атаке был протаранен ст. лейтенантом Репниковым, летчик погиб»¹. Это официальный документ, в реальности все обстояло совсем не так.

Во-первых, никаких «мессершмиттов» и «хейнкелей» у финнов тогда на этом участке не было, и потеряли они, как свидетельствуют финские же источники, всего один самолет. Об этом коротком, более похожем на стычку бое свидетельствует в своем отчете один из его участников — старший сержант Вассинен.

Тогда в небе над совхозом «Вичка», где в это время финны атаквали позиции 24-го полка 37-й стрелковой дивизии, произошел воздушный бой четырех финских истребителей «Моран-Солнье» MS.406 (пилоты Месинен, Юссила, Вассинен, Томминен) с двумя советскими «харрикейнами» — Репникова и его ведомого (кто именно из его однопольчан участвовал в том бою, достоверно установить не удалось. Можно только предполагать, что это были либо Иванов, либо Басов). Согласно финскому описанию того случая, «мораны» шли строем «ступенька двух пар», вторая пара на 200 метров выше и в 300 метрах сзади первой. Неожиданно сзади с нижней полусферы ведущий истребитель был атакован двумя «харрикейнами». Открыв огонь из пушки, Томминен, летевший вторым, видел четкие попадания в район кабины самолета (это была машина Репникова). Практически сразу же советскую машину повело вверх. Увлечшись атакой, финский летчик попал под залп всех 12 пулеметов Иванова

¹ Цит. по <http://www.gov.karelia.ru/Karelia/839/23.html>.

(Басова?). В итоге «Моран» Томминена, заваливаясь, ударил уже, видимо, неуправляемый истребитель Репникова. У «харрикейна» отвалилось крыло, и он в беспорядочном падении рухнул на землю. Финский истребитель перевернулся «на спину», перешел в пике и врезался в землю неподалеку. Никто из летчиков даже не пытался выпрыгнуть с парашютом. Ведомый Репникова, оставшись один, пошел в лобовую на ведущего группы Юссила, и тому пришлось резко отворачивать. Не изменяя курс и скорость, наш истребитель скрылся в облаках...

Таким образом, в воздухе столкнулись два неуправляемых самолета, а таран фактически пытался совершить другой, к сожалению, неизвестный летчик.

Оба самолета упали на территорию, занятую финнами. 10 декабря на месте их падения побывала финская комиссия, которая обнаружила обломки «морана» (бортовой № MS-329) с останками Томминена и «харрикейна» (бортовой № BD761), окрашенного в черный цвет, со следами английских опознавательных знаков¹.

Заканчивая рассказ об этом случае, заметим, что указом Президиума Верховного Совета СССР Николаю Федоровичу Репникову 22 февраля 1943 года посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

В Южной Карелии активно действовал и 415-й истребительный авиаполк, входивший в состав ВВС

¹ Ранее этот самолет принадлежал 235-й ночной эскадрилье британских ВВС и в СССР был отправлен 12 октября. Видимо, у нас просто не успели нанести красные звезды. Позже финны использовали запчасти с этого «харрикейна» для ремонта своих самолетов этого типа.

7-й армии. Летчики полка тоже совершили несколько таранных ударов — так, 18 сентября 1941 года штурман полка капитан Николай Иванович Алабин на МиГ-3 таранил вражеский истребитель (тип в советских документах не уточняется). В этом случае летчик успел воспользоваться парашютом. За свой подвиг был награжден орденом Ленина. Пережил войну, а с 1961 года — в запасе.

Однако если в советских документах об этом случае сказано крайне мало, то в финских он описан достаточно красочно. Итак, согласно им, 18 сентября в разведывательный вылет на Глостер «Гладиаторе» (GL-277) в район Пряжа (Prääsä) вылетел летчик Lentolaivue 16 младший лейтенант (väänrikki) Тойво Пурхонен (1918 г.р.). Однако после выхода в район разведки связь с ним была потеряна, и летчика записали в пропавшие без вести. А если учесть, что совпадает время и место пропажи, то с большой долей вероятности можно соотнести пропажу «гладиатора» и таран Алабина.

Продолжение этой истории весьма туманно — по некоторым сведениям, финский летчик смог воспользоваться парашютом, попал в плен и умер в советском лагере в 1950 году. Однако подтверждений такой судьбы летчика в советских документах на сегодняшний день найти не удалось.

В феврале 1942 года (не позднее 22-го) командир эскадрильи этого полка майор Алексей Васильевич Бондаренко таранил бомбардировщик противника (опять-таки без указания типа), за что был награжден орденом Красного Знамени. И снова констатируем, что летчик не пережил войну — погиб в очередном вылете 9 ноября 1942 года.

Продолжались случаи таранных ударов и на других участках Северного фронта в 1942 году. Так, во время штурмовки позиций противника на переднем крае 24 января 1942 года¹ на группу самолетов И-153 65-го штурмового авиаполка напали финские истребители типа «Брюстер». В ходе боя заместитель командира эскадрильи старший лейтенант В. А. Книжник плоскостью своей «Чайки» ударил по финской машине.

Этот таран полностью подтверждается финскими источниками, которые сообщают о том, что в воздушном бою сержантом П. Коскела на истребителе «Brewster» В-239 (бортовой номер BW-372) из эскадрильи LeLv 24 был таранен вражеский истребитель. Причем летчик смог вернуться на свой аэродром, и ему по результатам боя была записана победа!

Старший лейтенант Книжник на поврежденном самолете долетел до аэродрома и благополучно произвел посадку. За этот подвиг он был награжден орденом Ленина.

Позднее Василий Аверкиевич участвовал в освобождении Белоруссии и Прибалтики, а всего за войну в его послужном списке 203 боевых вылета, в ходе которых он сбил пять самолетов противника.

После войны уволился в запас. Жил в Киеве, где преподавал в местном аэроклубе теорию и технику полета.

На медвежьегорском направлении отличился командир звена 152-го истребительного авиаполка лейтенант Сорокин Алексей Власович, который

¹ У Зайцева дата тарана указана ошибочно — 24 февраля.



Таран В.А. Берёзкина (с картины А.С. Закалюка)

10 марта 1942 года на малой высоте таранным ударом плоскостью своего «харрикейна» сбил финский истребитель (в официальных бумагах записан как «фоккер»). После этого летчик благополучно произвел посадку на своем аэродроме. За этот подвиг был награжден орденом Красного Знамени.

Большую известность благодаря многочисленным публикациям получил таран командира звена 20-го гвардейского истребительного авиаполка лейтенанта Хлобыстова. Мало того, что он совершил два тарана, да еще во время этого боя был совершен еще один таран!

В первые месяцы войны Алексей Степанович Хлобыстов защищал Ленинград, за что был награжден орденом Красного Знамени. В декабре 1941 года был переведен в 147-й истребительный авиаполк.

По советской версии (так сказать, «героической», значительно приукрашенной пропагандой), события этого дня развивались следующим образом: 8 апреля 1942 года шестерку истребителей Р-40 полка под командованием гвардии капитана А.П. Позднякова подняли на перехват группы бомбардировщиков, которые шли на Мурманск. В районе поселка Рестикент советские легчики обнаружили 15 пикирующих бомбардировщика Ю-87 под прикрытием пяти истребителей Ме-110. Завязался упорный воздушный бой, в ходе которого самолет гвардии лейтенанта И.Д. Фатеева был атакован «мессершмиттом». Ему на помощь пришли летчики Е.М. Бычков и В.Р. Семеньков. Спасаясь от их пулеметных очередей, немец отвернул в сторону и оказался перед Хлобыстовым. Времени на прицеливание не было. Не желая упускать вражеский истребитель, он левой плоскостью своего самолета ударил по хвосту «мессершмитта».

Тот, потеряв управление, врезался в сопку. Затем огнем из бортового оружия Хлобыстов сбил еще один самолет. Вскоре к немцам подошло подкрепление в виде восьмерки «мессершмиттов». В критический момент боя на таран пошел капитан Поздняков и при этом погиб. Желая отомстить за своего командира, Хлобыстов сошелся в лобовой атаке с двумя «мессершмиттами» и вторично применил таран, ударив одного из них вновь правой плоскостью. На поврежденном, едва управляемом «томагав-



А.С. Хлобыстов возле самолета Р-40 (1942 г.)

ке» дотянул до своего аэродрома и благополучно произвел посадку.

Вскоре летчик совершил и второй таран — это произошло 14 мая 1942 года во время отражения налета вражеской авиации на Мурманск. В первые же минуты боя Хлобыстов был ранен в руку и ногу, на его самолете загорелся двигатель. Летчик резким маневром попытался сбить пламя, но безуспешно. В этот момент он заметил, что самолет капитана В.Д. Соломонова атакует Ме-109, довернул свой самолет и, увеличив газ, таранил противника. От удара Хлобыстова выбросило из кабины через открытый фонарь. Теряя сознание, он успел раскрыть парашют. 6 июня 1942 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Однако при вдумчивом изучении этого эпизода

приходишь к неутешительному выводу — что эта история (три тарана в одном бою, причем два тарана совершил один летчик) ничего общего с действительностью не имеет и была придумана уже позже. Ведь нереально одной лишь консолью правой плоскости одномоторного истребителя Р-40С сбить тяжелый двухмоторный Ме-110, а потом ею же и Ме-109!

Сомнения усугубляются и после изучения документов немецкой стороны, которая подтверждает в этом бою лишь один таран, но не старшего лейтенанта А.С. Хлобыстова, а его командира, штурмана полка капитана А.П. Позднякова, погибшего при лобовом столкновении с «Мессершмиттом-110», летчик которого — лейтенант Карл-Фридрих Кох — произвел вынужденную посадку и благополучно вернулся вместе со стрелком-радистом на свой аэродром.

Войну «автор двух таранов» (а всего, по нашим подсчетам, за ВОВ 34 летчикам приписаны два тарана) не пережил — гвардии капитан А.С. Хлобыстов погиб в воздушном бою 13 декабря 1943 года. К этому времени он совершил 335 боевых вылетов, сбил семь самолетов противника лично и 24 в групповом бою.

Вечером 29 апреля 1942 года на очередную штурмовку войск противника в районе реки Западная Лица вылетели И-153 127-го ИАП. В районе цели наши летчики обнаружили 12 вражеских истребителей Ме-109 и вступили с ними в бой. В какой-то момент самолет лейтенанта Н.И. Игнатьева атаковала пара «мессершмиттов». Один из них пошел в лобовую атаку. Советский летчик принял вызов и нанес по противнику, который пытался левым раз-



Правое крыло P-40 А.С. Хлобыстова после двух таранов
(апрель 1942 г.)

воротом выйти из боя, удар правой нижней плоскостью. «Мессершмитт» накренился, рухнул на землю и взорвался. При таране Игнатъев ударился о приборную доску и потерял сознание. Придя в себя, он выровнял поврежденный самолет и посадил его в тундре на нейтральной полосе. Еще в ходе боя он был ранен в ногу, вторично был ранен уже после посадки, когда немецкие егеря открыли ураганный огонь. Вскоре его подобрала бойцы 1-го батальона 12-й бригады морской пехоты и отправили в медсанбат. За свой подвиг награжден орденом Красного Знамени.

Потому как в финских источниках упоминаний об этом случае найти не удалось, вероятнее всего «концы» надо искать в списках потерь люфтваффе в Бундесархиве.

После излечения в госпитале Никифор Игнатьевич вернулся в родной полк и 23 мая 1943 года был назначен командиром звена. Произвел более 300 боевых вылетов, сбил 8 самолетов противника, уничтожил полевую пушку, 6 зенитных пулеметов и аэростат воздушного наблюдения. Награжден двумя орденами Красного Знамени. Погиб 3 декабря 1943 года в воздушном бою в районе Полярного.

Ровно через месяц, 29 мая, в Заполярье в районе мыса Пикшуев звено 78-го истребительного авиаполка ВВС Северного флота под командованием старшего лейтенанта П.Г. Сгибнева вступило в воздушный бой с немецкими истребителями. В ходе боя молодой летчик (закончил летную школу только весной) сержант Лопатин столкнулся с вражеским самолетом, причем сам погиб. Этот случай был отмечен в отчетах как таран, и посмертно Карп Кузьмич был награжден орденом Красного Знамени.

Отмечены тараны и на кестеньгском направлении. Так, 2 августа 1942 года на перехват корректировщика «хеншель» Хш-126, который прикрывали три Ме-109Е-7 из 4./JG5, было поднято звено 760-го истребительного авиационного полка, которое возглавлял сержант Борис Мясников.

Пилот «хеншеля» попытался со снижением уйти, но был сбит. Ясное дело, что и немецкие летчики, что называется, «не сидели сложа руки», и вскоре в небе завязался ожесточенный бой, в ходе которого два «немца» были сбиты (по докладам советских летчиков). В какой-то момент Мясников на встречном курсе таранил оставшийся истребитель противника. От удара оба самолета развалились на куски. Советский летчик погиб. Немецкий летчик (предполо-

жительно унтер-офицер В. Треттер на Вf-109Е-7 (заводской № 5559) из 4./JG5 приземлился на парашюте и был взят в плен.

Летом 1942 года немецкая авиация усилила налеты на Архангельск, пытаясь прервать поставки в рамках ленд-лиза. Поэтому нет ничего удивительного, что увеличилось количество воздушных боев и как следствие — таранов.

Так, 28 августа в налете на город участвовало 18 самолетов Ю-88. Вылетевшие на перехват истребители дивизии ПВО атаковали воздушного противника в районе острова Мудьюгский. В этом бою летчик Костиков таранил «Юнкерс-88». По немецким данным, этот случай полностью подтверждается и даже имеется конкретная потеря — Ю-88А-4 (заводской № 2148, бортовой 4D+AN) из 6./KG30.

Начало осени тяжелейшего 1942 года отмечено тараном летчика 9-го гвардейского истребительного авиаполка лейтенанта Е.А. Кривошеева, который летал на «Аэрокобре».

9 сентября 1942 года он в составе группы вел воздушный бой с «мессершмиттами» Me-109. На тридцатой минуте боя Кривошеев, прикрывая командира, таранил вражеский истребитель. Удар был настолько сильным, что Me-109 загорелся и разрушился, не долетев до земли. Но и сам Ефим Кривошеев при таране погиб. Это был его 29-й воздушный бой. За это время он сбил лично 5 и в группе 14 вражеских самолетов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1943 года Ефиму Автономовичу Кривошееву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Согласно немецким данным, его «Аэрокобра»

разнесла вдребезги Вf-109F-4 (заводской № 8245) обер-ефрейтора Г. Хоффмана из 6./JG5. Это был последний в 1942 году таран на Северном фронте.

Тараны на Северном участке советско-германского фронта в 1941—1942 годах, сведения о которых отрывочные или неполные:

— военный комиссар эскадрильи 7-го истребительного авиационного полка (5-я смешанная авиационная дивизия, ВВС 14-й армии, Северный фронт) старший политрук И.Д. Одинцов 3 июля 1941 года в районе Иматры Мурманской области в воздушном бою таранил вражеский истребитель, атаковавший ведомого. Приземлился на парашюте. Награжден орденом Красного Знамени;

— летчик 145-го истребительного авиационного полка (1-я смешанная авиационная дивизия, ВВС 14-й армии, Северный фронт) младший лейтенант С.Ф. Ткачев 4 июля 1941 во время налета на аэродром 20 бомбардировщиков Ю-88 вступил с ними в бой. В бою он израсходовал все боеприпасы и решил пойти на таран. Он уничтожил один из «юнкеров», но и сам при этом погиб;

— летчик 158-го истребительного авиационного полка (39-я истребительная авиационная дивизия, Северный фронт) старшина Н.Я. Тотмин утром 4 июля 1941 года во время отражения налета вражеской авиации на аэродром «Рожкополье» на И-16 крылом срезал плоскость одного из «мессершмиттов» группы сопровождения. Тот, кувыркаясь, упал на окраине аэродрома и сгорел. От удара И-16 потерял управление и вошел в штопор. Тотмин попытался выпрыгнуть, но поток воздуха помешал этому.

Тогда он руками выбросил купол парашюта за борт, и тот вытащил его из кабины на высоте 50 метров.

Вот что об этом случае вспоминал Главный маршал авиации Новиков: *«Несколько подробнее мне хочется рассказать о подвиге девятнадцатилетнего комсомольца-сибиряка Николая Тотмина: его таран — это наивысшая форма героизма. В жесточайшем бою в районе Рожкополья с двенадцатью вражескими самолетами Тотмин израсходовал весь боезапас. Можно было попытаться уйти от противника, и никто не упрекнул бы его за это. Но Тотмин рассудил иначе: он должен драться до последнего вздоха. Кончились патроны, но есть таран. И комсомолец пошел на лобовой таран! Такого в истории мировой авиации еще не было. Вражеский пилот попытался увернуться от удара, но не успел, и советский истребитель врезался в неприятельскую машину. Тотмин каким-то непостижимым чудом уцелел и спустился на парашюте. Нетрудно представить себе даже неосведомленному человеку, что такое лобовой таран. Это — верная смерть. Две машины на огромной скорости несутся навстречу друг другу. Счет жизни измеряется секундами. У кого окажутся крепче нервы? Кто сдаст первым? Но и в случае, если кто-то свернет первым, возможность столкновения велика. Тотмин же шел именно на лобовой таран и сделал все возможное, чтобы противник не уклонился от удара.*

Любой прием воздушного боя требует от летчика отваги, мужества и мастерства. Но таран, тем более лобовой, предъявляет к человеку неизмеримо более высокие требования. Воздушный та-

ран — это не только молниеносный расчет, исключительная храбрость и самообладание. Таран в небе — это прежде всего готовность к самопожертвованию, последнее испытание на верность своему народу, своим идеалам. Это одна из наивысших форм проявления того самого морального фактора, присущего советскому человеку, которого не учел, да и не мог учесть враг, так как он имел о нашем народе, о нашем строе весьма смутное представление. И не случайно за всю войну ни один вражеский пилот не отважился на таран.

Так что же: трусили гитлеровцы? Уверен, причина тому не отсутствие бойцовских качеств у противника. Дело гораздо тоньше. Гитлеровские летчики, особенно их старые кадры, были не из робкого десятка. На советско-германский фронт нацисты послали не желторотых птенцов, а опытных и жестоких бойцов, уверенных в себе и в своей технике. Но отвага отваге рознь. Одно — отвага профессионального убийцы, выполняющего чужую волю, в руках которой он лишь пушечное мясо, и совсем иное — отвага советского человека, прекрасно осознающего те высокие цели, ради которых он идет в бой. Только такие чувства рождают настоящий героизм, не знающий предела. И только такой героизм всегда побеждает, даже если человек и гибнет, ибо сама смерть его есть победа».

20 июля 1941 года сбил еще один самолет противника. 22 июля 1941 года ему присвоено звание Героя Советского Союза. Награжден орденом Ленина;

— летчик 159-го истребительного авиационного полка (2-я смешанная авиационная дивизия, Се-

верный фронт) комсомолец младший лейтенант И.Ф. Рошупкин 5 июля 1941 года в воздушном бою возле города Новгорода на самолете МиГ-3 таранил вражеский бомбардировщик. Приземлился на парашюте. Награжден орденом Ленина;

— командир звена 152-го истребительного авиационного полка (103-я смешанная авиационная дивизия, Карельский фронт) лейтенант А.В. Сорокин 10 марта 1942 года на бреющем полете сбил тараном истребитель противника. Награжден орденом Красного Знамени.

Западный фронт

Мысль о том, что тараны первого дня войны не были случайностью, подтвердили и дальнейшие события — таранные удары широко применялись советскими летчиками в боях 1941—1942 годов.

Хотя, по официальным данным, тараны были и в течение июня, первый случай, который можно четко идентифицировать как таран и подтвердить немецкими документами, произошел 1 июля 1941 года. Согласно немецким данным, в районе Могилева в результате тарана был потерян He-111Н-5 (заводской номер 4057, бортовой код А1+СN) из состава 5./KG53. Долгое время этот случай не подтверждался советскими документами¹, однако последние исследования² позволяют утверждать, что таран со-

¹ Тот же Зайцев в своей книге указывал неправильную дату — 10 июля.

² *Иринархов Р.С. Западный особый... — Минск, 2002.*

вершил старший лейтенант Николай Васильевич Терехин из 161-го ИАП.

Причем в большинстве источников приводится героическая версия тарана, согласно которой протараненный немецкий бомбардировщик падая зацепил и соседний самолет (что позволяло записать советскому летчику сразу два тарана!). Ясное дело, что этот факт не подтверждается немецкими документами. С оглядкой на это нет никаких оснований верить и тому, что советский летчик и экипаж сбитого бомбардировщика начали перестрелку еще в воздухе, а после к месту приземления подоспели колхозники, которые помогли обезоружить и связать фашистов. И на КП дивизии Терехин появился с пистолетом в одной руке и с веревкой, которой были связаны пленные, — в другой. Слишком уж все театрально и отдает пропагандистскими штампами.

Тем не менее за этот случай летчик был награжден орденом Ленина. А буквально через две недели — 18 июля 1941 года — в воздушном бою на подступах к Ленинграду он таранным ударом сбил еще один вражеский самолет. Правда, никаких сведений о том, что это за самолет, в доступных источниках найти не удалось.

Майор Терехин погиб в воздушном бою 30 декабря 1942 года. По официальным данным, на тот момент он совершил 250 боевых вылетов, в которых сбил 17 самолетов противника (правда, разбивки по сбитым лично и в группе — нет).

А 9 июля 1941 года бомбардировщик СБ из 208-го СБАП, пилотируемый лейтенантом Александром Васильевичем Курочкиным, в районе города Себеж был атакован немецкими истребителями и загорел-

ся. Тогда командир экипажа направил свою горящую машину на ближайший вражеский истребитель. Вместе с командиром погибли штурман Константин Дмитриевич Степанов и воздушный стрелок Сергей Константинович Салангин. Воздушные тараны, совершенные бомбардировщиками, — явление редкое, поэтому этот случай получил отражение в немецких документах. Итак, согласно им «Мартин-бомбер», такое название имели СБ в системе обозначений люфтваффе, таранил Вf-110Е-1 (заводской номер 4084, бортовой 3U+DM) из состава 4./ZG26, в котором погиб экипаж из двух человек.

23 июля 1941 года младший лейтенант Иван Иванович Новиков таранил над городом Смела самолет, принятый им за «Хейнкель-111». Фактически в этой атаке пострадал (повреждение 55%, по немецкой классификации) Ю-88А-5 (заводской номер 8256, бортовой В3+АН) из состава 1./KG54. Его пилот лейтенант Яров сумел довести свой самолет до полевого аэродрома. Он благополучно пережил войну и, несмотря на солидный возраст, до сих пор в полном здравии. Советский летчик, хоть и пережил таран, согласно документам, 13 августа 1941 года не вернулся с боевого задания.

Заслуживает отдельного большого упоминания случай тарана 12 сентября 1941 года. Причем мало того, что таранил экипаж легкого бомбардировщика Су-2, да еще и летчиком была женщина — старший лейтенант Зеленко Екатерина Ивановна!!! Это единственный в военной истории случай такого рода. Хотя сразу же отметим, что таран не является таким уж бесспорным, прежде всего из-за недостатка информации — свидетелями тарана были только



Легкий бомбардировщик Су-2. На такой машине совершила таран летчик Зеленко летом 1941 года

местные жители, которые наблюдали бой с земли и вряд ли могут считаться вполне надежными источниками. Отсутствие же документов привело и к тому, что звание Героя Советского Союза она получила посмертно уже перед самым распадом Союза, когда звания раздавали, что называется, «пачками».

Больше всего материала по отважной летчице собрал Анатолий Крикуненко, статью которого¹ мы обильно процитируем, рассказывая о таране Зеленко.

Итак, на начало войны Екатерина была достаточно подготовленной летчицей. После окончания в декабре 1934 года 3-й Оренбургской военной авиационной школы летчиков и летчиков-наблюдателей имени К.Е. Ворошилова она была направлена в

¹ Крикуненко А. Воздушный таран летчицы // Крылья Родины. — 2001. — № 3.

19-ю легкую бомбардировочную авиационную бригаду, базировавшуюся в Харькове.

В составе 3-й эскадрильи 11-го легкобомбардировочного авиационного полка (ВВС 8-й армии) участвовала в советско-финской войне. Совершила восемь боевых вылетов на Р-З на бомбардировку финских войск. За уничтожение артиллерийской батареи и склада боеприпасов противника была награждена орденом Красного Знамени.

После войны служила в 19-й авиабригаде Харьковского военного округа, с мая 1940 года — во вновь сформированном 135-м бомбардировочном полку. С октября 1940-го по май 1941 года в качестве летчика-инструктора принимала участие в переучивании руководящего состава девяти авиационных полков на новый самолет Су-2.

На фронтах Великой Отечественной войны с первого ее дня. Заместитель командира 5-й эскадрильи 135-го бомбардировочного авиационного полка (16-я смешанная авиационная дивизия, ВВС 6-й армии, Юго-Западный фронт) комсомолка старший лейтенант Е.И. Зеленко совершила 40 боевых вылетов (в том числе ночью), участвовала в 12 воздушных боях с истребителями противника. В одном из боевых вылетов в июле 1941 года группа бомбардировщиков под ее командованием в районе города Пропойска уничтожила 45 танков, 20 автомобилей, до батальона солдат противника и без потерь вернулась назад.

Об одном таком вылете позже вспоминал бывший заместитель командира 135-го ближнебомбардировочного полка, генерал-лейтенант авиации Герой Советского Союза А.И. Пушкин: *«В начале июля*

1941 года наши войска вели тяжелые оборонительные бои в районе Бобруйска. Гитлеровцы остервенело рвались к Днепру. Надо было помочь нашим наземным частям. Об этом я и сказал летчикам. Поставил перед ними задачу: задержать механизированную колонну фашистов, вышедшую из Бобруйска. Старшей группы была назначена Екатерина Зеленко.

С поставленной задачей группа справилась блестяще. Она разбомбила гитлеровскую колонну, сожгла десятки танков и автомашин, уничтожила много живой силы врага. В этом бою наша Катюша показала себя умелым, знающим свое дело командиром, отличным летчиком».

А вот что писал бывший военный летчик С. Комаров: «В полку Катю все уважали. Во-первых, по возрасту она была несколько старше многих пилотов. В то время ей уже было 25—26 лет [она 1916 года рождения. — Прим. авт.]. Во-вторых, она была опытным летчиком. Вот поэтому она пользовалась среди нас большим авторитетом...

Хорошо помню ее последний вылет — 12 сентября 1941 года. А запомнился он мне еще и потому, что Катя в тот день третий раз вылетала на боевое задание».

Итак, 12 сентября 1941 года Катя трижды вылетала на боевое задание. Третий вылет оказался последним в ее жизни — вылет трагический и одновременно героический.

Попробуем воспроизвести события 12 сентября 1941-го. В тот пасмурный день она дважды слетала на разведку. Однако во втором полете ее самолет

был поврежден, и девушка с грустью ждала, когда его отремонтируют.

За обедом в столовой поступило тревожное сообщение: вражеские танки прорвали наш фронт. Надо немедленно разведать обстановку. Катя первой вызвалась лететь. Попросила самолет заместителя командира полка А. Пушкина.

Вместе с командиром эскадрильи капитаном Лебедевым Катя со своим штурманом лейтенантом Павлыком вылетела на разведку. Задание требовало: разведать обстановку в районе Ромен—Нежина—Прилуки—Пирятин—Лубен. Выяснить направление движения колонны танков, количество танков и бронемашин и передать командованию.

Согласно официальной версии, оба экипажа уже возвращались на свой аэродром, как неожиданно в небе над селом Анастасьевка появились семь (несколько странное число для педантичных немцев, на тот момент уже принявших порядок пар) немецких истребителей Вф-109.

Вот что рассказал штурман Павлык, ночью вернувшийся в полк: *«После выполнения задания по разведке мы возвращались на аэродром. Самолет атаковали семь «мессеров». Я вел заградительный огонь. Боеприпас кончился. Когда один из «мессеров» заслонил смотровое стекло, Зеленко нажала гашетку «ШКАСа».*

Фашист загорелся и круто пошел к земле. Но и нас зацепило. Я доложил ей, что ранен. Зеленко приказала мне покинуть самолет и продолжала бой. Я выбросился на парашюте...»

Неравный воздушный бой проходил на глазах десятка местных жителей. Среди тех, кто с замира-

нием сердца следил за ходом поединка, были М. Хоменко, А. Марченко, И. Сильченко, В. Петриченко, М. Бутко, С. Балыкин... Именно они стали живыми свидетелями воздушного тарана, совершенного летчицей.

«Я видел, как над селом разгорался бой между нашим и фашистским самолетами, — вспоминает очевидец М. Бутко. — Я заметил, как наш самолет быстро пошел на сближение с немецким. И вдруг небо словно расколосось. Самолеты столкнулись, и оба начали падать. Краснозвездный сразу полетел вниз и загорелся. А немецкий самолет еще пролетел километра два и тоже упал. Прискакал я на место падения нашего самолета... Там все горело. Тело пилота было сильно покалечено. О том, что это женщина, узнали из документов. Нашли здесь комсомольский билет, орденскую книжку и удостоверение личности. Возле самолета я нашел орден Красного Знамени, который отдал старшим товарищам».

Это единственное описание тарана, которое нам удалось найти. В нем очень много противоречий и неясностей, как, например, судьба немецкого самолета, сам факт тарана (а вероятнее всего просто случайного столкновения в ходе боя, когда немецкий летчик-истребитель просто сбрасывал скорость, чтобы расстрелять малоскоростной разведчик). Но тем не менее этот случай принято считать тараном.

Добавим, что М. Хоменко и С. Балыкин похоронили Катю, а комсомольский билет № 7463250 взяла учительница местной школы Анастасия Пантелеймоновна Марченко, который после войны пере-

дали в Оренбургское авиационное училище, а затем в Музей комсомола.

Местные жители не смогли сообщить о гибели летчицы: на следующий день село захватили германские части. После войны Зеленко была похоронена в центре села Анастасьевка, а через какое-то время ее останки были перевезены на родину — в город Курск.

Командование полка фактически ничего не знало о судьбе летчицы, и она была занесена в разряд «пропавших без вести», и в декабре 1941 года ее наградили орденом Ленина (посмертно).

Добавим также, что ее муж — командир 4-й эскадрильи того же полка — Павел Игнатенко — погиб в воздушном бою в 1943 году.

Другие случаи таранных ударов на западном направлении в 1941—1942 годах:

— летчик 402-го истребительного авиационного полка особого назначения (Западный фронт) лейтенант Мамонтов А.А. 29 июля 1941 года в воздушном бою над своим аэродромом сбил вражеский бомбардировщик, а другой таранил. Погиб при таране. Посмертно награжден орденом Ленина;

— 10 (или 12?) августа неизвестный советский летчик на И-16. Об этом случае есть только одно упоминание — в интервью Г.П. Евдокимова, штурмана 55-го БАП: *«Кстати, однажды, защищая нас, истребитель И-16 таран совершил. Бомбили мы немецкую переправу между Днепрпетровском и Днепродзержинском. Когда разворачивались на свою территорию, в бомболоуки попал осколок, слава богу, бомбы уже сбросили. Перебило тяги, и мы не смогли бомболоуки закрыть, потеряли ско-*

рость и отстали. А нас сопровождало звено наших истребителей — четыре И-16. Номер полка не помню, они в Полтаве стояли. Три ушли с нашей группой, а один остался нас сопровождать. И мы уже были в 10—15 километрах на нашей территории, когда напали Ме-109. Сколько их было, не знаю. И я в аэролюк увидел, как наш И-16 с немцем крыльями на «лобовых» сцепились. Сели, доложили. Комэск взял По-2 и полетел туда. Немец — обер-лейтенант «с крестами» убит был, а наш летчик остался жив, на парашюте выпрыгнул. Дату точно не помню, 10 или 12 августа»¹. К сожалению, подтвердить или опровергнуть данный факт на данный момент не представляется возможным.

Ленинградский фронт

Жестокие бои в районе Ленинграда происходили летом—осенью 1941 года. В их ходе советские летчики отметились несколькими случаями воздушных таранов. Правда, найти подтверждения в документах как противника, так и наших этих случаев весьма проблематично.

Наверняка первым в ряду таранов, совершенных на Ленинградском направлении, стоит случай с командиром звена 154-го истребительного авиационного полка (39-я истребительная авиационная дивизия) лейтенантом Сергеем Алексеевичем Титовкой.

Итак, согласно большинству советских источников, летчик совершил таран бомбардировщика «хейнкель» He-111. И вот при каких обстоятельст-

¹ <http://www.iremember.ru/>.

вах: «10 июля 1941 года Сергей Титовка по сигналу красной ракеты вновь поднял истребитель в воздух. С наблюдательного поста сообщили, что курсом на Ленинград летят двенадцать фашистских самолетов. Тройка краснозвездных И-16 стремительно понеслась навстречу вражескому косяку. Выскочили из облака и увидели прямо перед собой бомбардировщики противника. Сергею Алексеевичу потребовалось лишь какое-то мгновение, чтобы оценить обстановку. У «мессершмиттов» прикрытия не было. Вражеские бомбардировщики шли двумя группами. Не мешкая, Титовка атаковал ведущего первой группы. Его ведомые — два других «юнкерса». Вскоре один фашист задымил и, сбрасывая куда попало бомбы, с резким снижением повернул назад. Боевой порядок у противника смешался. Он перестроил свои ряды и стремительно рванулся вперед. С «юнкерсов» интенсивнее застучали пулеметы, загрохотали пушки.

Тем временем другая шестерка Ю-88 резко взяла и сторону, стремясь обойти место воздушного боя. С.А. Титовка вовремя заметил хитрый маневр гитлеровцев. Он снова атаковал бомбардировщики, спеша побыстрее рассеять их. И действительно, гитлеровские асы не выдержали столь яростного натиска. Беспорядочно сбрасывая бомбы, они ринулись назад, в свою сторону.

Наши летчики не стали их преследовать. Титовка подал команду атаковать вторую группу, которая еще была видна на горизонте. Вскоре тройка И-16 догнала шестерку Ю-88. Истребители закружились вокруг бомбардировщиков. Виртуозно бросались «ишачки» на «юнкерсы», но те ловко

увертывались. Гитлеровские хищники яростно, не жалея боеприпасов, отстреливались, упорно держа курс на Ленинград. Сергею Алексеевичу и его ведомым приходилось экономить, боекомплект у них был на исходе.

Но вот одна фашистская машина задымила и стала резко снижаться. Почти в то же время вышел из строя один из ведомых лейтенанта Титовки. Теперь осталось два И-16 против пяти Ю-88. Это не поколебало советских летчиков. Титовка бесстрашно ринулся в атаку на самолет ведущего. Вот он поймал его в перекрестие прицела и нажал гашетку. Но залпа не последовало. Кончились боеприпасы. И отважный патриот атакует фашистского ведущего вхолостую, чтобы заставить его повернуть назад. Гитлеровец быстро понял, что советскому истребителю нечем стрелять. «Юнкерсы» еще стремительнее пошли вперед. И тогда Сергей Алексеевич в очередном заходе ринулся в лобовую на фашиста. Он решил таранить гитлеровского хищника, но не пропустить его к городу Ленина. Двадцатидвухлетний парень из Донбасса хорошо знал, что лобовой таран — это верная смерть. Две машины, на огромной скорости несясь навстречу друг другу, столкнулись и рухнули на землю. Остальные «юнkersы» в паническом страхе бросились назад, беспорядочно освобождаясь от бомбового груза.

Сергей Алексеевич Титовка был вторым летчиком, совершившим лобовой таран в Великой Отечественной войне¹.

¹ Герои пламенных лет. — Донецк, 1985. — С. 499—500.

Но... остались воспоминания одного из его однополчан: «12 июля 1941 года наши истребители под командованием старшего лейтенанта Александра Боровкова сопровождали группу бомбардировщиков, которым была поставлена задача нанести удар по станции Плюсса.

Все наши истребители находились в воздухе. А в это время над шоссе Городец—Луга появился немецкий бомбардировщик Ю-88. На высоте около 1000 метров он нагло летел вдоль дороги и, выбирая цели, пикировал на них. Ухали взрывы.

Мы, находившиеся на аэродроме, досадовали, что на земле не осталось ни одного исправного истребителя, чтобы наказать зарвавшегося «охотника». И вдруг раздались радостные крики; в воздухе появился красноезвездный И-16.

Кто из летчиков пилотировал самолет — было неизвестно. На предельно малой скорости истребитель шел к аэродрому. По каким-то неустановленным причинам он вернулся с задания раньше времени и, очевидно, рассчитывал произвести посадку.

Увидев свой «ястребок», мы стали кричать ему и показывать руками в сторону «юнкерса», как будто он мог услышать наши голоса, увидеть ручную сигнализацию. И вдруг, когда мы уже отчаялись, истребитель неожиданно повернул в сторону врага. Мотор его взревел. Наш летчик заметил фашиста. А «юнкерс» в этот момент, снова стикировав и сбросив остаток бомб на шоссе, на бредущем стал уходить на запад. «Ястребок» решительно развернулся и ринулся на врага.

Можно предположить, что наш летчик на фо-

не леса на какое-то мгновение потерял из виду замаскированный «юнкерс». Имея большую скорость после пикирования, «ястребок» свечой взмыл вверх и сверху, словно сокол, сложивший крылья, вновь ринулся на фашиста. «Юнкерс» был атакован им с передней полусферы. Простучала короткая пулеметная очередь. И вдруг раздался оглушительный грохот. Рев моторов словно обрезало, и все стихло.

Летчик Сергей Титовка (а это был он) увидел врага над верхушками деревьев и атаковал его почти на встречных курсах. Самолеты быстро сближались, стреляя друг в друга. Титовка не взмыл кверху, не отвернул в сторону. Он лишь чуть-чуть накренил свой самолет. Колоссальной силы удар пришелся по хвостовому оперению фашистского стервятника, и он рухнул на берег озера Врево. А наш краснозвездный истребитель после этого удара несколько раз перевернулся в воздухе и камнем упал на землю...

Мы стояли, ошеламленные этой скоротечной смертельной схваткой. Так военный летчик-истребитель лейтенант Сергей Алексеевич Титовка совершил лобовой таран на бреющем полете».

Таким образом, несмотря на то что и в одном и в другом случае летчику приписывают сбитый бомбардировщик типа «Юнкерс» Ю-88, тем не менее даты расходятся. Не проливают света и документы ЦАМО. По сообщению исследователя М. Быкова, в документах полка есть сбитый 10 июля Титовой He-111 (но HE тараном), но реально погиб Титовка в воздушном бою 12-го. Однако о таране ни слова...

ИСТРЕВИТЕЛЬ ФАШИСТОВ



Молодой летчик лейтенант Е. П. Воронцов. Охраняя пути и воздушные подступы к Ленинграду от налетов авиации противника, 3 декабря 1941 г. он таранил фашистский самолет.

Боевой листок, пропагандирующий таран как способ ведения войны в воздухе

Не менее запутанный случай таранного удара (мнимого или настоящего) приписывают другому летчику 154-го ИАП — капитану Матвееву Владимиру Ивановичу. По официальной версии, 6 июля 1941 года прямо над аэродромом завязался большой воздушный бой. Когда девятка наших истребителей МиГ-3 под командованием Петра Пилютова возвращалась с боевого задания и уже начала заходить на посадку, на группу неожиданно напали 12 Ме-109. Уже в первые минуты воздушного боя капитан Матвеев ударом крыла обрубил хвост одному «мессершмитту», и тот кубарем полетел к земле.

Но, согласно другим источникам, этот случай произошел 8-го числа! Но это еще не все — в документах указывается, что 7 июля он в воздушном бою в районе аэродрома Малютино сбил 1 He-113, но не тараном, а нормальным способом. И это еще не все — таран в его боевой карьере, начавшейся еще в финскую войну, все-таки был — согласно документам ЦАМО¹, 12 июля он таранил вражеский самолет, и не Ме-109, а Ю-88 в районе Луги. И вероятно, именно за этот случай тарана 22 июля 1941 года ему присвоено звание Героя Советского Союза, а все остальное — послевоенные версии журналистов.

Тем более что сам герой тарана ничего не мог ни опровергнуть, ни подтвердить, так как погиб в воздушном бою 1 января 1942 года, прикрывая «Дорогу жизни» по Ладоге.

Следующий случай на этом направлении, более или менее поддающийся проверке, произошел в

¹ Предоставлено М. Быковым.

ночь на 5 ноября 1941 года. В ту ночь младший лейтенант Алексей Тихонович Севастьянов из 26-го ИАП на истребителе И-153 «Чайка» вылетел для ночного патрулирования над городом. Ленинград в то время более месяца находился в блокаде, фронт подошел настолько близко, что немецкие самолеты за считанные минуты долетали до центральных кварталов. Обнаруженный Севастьяновым бомбардировщик He-111 шел над Невой в сторону Смольного. Атаки «Чайки» оказались безуспешными, боекомплект вскоре закончился. Не давая вражескому самолету уйти, Севастьянов таранил «хейнкель» и сам выбросился с парашютом. Обломки машин упали в Таврический сад.

В эту ночь 1-й отряд 4-й бомбардировочной эскадры «Генерал Вевер» недосчитался He-111H-5 (заводской номер 3816, бортовой 5J+DM) вместе с пятью членами экипажа.

В ходе блокады Ленинграда произошло и еще несколько случаев тарана, однако информации по ним очень мало или она мало соответствует действительности, поэтому останавливаться на них мы не будем. А вот единственный случай тарана самолета-разведчика на советско-германском фронте требует отдельного рассказа.

29 марта 1942 года шесть самолетов «Кертисс» O-52 американского производства, полученных по программе ленд-лиза, советские летчики перегоняли из Иванова под Ленинград для 12-й отдельной корректировочной эскадрильи. При подходе к аэродрому «Плеханово» тихоходные корректировщики были внезапно атакованы «мессершмиттами». Спасая товарищей, командир звена, младший



Американский разведчик O-52 на фронтовом аэродроме.
И на таких машинах советские летчики совершали тараны

лейтенант Петр Казимирович Жилинский лобовым тараном уничтожил один из нападавших истребителей. Оба самолета с небольшой высоты упали на землю. Жилинский погиб, а его летчик-наблюдатель Самуил Израилевич Новорожкин был выброшен ударом из кабины и сумел раскрыть свой парашют.

Интересно, что немцы признают потерю по неизвестной причине Vf-109F-4 (заводской номер 7487) из 8./JG 54. Его пилот, ефрейтор Й. Хофер, до сих пор числится в числе пропавших без вести (и это при том, что, по советским данным, он все же смог воспользоваться парашютом и попал в плен, правда, о дальнейшей судьбе источники молчат). Кроме того, в некоторых зарубежных источниках дополнительно сообщается, что «мессершмитт» погиб при столкновении со сбитым советским самолетом, что позволяет его отнести к упоминаемому случаю.

Заканчивая рассказ, заметим, что младший лейтенант П.К. Жилинский посмертно награжден орденом Красного Знамени, а вот выживший наблюдатель не был отмечен никакими наградами.

Тараны на Ленинградском участке советско-германского фронта в 1941—1942 годах, сведения о которых отрывочные или неполные:

— летчик И.И. Губачев в воздушном бою 11 августа 1941 года на подступах к Ленинграду таранил вражеский самолет;

— штурман 159-го истребительного авиационного полка (2-я смешанная авиационная дивизия) майор С.Н. Власов 6 июля 1941 года на подступах к Ленинграду на истребителе МиГ-3 таранил вражеский самолет.

Волховский фронт

Во всех сборниках, повествующих о таранах советских летчиков, указывается, что на этом участке фронта таранов не было. Однако в мемуарной литературе¹ авторам удалось найти по крайней мере один случай, который можно характеризовать как таран. Итак, обильно процитируем: *«Острой болью в сердце отозвалась трагическая гибель Федора Лященко. Фактически не в бою. Старший лейтенант Лященко на Волховском фронте был уже зрелым летчиком, заместителем командира эскадрильи. Не раз Федор водил группы авиаторов на боевые задания, на его счету было несколько сбитых вражеских самолетов.*

¹ Медведев Д.А. В пылающем небе. — Л.: Лениздат, 1989.

В тот день звено под командованием Лященко вело неравный бой с четырьмя парами «мессершмиттов», которые пытались атаковать наши штурмовики, возвращавшиеся после удачно выполненного задания. Звено Лященко действовало четко, слаженно. У Федора, очевидно, кончились боеприпасы, и он решил таранить «мессера», прорвавшегося к штурмовикам. Самолет врага от удара развалился и рухнул на землю. Это отрезвило фашистов, и они, хотя и были в большинстве, повернули в сторону своих войск. Лященко пошел на посадку. И тут у его машины отскочил винт, двигатель на высоте 50—60 метров стал разрушаться. Федор покинул самолет, но парашют не успел раскрыться... Через несколько часов, не приходя в сознание, Лященко умер...»

К сожалению, конкретной даты события не приводится, по косвенным данным можно предположить, что речь идет о зиме 1942 года.

Калининский фронт

4 августа 1942 года в районе Чертолино (Калининский фронт) старший лейтенант 5-го гвардейского ИАП Ибрагим Шагиахмедович Бикмухамедов на самолете ЛаГГ-3 крылом таранил вражеский истребитель. Сам на поврежденной машине сумел сесть на свой аэродром. Современные исследователи¹ допускают, что в немецкие сводки вкралась небольшая ошибка и что на счете нашего лет-

¹Ларинцев Р., Заблотский А., Котлововский А. На таран // Авиация и время. — 2003. — № 5, 6.

чика Вf-109F-4 (w/n 9541) из 11./JG 51, числящийся как получивший повреждения (40%) в результате тарана 3 августа.

Позже стал командиром звена. Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды. 16 декабря 1942 года И.Ш. Бикмухаммедов во главе пары Ла-5 вступил в бой с семеркой Ме-109. В ходе боя его самолет был подбит, а сам он ранен. Продолжал вести бой, пока истребитель слушался рулей. Пытаясь спасти самолет, пошел на вынужденную посадку и погиб. Похоронен в деревне Верхний Мамон Воронежской области, недалеко от места гибели.

Сталинградский фронт

В районе Сталинграда развернулось одно из грандиознейших сражений Второй мировой войны, поэтому нет ничего удивительного, что здесь отмечено достаточно большое количество таранов. Большинство из них практически не идентифицируются, но часть на сегодняшний день все-таки получила подтверждение противной стороны.

Итак, 14 сентября 1942 года под Сталинградом пилот 237-го ИАП сержант Илья Михайлович Чумбарев лопастями винта своего истребителя обрубил оперение у вражеского корректировщика «Фокке-Вульф-189». «Рама» рассыпалась в воздухе, а ее экипаж попал в плен. Сам Чумбарев, несмотря на ранение, полученное при таране, благополучно сел на свой аэродром. По немецким данным, в этот день в районе Сталинграда был потерян со всем экипажем ФВ-189 (заводской номер 2331, бортовой

2Т+СН), принадлежавший отряду ближней разведки 1.(Н)/10.

Снимки улыбающегося летчика на фоне обломков «рамы» обошли многие правительственные издания, как то газета «Правда». Сам летчик был награжден орденом Красного Знамени и повышен в звании до лейтенанта.

О дальнейшей судьбе информация крайне скудная. Известно, что Чумбарев пережил войну и умер 26 июня 1957 года в весьма молодом возрасте (35 лет).

В конце сентября — 19-го числа — в районе Сталинграда были совершены сразу два воздушных тарана. Майор Лев Исаакович Бинов, военком 512-го ИАП, тараном уничтожил «Мессершмитт-110», а капитан Владимир Никифорович Ченский, командир эскадрильи 563-го ИАП — «Мессершмитт-109». Архивы противника также сообщают о двух таранах. В одном из них погиб Вf-110Е (заводской номер 4541, S9+АН) из 1./ZG1. Во втором случае — Do-17 (заводской номер 3486), принадлежавший отряду 2.(F)/11, получил повреждения (по немецкой классификации — 40%), но сумел сесть на аэродром «Тацинская».

К сожалению, снова вынуждены констатировать, что оба героя таранов не пережили войну. Майор Бинов за свой подвиг был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени. После госпиталя вернулся в свой полк. Погиб в воздушном бою в январе 1943 года; капитан Ченский получил орден Красного Знамени. Позднее воевал на Донском, Центральном, Белорусском фронтах. Был помощником командира по воздушно-стрелковой службе. Погиб в авиационной катастрофе 19 октября 1944 года.

ГОД КОРЕННОГО ПЕРЕЛОМА (1943 ГОД)

Черное море

Как уже отмечалось, в 1943 году господство в воздухе постепенно стало переходить к нашим летчикам и количество воздушных таранов значительно уменьшилось. Полное подтверждение этому — воздушная война на Черном море. За 1943 год зафиксировано только три случая таранных ударов.

Утром 7 августа 1943 года таранил вражеский самолет командир звена 9-го ИАП из 11-й ШАД ВВС ЧФ лейтенант Василий Александрович Калинин. Согласно советской официальной версии, дело было так: в составе эскадрильи истребителей капитана Николая Азарова он вылетел на сопровождение шестерки штурмовиков Ил-2. Наши самолеты успешно нанесли бомбово-штурмовой удар по плавсредствам противника в районе мыса Железный Рог. При возвращении на свой аэродром советские летчики были атакованы над морем у Анапы вражескими истребителями Me-109. Завязался ожесточенный воздушный бой, в ходе которого один из немецких истребителей сумел приблизиться к штурмовикам на дистанцию огня. Стремясь сорвать атаку врага, Калинин на большой скорости повел свой ЛаГГ-3 в лобовую атаку. Он выпустил по врагу длинную очередь, но немец не отвернул. Спустя несколько секунд произошло лобовое столкновение, и горящие обломки обоих самолетов посыпались в воду. Наш летчик не смог выпрыгнуть с парашютом и погиб. Всего на счету Калинина было семь сбитых самолетов, за что он был награжден двумя орденами Красного Знамени.

По немецким данным, 7 августа 1943 года в воздушном бою в районе Анапы 2-я группа 52-й истребительной эскадры потеряла двух пилотов. Один из них, фельдфебель Эрнст Шрюндер, был сбит и пропал без вести. Другой, обер-фельдфебель Вернер Кваст (84 воздушные победы, награжден Рыцарским крестом), во главе четверки самолетов, вел бой с группой советских истребителей «Аэрокобра» и штурмовиков. Кваст сбил три истребителя и атаковал четвертый. После атаки снизу пытался проскочить под советским истребителем, но подбитый им самолет, уже падая, протаранил его, и оба самолета упали в море.

Кваст успел выпрыгнуть с парашютом из своего истребителя Me-109 (заводской № 15844), был подобран из воды и пленен моряками советского военного корабля.

В этом случае вроде бы все ясно, кроме упоминания различных типов самолетов, участвовавших в бою, ведь на тот момент немцам уже были известны и ЛаГГи и «Аэрокобры» и спутать их достаточно трудно.

В истории воздушных таранов над Черным морем зафиксированы и два случая тарана экипажами штурмовиков.

23 сентября 1943 года пилот 47-го ШАП (11-я ШАД ВВС ЧФ) сержант Михаил Павлович Колодий на штурмовике Ил-2 возвращался после своего первого боевого вылета и штурмовки на аэродром. Кроме пилота, на борту самолета находился также воздушный стрелок краснофлотец Евгений Евдокимович Алехин. В районе порта Сенная на Таманском полуострове Ил-2 был внезапно атакован из-



«Аэрокобра» стала довольно массовым самолетом ВВС РККА к концу войны

за облаков двумя немецкими истребителями Me-109. Экипаж нашего самолета принял бой, хотя боеприпасы были на исходе. Расстреляв боекомплект, Колодий направил штурмовик на один из немецких истребителей, и оба самолета упали в плавни. Экипаж штурмовика погиб. После войны при рытье Темрюкского оросительного канала наш Ил-2 был обнаружен. Останки экипажа с воинскими почестями были похоронены в совхозе «Преображенский».

К сожалению, документы противника не дают однозначного ответа и не признают факт тарана штурмовика. Они, правда, подтверждают потерю 1-й группой 52-й истребительной эскадры над Таманским полуостровом одного Me-109 (заводской № 15573). Но, считается, что он был сбит в воздушном бою атакой снизу, причем его пилот унтер-офицер Альфонс Кляйн (впоследствии кавалер Рыцарского креста) спасся на парашюте, хотя и полу-

чил перелом ребер. Еще два истребителя группы получили незначительные повреждения при неудачной посадке на аэродром «Тамань». Поэтому вопрос о таране Колодия нельзя считать окончательно решенным.

Второй таран штурмовика произошел 3 ноября 1943 года. Совершил его командир звена того же 47-го ШАП лейтенант Борис Наумович Воловодов. Во второй половине дня, в сложных метеорологических условиях, он во главе звена из трех Ил-2 штурмовал немецко-румынские войска в районе пос. Эльтиген (ныне в черте г. Керчь). Вместе с Воловодовым в кабине самолета находился также штурман младший лейтенант Василий Леонтьевич Быков. Израсходовав во время штурмовки все боеприпасы, самолеты стали уходить от цели. В это время появились немецкие бомбардировщики Ю-88 в сопровождении истребителей Ме-110 и направились к позициям наших десантников. Приказав своим ведомым — младшим лейтенантам Василию Бурлаченко и Алексею Семенову — уходить на свой аэродром, Воловодов развернулся навстречу врагу и в лобовой атаке таранил ведущий Ю-88. Оба самолета взорвались в воздухе. Воловодов и Быков были похоронены в братской могиле поселка Эльтиген.

За таран летчики были посмертно награждены: Воловодову 17 ноября 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза, а Быков был награжден орденом Красного Знамени.

Хотя данные противника за 3 ноября подтверждают потерю одного самолета, но отображают события несколько иначе. В немецких документах говорится, что в тот день боевые действия в районе

Эльтигена были сильно затруднены из-за плохих погодных условий. Было совершено всего 23 боевых вылета. При этом в воздушном бою у Керчи был сбит истребитель Ме-110 (заводской № 5200) 5-го отряда 200-й эскадры ночных истребителей. Его экипаж в составе пилота обер-лейтенанта Губерта Райхельта и радиста унтер-офицера Шрайбера погиб. Судя по всему, наблюдавшие за воздушным боем советские солдаты ошиблись в определении типа протараненного немецкого самолета. На самом же деле под лобовой удар Воловодова попал не бомбардировщик Ю-88, а истребитель Ме-110.

Это был последний таран черноморских легчиков в течение Великой Отечественной войны. В следующем, 1944 году не было зафиксировано ни одного воздушного тарана, хотя до окончания войны на Черном море боевые действия продолжались еще девять месяцев. Затем фронт покатился дальше на Запад, и Черное море осталось глубоко в тылу.

Северный фронт

Несмотря на успехи на других фронтах в 1943 году, на Севере сохранялось относительное затишье. Продолжались и эпизодические схватки в воздухе. Но накал борьбы был уже не тот, и случаи тарана были единичны.

Так, за 1943 год на этом участке фронта зафиксирован всего один случай воздушного тарана. 28 марта заместитель командира эскадрильи 768-го истребительного авиационного полка старший лейтенант Б.П. Николаев в паре со старшим лейтенантом

В.И. Гавриловым на Р-40 «Киттихок» вылетел на прикрытие прибытия очередного транспорта.

Минут через двадцать после взлета с командного пункта дивизии передали, что с вражеского аэродрома «Луостари» в направлении на Мурманск идет большая группа вражеских самолетов. Однако бомбардировщики, не долетая до города, повернули в сторону, видимо, на запасную цель, а истребители продолжали полет к Мурманску. Вскоре советские летчики обнаружили 12 «Мессершмиттов-109» и завязали неравный бой. Побросав беспорядочно бомбы (а истребители шли в «штурмовом» варианте), «мессершмитты» вступили в бой. В одной из атак Борис Николаев заметил, как вражеский истребитель зашел в хвост самолета Гаврилова. «Мессершмитт» был рядом, но на прицеливание и огонь не было времени. И Николаев на развороте правой плоскостью ударил по левому крылу немецкого самолета. В итоге Me-109 упал в море и взорвался. Но и истребитель Николаева падал, все попытки вывести его в горизонтальный полет ни к чему не привели. Открыв фонарь, советский летчик не без проблем смог покинуть поврежденный истребитель, причем он ударился о стабилизатор, потерял сознание, а когда очнулся — уже висел на парашюте, который раскрылся от удара. Унты, шлемофон, перчатки сорвало.

Приземлился летчик на снег озера вблизи Мурманска. На берегу вдаль виднелись дома. В горячке Николаев побежал босыми ногами по снегу, но пришлось вернуться и, укутав их ватными брюками, ждать помощи. Подобрали его наши лыжники и от-

ТАРАН-ОРУЖИЕ ГЕРОЕВ!



**СЛАВА СТАЛИНСКИМ СОКОЛАМ
-ГРОЗЕ ФАШИСТСКИХ СТЕРВЯТНИКОВ.**

Такие плакаты были широко распространены
в начале войны

правили в госпиталь. За свой подвиг Борис Петрович был награжден орденом Красного Знамени.

По некоторым косвенным данным, к этому случаю можно отнести потерю Bf-109F-4 (заводской № 7544) из 7./JG5.

Николаев же, выйдя из госпиталя, продолжил воевать, став командиром эскадрильи. Снова вынуждены констатировать, что о послевоенной судьбе летчика информации найти не удалось.

Кубань

Всего в ходе тяжелейших для ВВС РККА боев над Кубанью советскими летчиками было совершено десять таранов. Однако мы позволим себе остановиться только на некоторых.

Так, 30 апреля 1943 года пара из состава 402-го ИАП патрулировала над линией фронта, чтобы не пропустить немецкие самолеты-разведчики. Положенное время подходило к концу, когда они заметили ФВ-189, возвращавшийся из нашего тыла на большой высоте.

Как это бывало не раз — несколько атак советских истребителей оказались безрезультатными, а «рама» уходила все дальше за линию фронта. Израсходовав весь боекомплект, один из летчиков, В.С. Скорняков, решил таранить врага. От удара он потерял сознание и с перебитой от удара рукой был выброшен из кабины. Очнувшись, летчик на предельно малой высоте сумел раскрыть парашют, но после приземления вновь впал в беспамятство.

По немецким данным, в этот день в этом районе была потеряна «рама» (ФВ-189А-3 (заводской но-

мер 0172) из 7.(Н)/32 , экипаж которой во главе с обер-лейтенантом фон Родекером погиб). Теперь можно с большой долей уверенности утверждать, что именно этот самолет был таранен Скорняковым.

Советского же летчика подобрали полицаи (по другим данным, местные жители) и сдали немцам. Дважды бежал Скорняков из лагерей, но его ловили, жестоко избивали и возвращали обратно. Наконец в Польше ему удалось бежать из эшелона. Семнадцать суток отважный летчик пробирался на восток, пока в Винницкой области не встретил партизанский отряд, к которому присоединился. В отряде он освоил специальность подрывника, воевал — по некоторым данным, взорвал два моста, пустил под откос несколько эшелонов. После соединения партизан с Советской Армией вернулся в родной полк и после соответствующей проверки сражался в нем до Победы. Вот, например, характеристика летчика из докладной записки заместителя командира 402-го ИАП по политчасти от 19 декабря 1944 года: *«Скорняков В.Н., 1917 г. р., б/н, по социальному положению рабочий, холост. В полку был с декабря 1942 г. С 30 апреля по октябрь 1943 г. находился в плену. С октября 1943 г. по январь 1944 г., по его словам, был в партизанском отряде. В полк прибыл из 13-го запасного ИАП (г. Бобруйск) 20 ноября 1944 г. Его пребывание в плену подозрений не вызывает»*¹.

Только после победы Виктор Скорняков поделился своим мнением о таране с корреспондентом фронтовой газеты: *«Только не пишете, что пойти*

¹ ЦАМО СССР, оп. 273303, д. 1, цит. по Масликов В.С. Крылья Победы. — М.: Русавиа, 2006.

на таран — это плевое дело. Тут, дескать, получить звание Героя посмертно ничего не стоит. На таран можно и надо идти, если у тебя нет другого выхода и все козыри вышли. Действовать надо решительно и, главное, отработать все точно, достать врага, не дать ему уйти. Я слышал, что у японцев есть смертники-самураи, которые умирают чуть ли не с удовольствием. А мне, честное слово, погибнуть вовсе не хотелось. Счастье, если таран над своими войсками, над родным полем... Правду говорят: «Пилоты не погибают, — просто они не всегда прилетают обратно»¹.

Попутно добавим, что доблестный летчик умер буквально недавно — в начале 2007 года.

Примерно в это же время (29 апреля) совершил свой таран и сержант Виктор Александрович Куницын из 4-го ИАП. Вот что он вспоминал об этом случае уже в наше время²:

«А.Д. [Артем Драбкин. — Прим. авт.]: Вы попали на фронт, и в первом вылете у вас получился таран.

— Не совсем первый вылет: может, третий-пятый вылет. Так получилось: мы стояли в Абинской, а она от линии фронта в 4 километрах. Крымская была у немцев, так что мы взлетать не могли даже на линию фронта, а взлетали в сторону Краснодара, там набирали высоту, а потом шли на линию фронта. Нас в основном вызывали для отражения налетов немецкой авиации. Только на станции колокол пробил — уже бежим в самолеты,

¹ Масликов В.С. Указ. соч.

² Интервью опубликовано на сайте Артема Драбкина <http://www.iremember.ru/>.

сейчас обязательно будет ракета. Взлетели мы — и идет большая группа «юнкерсов», три по девять. Они идут по горам, по хребту. С этой стороны горы, а с этой Кубань: наши идут по Кубани туда, а они по горам к нам сюда, бомбить. Это было начало 1943 года — в это время авиации там было очень много. Мы взлетели, и так получилось, что идет группа, девятка, — и наша четверка. Таран получился на встречных курсах: это все скоротечно. Скорости не особенно большие, но где-то 400 есть у каждого. У бомбера пускай 300, — но уже сумма 700, километр проскакивает мгновенно. Я стрельнул, ничего не получается, и я чуть крен дал, — и «юнкерсу» крылом и мотором задел плоскость. У него плоскость отлетела, а у меня были деревянные лонжероны, и я ему попал прямо узлом шасси (шасси потом были примяты). «Юнкерс» рассыпался, а я потом на пузо посадил машину. Все это было фактически над аэродромом. Тысячи на две я его стукнул, метров 800 мы падали вместе: я падал, и он падал тоже. Потом я вывел машину. Рули слушаются, мотор, конечно, не работает, потому что винт погнут, редуктор полетел от удара. Но я нормально сел на пузо, и все. Не ударился, не побился.

А.Д.: Это был сознательный выбор?

— Это все скоротечно, потому что отворачивать нельзя было: если отверну, пройду над их строем, и все стрелки сразу начнут вести огонь. Поэтому я шел на ведущего — а вниз уже не успевал отойти. Он шел прямо, я вот так наклонился, и узлом шасси ему попал.



Куницын В.А.,
отличившийся в ходе
сражения за Кубань

А.Д.: Понятно, что все это скоротечно. Но когда уже ударили, какое было ощущение?

— Во-первых, когда я ударил — это было на 2—2,5 тысячи, а очнулся на 800—1000 метрах. Немножечко потерял сознание. Все-таки был сильный удар. Представьте: скорость 300 и 400, и на 700 врезаться на металл. Наверное, я своим винтом «юнкерсу» кабину порубил, а мой деревянный «Як» выдержал. Немецкий металл не выдержал, а русская древесина выдержала!

А.Д.: В какое место попали: ближе к центроплану или по консоли все-таки?

— Ближе к фюзеляжу.

А.Д.: А остальные три самолета?

— Проскочили. И бомберы проскочили — взяли выше. Я только в ведущего попал, мы сцепились и сразу вниз пошли... Меня командующий сразу наградил орденом Красного Знамени. Тогда за таран давали Героя, а мне дали орден Красного Знамени».

А 8 мая 1943 года, прикрывая советские войска в районе Крымской (ныне город Крымск Краснодарского края), восьмерка Як-7б из состава 43-го ИАП, ведомая лейтенантом Маковским, столкнулась с большой группой бомбардировщиков под прикрытием

истребителей. Отдав приказание летчикам атаковать бомбардировщики, Маковский со своим напарником Д.Д. Белячковым вступил в бой с истребителями врага. Немецкие летчики оказались опытными, сбить их было нелегко. Они, в свою очередь, имея пятикратное превосходство в численности и надеясь на легкую добычу, яростно переходили в атаки. Маковский понимал, что, удерживая немецких летчиков около себя, он тем самым обеспечивает успех атак своим подчиненным над бомбардировщиками противника.



Спартак Маковский,
таранивший немецкий
самолет над Кубанью

Но вот кончились боеприпасы, и Маковский пошел в лобовую атаку на Вf-109. Дистанция сокращалась с молниеносной быстротой. До удара оставались секунды. И тут противник решил выйти из боя, но Спартак Иосифович правой плоскостью своего самолета таранил «мессершмитт», который тут же развалился на куски. От удара у Маковского на какое-то время погасло сознание, неуправляемый самолет валился в штопор. Но вскоре летчик снова взял управление в свои руки, и не столько осмысленно, сколько инстинктивно лейтенант бросил взгляд на плоскость: около метра ее консольной части как бритвой срезано. Маковский пошевелил рулями управления — они действовали, но самолет

плохо их слушался. А вокруг носились вражеские истребители. На помощь товарищу пришли другие летчики. Под их прикрытием он с большим трудом все же вышел из боя и смог привести на аэродром тяжело поврежденный истребитель. В итоге тарана летчик остался жив, машина была спасена, а атака вражеских бомбардировщиков, встреченных яростными атаками летчиков Маковского, была расстроена. Немцы в этом бою потеряли еще одну машину, сбитую летчиком В.И. Меркуловым.

А вот как свой подвиг оценил сам Маковский: *«Думал ли я в тот момент о своей жизни?.. Нет, я не думал об этом. Я знал, что внизу бьются мои друзья, что им тяжело. И если гитлеровец прорвется туда, им еще тяжелее станет. Значит, надо уничтожить его, а уж каким способом, значения не имеет. Если я вообще о чем-нибудь думал в те секунды, когда дистанция между нами сокращалась, то только об одном: не дать фашисту подойти к месту боя...»¹*

Сам отважный летчик продолжал войну, к январю 1944 года совершив 92 боевых вылета, в 49 воздушных боях сбив лично 18 и в группе 1 самолет противника.

13 апреля 1944 года ему присвоено звание Героя Советского Союза. Всего во время войны, по официальным данным, Маковский совершил 218 боевых вылетов, в 79 воздушных боях сбил лично 27 и в группе 3 самолета противника, 5 уничтожил на земле.

После войны окончил Высшие летно-тактические курсы усовершенствования офицерского со-

¹Абрамов А. С. Двенадцать таранов. — Свердловск: Средне-Уральское кн. изд., 1970.

става. С 1958 года полковник Маковский — в запасе. Был начальником аэроклуба им. А.К. Серова в Свердловске (ныне Екатеринбург), который при нем занимал одно из первых мест среди аэроклубов страны. Затем жил в Запорожье. Умер 27 марта 2000 года в возрасте восьмидесяти лет.

На следующий день — 9 мая — в воздушном бою в этом же районе командир звена 293-го истребительного авиационного полка (4-я воздушная армия) сержант Владимир Петрович Рудченко на самолете Як-1 таранил истребитель противника и сам смог благополучно воспользоваться парашютом.

Вот как это отражено в приказе:

**«ПРИКАЗ
О ПРИСВОЕНИИ ВОЕННОГО ЗВАНИЯ
И НАЗНАЧЕНИИ КОМАНДИРОМ ЗВЕНА
ПИЛОТА 293-ГО
ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА
РУДЧЕНКО В.П.**

№ 0373 10 МАЯ 1943 Г.

На Северо-Кавказском фронте 9.5.43 г. четверка наших истребителей 293-го истребительного авиационного полка на самолетах Як-1 в районе Крымская встретила группу вражеских истребителей в составе 8 Ме-109 и вступила с ними в бой. В ожесточенном групповом бою наши истребители сбили 2 Ме-109, а сержант Рудченко В.П., отражая атаку истребителей противника на своего ведущего, прикрыл его своим самолетом и тараном сбил одного вражеского истребителя, а сам благополучно спустился на парашюте. Это был пятый сбитый им самолет противника в боях на Кубани.

Своим смелым и мужественным поступком сержант Рудченко В.П. выполнил одну из основных своих задач

как ведомого в паре и предотвратил сбитие своего ведущего.

Приказываю:

1. За смелость и выручку товарища в тяжелом и неравном воздушном бою с истребителями противника сержанту 293-го истребительного авиационного полка Рудченко Владимиру Петровичу присвоить военное звание «младший лейтенант» и назначить командиром авиазвена 293-го истребительного авиационного полка. Кроме того, Рудченко В.П. мною награжден орденом Александра Невского.

2. Приказ объявить всему летно-техническому составу частей Военно-воздушных сил Красной Армии.

*Заместитель Народного комиссара обороны
маршал авиации НОВИКОВ*

В этом случае вызывает по крайней мере удивление выбор награды для летчика, совершившего таран, — обычно давали более высокие награды, хотя повышение в чине произошло значительное — из сержантского состава сразу в офицерский!

Сам же Рудченко погиб через несколько месяцев — 12 августа 1943 года.

10 мая отличился летчик 812-го ИАП Федоров, который взлетел в группе на разблокирование аэродрома «Абинская». В тяжелейшем бою ему удалось поджечь один вражеский истребитель, но его поврежденный самолет был зажат парой противника. О том, что произошло дальше, он вспоминал так: *«И вдруг вижу — «мессершмитт» с подвесной пушкой заходит мне в лоб, атакует на встречных курсах. Молнией сверкнуло решение: таран! Ведь я еще не расстрелян окончательно, еще дерусь! Только вот как таранить? Мозг работает на пределе возможностей, лихорадочно выискивая единствен-*

ный вариант. Недавно Спартак Маковский таранил плоскостью, концовкой. Фашист ударил по мне огнем, но я уже не обращал на это внимание — только бы успеть осуществить задуманное. Только бы успеть! «Мессер», пытаясь разминуться со мной, чуть изменил курс, но поздно: я резко накренил самолет, одна плоскость поднялась, другая опустилась. Раздался страшный треск... Открыл глаза — падаю. Без самолета. Очевидно, при столкновении выбросило из кабины. Перед глазами — небо. Торопливо дернул кольцо парашюта. Раздался хлопок, и я повис под углом...»¹

При таране у Ивана Федорова был поврежден позвоночник. Но, к счастью, он недолго лечился, и вскоре летчик снова был в боевом строю.

Иван Федоров начал сражаться в небе Кубани 15 апреля 1943 года. К 10 августа 1944 года произвел 285 боевых вылетов, провел 62 воздушных боя и сбил 24 самолета противника, 9 самолетов уничтожил на аэродромах врага. А за все время войны он произвел 416 боевых вылетов, провел 104 воздушных боя, лично сбил и уничтожил на земле 45 самолетов врага. 20 октября 1944 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Воронежский фронт

Развернувшееся в районе Курска и Белгорода сражение вошло в историю войн как одно из самых крупных танковых столкновений в истории. Однако не менее грандиозное сражение происходило в

¹ История авиации. — 2003. — № 1. — С. 40—41.

этот момент и в воздухе. Причем в очередной раз советские летчики проявили немалый героизм, совершив в том числе и несколько воздушных таранов.

Вероятно, один из первых в 1943 году на этом направлении был таран старшего лейтенанта И.В. Кузнецова из 30-го ГвИАП.

13 марта 1943 года «кобры» в районе Курска встретили незнакомые тупоносые машины с крестами. *«Мы летели двумя парами, когда чуть в стороне и ниже увидели шестерку немецких истребителей, — вспоминал Иннокентий Васильевич, — чего тут не атаковать — всего по полтора фрица на брата, да и преимущество в высоте наше! Скомандовал я своему ведомому — и вниз. С первого захода завалил одного. Только смотрю — ведомого нет. Оказывается, я атаковал одну шестерку, а на моих товарищей свалилась сверху вторая шестерка и связала их боем. Остался я один против пятерых. Окружили они меня, как разогленные осы, грамотно так закрутили — и подожгли. Делать нечего — надо выходить из боя, тянуть к аэродрому. Только черта с два! Пристроились эти пятеро за моей горящей «коблочкой» и расстреливают, как в тире. Один, особенно нахальный, почти в хвост сел — видно, ждал, когда летчик с парашютом вывалится, чтобы очередь прошить. Как же стряхнуть его с хвоста? Резко сбрасываю газ, рву ручку на себя: самолет задирает нос... и скорость гасится. А фашист не успел среагировать. Вижу — он уже чуть впереди и внизу. ...Решением это назвать нельзя. Мелькнуло только:*

«На, ...мать твою!» — и камнем на него. Удар! Треск... жгучая боль по ногам...»¹

Из-под купола парашюта Иннокентий видел, как вниз осыпаются перемешавшиеся обломки двух самолетов. Впрочем, бой на этом не закончился. Летчик, болтающийся под парашютом в горящем комбинезоне, стал прекрасной мишенью для немцев. Спасло то, что высота была уже небольшой. Однако злключения продолжались — летчик приземлился на нейтральной полосе, вблизи вражеских окопов. Немцы тотчас же организовали группу захвата, и Иннокентию с его израненными ногами и обширными ожогами шансов уйти почти не оставалось. Выручили артиллеристы — они открыли заградительный огонь и стреляли снайперски — преследователей накрыли, а тем, кто был в окопах, не давали и головы поднять... *«Пехотинцы тащили на плащ-палатке, говорили, что видели таран и что немец не покинул падающий самолет — вместе с ним грохнулся...»*

После этого боя командир 30-го ГвИАП майор И.М. Хлусович в первый раз ходатайствовал о представлении гвардии старшего лейтенанта И.В. Кузнецова к званию Героя Советского Союза. За награждение Иннокентия Васильевича Золотой Звездой хлопотал сам командующий 16-й воздушной армией С.И. Руденко. Он, кстати, даже предоставил свой персональный «дуглас» (С-47) для эвакуации И.В. Кузнецова в Москву, в ожоговый центр. Однако летчик получил... орден Красного Знамени и звание

¹ Авторский вариант статьи С. Вахрушева «Сибирский рыцарь Британии».

капитана. Тут же отметим, что летчик под конец войны совершил и второй таран.

19 апреля 1945 года в бою над переправами через Одер Иннокентий Кузнецов совершил свой второй воздушный таран. Ведомая им четверка истребителей над Штернбеком встретила с двенадцатью «Фокке-Вульфами-190». Повторилась ситуация двухлетней давности: немцы атаковали превосходящими силами, однако Иннокентию сразу удалось сбить их ведущего, а в это время другая пара набросилась на ведомого Кузнецова. «Фоккеры» были совсем рядом, времени на маневрирование и прицеливание уже не было... *«...Решение идти на таран... Да не решение это, а одновременное движение души и мускулов. На обдуманное решение время требуется, а в воздушном бою его не бывает»*. Грохот удара и скрежет металла были последними звуками для немецкого пилота. Иннокентию свою поврежденную «кобру» удалось дотянуть до линии фронта и посадить на нейтральной полосе.

Заметим также, что случай практически невероятный, но летчик, совершивший два тарана, получил звание Героя Советского Союза только 22 марта 1991 года указом первого и последнего президента СССР М.С. Горбачева. А 31 июля 1996 года Иннокентия Васильевича Кузнецова не стало.

Но, возвращаясь к событиям в районе Курска, отметим и следующий таран младшего лейтенанта В.М. Губича из 515-го ИАП. Он 16 марта 1943 года в составе группы вылетел на штурмовку вражеского объекта. Появился противник, завязался бой. Губич начал преследовать одного «мессершмитта» и с рас-

стояния 150 метров дал очередь из пушки и пулеметов. Сбитый «мессер» врезался в землю.

К самолету Губича привязалась пара Ме-109, пытаясь зайти в хвост его самолета. Губич мгновенно развернулся и пошел в лоб одному из них. Стреляя, приближался к врагу. Тот хотел отвернуть, но не успел. Сбитый таранным ударом, он развалился и пошел к земле¹.

Хотя советский истребитель был поврежден не так критично и, вероятно, летчик смог бы привести его на свой аэродром, однако был расстрелян одним из вражеских истребителей и загорелся. Владимир покинул горящий самолет с парашютом. Приземлившись, не мог определить, на чьей территории он находится, и пошел в лес.

Голодный, исхудавший, в течение месяца бродил он по лесу, искал своих. Ранней весной лес не мог его накормить, а то, что он мог найти, едва поддерживало в нем жизнь.

Тем не менее он смог выйти к своим и через двадцать дней наконец-то добрался до Старого Оскола.



Младший лейтенант
В.М. Губич, совершивший
таран 16 марта 1943 года

¹ Интересно, что в июле 1942 года летчик попадал в аналогичную ситуацию, только с другим знаком: во время одного из боевых вылетов в самолет Губича при перестроении врезался неопытный ведомый. Пришлось воспользоваться парашютом. При этом травмировал руку и некоторое время не мог летать.

За свой подвиг награжден орденом Красного Знамени.

После излечения воевал на Степном, 2-м Украинском и 1-м Белорусском фронтах. Был командиром звена, заместителем и командиром эскадрильи, штурманом полка. Награжден 2 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды. После войны продолжал служить в ВВС. Погиб в автомобильной катастрофе (на мотоцикле столкнулся с грузовиком).

А 5 июня 1943 года вблизи города Обоянь в воздушном бою, отражая налет на аэродром, сбил вражеский бомбардировщик Ю-88 летчик 40-го гвардейского истребительного авиационного полка (2-я воздушная армия, Воронежский фронт) гвардии старший лейтенант В.Д. Багиров. Израсходовав боеприпасы, в лобовой атаке таранил истребитель ФВ-190. Оба самолета взорвались в воздухе.

Уже через несколько дней — 11 июня — был опубликован Указ Верховного Совета СССР за подписью М. Калинина: «За образцовое выполнение боевых заданий в борьбе с захватчиками и проявленные при этом мужество и доблесть наградить старшего лейтенанта Багирова Владимира Джафаровича орденом Ленина».

Этот случай отмечен нами особо, потому как это был единственный случай тарана, совершенный летчиком-азербайджанцем. Да и еще каким! Владимир — Джангир Мирджафар оглу Багиров был сыном первого секретаря ЦК КП Азербайджана (по советским меркам первого человека в республике). Похоронен в Баку на интернациональном кладбище.

На этом же направлении, но в районе Харькова отмечен и таран немецкой «рамы» другим летчиком уже упоминавшегося 515-го ИАП — младшего лейтенанта Виктора Марьина. Боевое крещение младший лейтенант Марьин получил в ходе грандиозного сражения — Курской дуги. Несмотря на масштабы сражения, летчиков берегли (все-таки на дворе был 1943 год). Так, командование, прекрасно понимая уровень подготовки большинства летчиков (фактически 515-й был сформирован заново), привлекало подразделение поначалу исключительно для сопровождения пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Эти вылеты, как правило, совершались на больших высотах и на достаточно большие расстояния. Сама боевая работа была несложной, встреч с противником почти не было, зато большие проблемы доставляли именно высотные полеты. Дело в том, что в частях машин для заправки кислородом не хватало и в первую очередь заправляли бомбардировщики, а истребителям часто приходилось летать вообще без кислородных масок. Ну и ко всему ветераны вспоминали о проблемах со штурманской подготовкой — «часто блудили».

Такие «тепличные» условия позволили летному составу не только лучше освоить Як-1 (практически у всех налет на новых машинах был минимальный), но и отработать групповую слетанность, изучить район боевых действий. Постепенно полк подключили к сопровождению Ил-2, прикрытию наземных войск, однако «специализацией» стала борьба с корректировщиками — печально известными на Восточном фронте «рамами». Как уже неоднократно отмечалось в многочисленных публикациях, сбить



Марьин В.И. —
автор тарана «рамы»
под Харьковом

относительно тихоходную машину было непросто, так как маневренность самолета была выше всяческих похвал. Поэтому в боевых счетах даже известных советских асов «рамы» было крайне мало.

Поэтому заслуживает уважения и первая победа Виктора, который смог сбить именно такой разведчик. Это произошло 21 августа, причем «рама» была сбита весьма характерным для советских летчиков способом — тараном. Событие это неординарное,

описаний тарана сохранилось немного, поэтому стоит привести воспоминания летчика, что называется, «без купюр». *«Группа во главе с командиром звена старшим лейтенантом С.Е. Путимцевым прикрывала войска Степного фронта, восточная окраина г. Харьков. Я был ведомым командира звена. Ведущий второй пары старший лейтенант Черкасов Дмитрий. В конце срока барражирования с земли (станция наведения) сообщили о фашистском корректировщике ФВ-189 («рама») и приказали уничтожить.»*

Была густая дымка от пожаров на земле до высоты нескольких тысяч метров. Ведущий сразу начал снижение, я следовал за ним. Вскоре самолет врага был обнаружен. Путимцев атаковал его пер-

вым, по его команде пошел в атаку и я. Дал несколько длинных очередей, сблизился на дистанцию видимости. У стрелка «рамы», который уже не стрелял, голова залита кровью. Самолет же на бреющем полете продолжал маневрировать и удаляться в юго-западном направлении уже за линией фронта.

Я решил ударить его винтом своего самолета по, как мне казалось, хрупкому хвосту, что и выполнил с превышением скорости над ФВ-189. При выходе вправо рубанул винтом по правой плоскости...

Удар ощутился сильный. Все три лопасти Як-1 сильно погнулись, мотор стало трясти, тяга значительно упала.

Самолет противника упал на траверзе Мерфа — станция Валки, за притоком Северского Донца. Ведущий последовал на аэродром, обходя Харьков с востока, скорость держал небольшую и высоту несколько десятков метров — не позволял мне отстать. Севернее Харькова набрали несколько сот метров высоты и минут через 10 с ходу я приземлился на своем аэродроме «Микановка», юго-западнее г. Белгород. В тоннелях обоих радиаторов (водяного и масляного) находились части отсеченных деталей «рамы» и осколки АНО.

Через две недели перед строем личного состава полка командир дивизии полковник Тараненко вручил отважному летчику орден Красного Знамени.

И было за что: в отличие от множества заявленных советскими летчиками таранов этот полностью подтверждается немецкими документами. По данным Бундесархива, в этот день из разведполета в

район Белгорода не вернулся ФВ-189А-3 (заводской № 0099, бортовой P2+LN) из состава NAGrб. Его экипаж в составе летчика унтер-офицера Панзока (Uffz. Panzok H.), штурмана обер-лейтенанта Лаха (Oblt. Lach W.) и бортстрелка унтер-офицера Графа (Uffz. Graf B.) считается пропавшим без вести. Сегодня можно смело утверждать, что именно эту «раму» таранил Марьин.

Сам же герой тарана благополучно долетал до конца войны, совершив более 160 боевых вылетов, в которых лично сбил шесть самолетов, и еще шесть самолетов были записаны ему как сбитые в группе. Эти заслуги были отмечены тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды и медалями.

По окончании войны продолжил службу в составе полка, который какое-то время входил в состав оккупационной группы войск в Германии.

В 1951 году В.А. Марьин поступил в Военно-воздушную академию (ныне она носит имя Ю. Гагарина), а через четыре года успешно окончил ее, продолжая летать на реактивных Як-15, а потом и на МиГ-15 в должности заместителя командира полка.

Однако полеты на реактивных истребителях требовали отменного здоровья, и к концу 50-х годов большинство летчиков, имевших опыт ВОВ, были переведены на штабную работу. Не минула чаша сия и Марьина.

Пробыв 10 лет на нелетной должности, в 1969 году подполковник Марьин был уволен в запас с должности начальника штаба полка.

Однако спокойная жизнь пенсионера была не по нутру фронтовому летчику, и вскоре он стал рабо-

тать военруком в школе № 10 города Дзержинска Горьковской области. Как и практически все, прошедшие горнило Великой войны, он вел большую патриотическую работу. Все время поддерживал связь с однополчанами. Каждый год ездил на встречи. Однако время брало свое — с каждым годом становилось ездить все труднее, все меньше оставалось боевых товарищей.

2 ноября 1985 года ушел в мир иной и обыкновенный советский ас Виктор Александрович Марьин.

Калининский фронт

В октябре 1943 года на Калининском фронте в неравном воздушном бою с истребителями противника, будучи ранен, таранил вражеский самолет помощник командира 42-го истребительного авиационного полка (240-я истребительная авиационная дивизия, 3-я воздушная армия) капитан В.С. Зайцев. Спасся с парашютом. За этот подвиг награжден орденом Красного Знамени.

Заместитель командира полка майор Василий Сергеевич Зайцев погиб в воздушном бою 17 августа 1944 года. Похоронен в селе Бердовка Лидского района Гродненской области.

Другой случай тарана на этом направлении, требующий подтверждения:

— 7 января 1943 года командир звена 873-го штурмового авиационного полка (3-я воздушная армия) лейтенант В.С. Палагин вылетел в составе группы штурмовиков Ил-2 для штурмовки вражеских артиллерийско-минометных огневых точек в район города Великие Луки. В районе цели вступил

в бой с истребителями противника. В ходе боя плоскостью срезал стабилизатор ФВ-190. Поврежденный самолет посадил на своем аэродроме. За этот подвиг награжден орденом Красного Знамени.

Битва за Донбасс

3 апреля 1943 года над рекой Северский Донец в воздушном бою штурман эскадрильи 5-го гвардейского истребительного авиационного полка (207-я истребительная авиационная дивизия, 3-й смешанный авиационный корпус, 17-я воздушная армия) гвардии лейтенант Сытов Иван Никитович таранным ударом плоскостью своего Ла-5 отсек часть плоскости вражеского бомбардировщика He-111. И снова отметим уникальную живучесть бомбардировщиков этого типа — «хейнкель» продолжал лететь. Тогда Сытов подошел к нему вплотную и расстрелял из пушек.

К августу 1943 года Сытов совершил 150 боевых вылетов, в 81 воздушном бою сбил лично 19 и в группе 4 самолета противника. 8 сентября 1943 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Однако в тяжелейших боях осени 1943 года выжить ему было не суждено: в КУБП 11-й ГвИАД от 16 октября 1943 года есть лаконичная запись *«Во время воздушного боя с самолетами противника без видимых причин неожиданно сорвался в штопор и врезался в землю (по-видимому, летчик потерял сознание)»*¹.

¹ Неизвестно когда, но гибель летчика обросла легендами, и в советское время этот случай было принято считать тараном.

Всего за время войны совершил более 250 боевых вылетов, в воздушных боях сбил лично 34 и в группе 4 вражеских самолета. Похоронен в городе Запорожье на площади Свободы.

ЗАВЕРШАЮЩИЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ (1944—1945 гг.)

Заключительный период войны отмечен крайне немногочисленными случаями воздушных таранов советскими летчиками, хотя сам таран как разновидность воздушного боя применялся практически до конца войны.

Северный фронт

За 1944 год на этом операционном направлении в советских документах зафиксировано всего три случая тарана.

Первый таран датирован 9 апреля 1944 года, когда во время тяжелого воздушного боя в районе Алакуртти на Як-9 таранил истребитель Me-109 летчик 197-го истребительного авиационного полка (324-я истребительная авиационная дивизия, 7-я воздушная армия) лейтенант Николай Федорович Лазарев. Таран был осуществлен ударом консоли правой плоскости по рулю поворота и левой плоскости «мессершмитта». Тот камнем рухнул на землю и взорвался в 500 метрах западнее озера Толванд. Лазарев после неудачной попытки выровнять свой поврежденный самолет выбросился с парашютом. Пережил войну. К сожалению, немецких или фин-

ских документов, подтверждающих или опровергающих советскую версию боя, на сегодняшний день найти не удалось.

8 мая 1944 года комэск 773-го ИАП старший лейтенант С.Д. Фомин на Карельском фронте сбил тараном финский «Моран». Летчик «Морана» младший лейтенант Кушелла (так указано в документах полка) взят в плен.

В этот день финская сторона признает потерю сбитыми два «морана» из 1/LeLv 28 (при том, что 773-й ИАП заявил 3 победы), причем один летчик — К. Kuusela попал в плен, а второй летчик — R. Juselius погиб.

А 26 июня во время вылета в составе четверки Ла-5 159-го ИАП отличился старший лейтенант Серов Владимир Георгиевич. Во время боя с восьмеркой финских «мессершмиттов», по официальным данным, он сбил два вражеских истребителя, а третий таранил. Благодаря многочисленным исследованиям финских историков и этот случай тарана на Севере получил подтверждение. Тараненным самолетом оказался Vf-109G (бортовой № МТ-434) из состава HLeLv 34, летчик которого лейтенант Нильс Рудольф Тронтти, ас с 7 победами, воспользовался парашютом и попал в плен.

Попутно отметим, что Серов, имевший на момент гибели 20 сбитых лично и 6 в группе самолетов противника, был самым результативным летчиком-асом во всей 13-й Воздушной армии. Посмертно 2 августа 1944 года ему присвоено звание Героя Советского Союза, а сам он был похоронен в Сестрорецком районе Ленинградской области (59-й км Приморского шоссе).

Таким образом, можно считать, что и последний в войне таран на Севере получил документальное подтверждение.

Крымская операция

В ходе этой операции советскими летчиками были совершены по крайней мере три тарана (из них один — экипажем Ил-2), в ходе которых оба летчика погибли.

Первый таран в ходе операции, по всей видимости, датирован 10 апреля 1944 года, когда в составе группы штурмовиков Ил-2 вылетел на штурмовку войск противника в районе Тархан (Крым) младший лейтенант Николай Никифорович Печенов из состава 807-го штурмового авиационного полка (206-я штурмовая авиационная дивизия, 7-й штурмовой авиационный корпус, 8-я воздушная армия, 4-й Украинский фронт). При подходе к цели в воздухе была обнаружена группа вражеских бомбардировщиков Ю-87, намеревавшихся бомбить советские войска. Наши штурмовики пошли в атаку, врезались в строй бомбардировщиков и пулеметно-пушечным огнем сбили 5 из них. В ходе боя Печенов израсходовал весь боекомплект и решил пойти на таран. Он нанес удар консолью крыла по плоскости «юнкерса». Тот загорелся и стал беспорядочно падать, оставляя шлейф дыма. Но не выдержало удара и крыло штурмовика. Воздушный стрелок (к сожалению, о нем авторам ничего не известно) успел покинуть пылающий самолет, а Печенов погиб. Посмертно он награжден орденом Красного Знамени.

11 марта на перехват группы Ю-87 вылетела чет-

верка истребителей 402-го ИАП в составе Акопа Манукяна, Павла Гаврилина, Сергея Шпунякова и Алексея Малашина. Устаревшие пикировщики стали легкой мишенью, однако истребители прикрытия ФВ-190 оказали достойное сопротивление, тем более что численное преимущество было на их стороне. Но после того как к нашим летчикам подошла подмога в виде пары истребителей, противник, понеся потери, стал покидать поле боя. По рассказам очевидцев, дальнейшие события произошли с калейдоскопической быстротой — один из «немцев» пристроился в хвост Шпунякову. И в этот критический момент Малашин, спасая своего командира, таранил врага.

Самолет отважного летчика упал посреди Сиваша, и только через восемнадцать лет он был вытасчен. Только в 1962 году в братскую могилу был перезахоронен прах отважного летчика. Следопыты посадили двадцать пять березок — по числу лет, прожитых Алексеем Архиповичем Малашиным. В комнате боевой славы средней школы совхоза «Урожайное» близ Симферополя в свое время висели поэтические строки, написанные ее директором И. Лебедековым:

Сраженье в небе нашем: идет за боем бой.
 На «ястребке» Малашин — «летающий огонь».
 Он завернул вираж над самой переправой.
 Под ним седой Сиваш — свидетель вечной славы.
 Он по врагу ударил — удача сердце грела.
 В душе — мечта Икара, в груди — огонь Гастелло.
 Он верит в свои силы, он не боится ран.
 В защиту командира готовый на таран¹.

¹ Цит. по: Масликов В.С. Указ. соч.

Кроме того, есть отрывочные и неполные сведения о том, что в ходе боев за Крым в июне 1944 года в воздушном бою таранил самолет противника и погиб летчик-истребитель Борис Негодяев. К сожалению, установить номер полка, в котором он летал, и обстоятельства тарана на сегодняшний день авторам не удалось.

Белорусский фронт

— 12 января 1944 года в воздушном бою гвардии командир звена 56-го гвардейского истребительного авиационного полка старший лейтенант Александр Николаевич Гудилин в районе Рыловичей (Белоруссия) таранил ФВ-190. Смог воспользоваться парашютом. Был подобран партизанами и полтора месяца воевал в партизанском отряде. Потом вернулся в свой полк.

— 2 июля 1944 года вблизи города Ляховичи (Белоруссия) таранил вражеский самолет гвардии лейтенант Николай Авксентьевич Попов из 58-го гвардейского истребительного авиационного полка.

— 17 августа 1944 года во время возвращения с разведывательного полета атаковал и сбил тараном Ю-88 летчик 721-го истребительного авиационного полка (286-я истребительная авиационная дивизия, 16-я воздушная армия, 1-й Белорусский фронт) лейтенант В.Г. Семенов Согласно его рапорту, он сблизился сзади с «юнкерсом», нанес удар левой плоскостью по хвостовому оперению. «Юнкерс» потерял управление и, кувыряясь, пошел к земле. Ла-7 тоже стал неуправляемым, и Семенов покинул его с парашютом. Приземлился на территории про-

тивника. На второй день встретил наших разведчиков, а через месяц перешел линию фронта и вернулся в полк.

Воевал до конца войны. Считался лучшим разведчиком 16-й ВА. Всего совершил 228 боевых вылетов, сбил 10 самолетов противника.

Волховский фронт

— 1 февраля 1944 года над железнодорожной станцией Передельская Новгородской области помощник командира 254-го истребительного авиационного полка по воздушно-стрелковой службе (269-я истребительная авиационная дивизия, 14-я воздушная армия) капитан Василий Прокофьевич Синчук таранил бомбардировщик Ю-88, но и сам при этом погиб. 13 апреля 1944 года ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Прибалтийский фронт

— 31 июля 1944 года в районе Мунишканцы (Литва) на Як-1Б таранил ФВ-190 летчик 2-й эскадрильи 812-го истребительного авиационного полка (265-я истребительная авиационная дивизия, 3-й истребительный авиационный корпус, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) младший лейтенант Семен Викторович Белкин. Летчик выбросился с парашютом и приземлился в расположении 707-го стрелкового полка.

К сожалению, окончание войны ему не довелось встретить в кругу однополчан — 24 января 1945 года при заходе на посадку в сложных метеоусловиях

на аэродром «Любень» (120 км западнее Варшавы, Польша) его самолет потерпел катастрофу. Лейтенант Белкин погиб. Похоронен в сквере города Любень;

— 17 августа 1944 года в 13.10 в районе Немокшты (Литва) совершил таран летчик 812-го истребительного авиационного полка (265-я истребительная авиационная дивизия, 3-й истребительный авиационный корпус, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) лейтенант Александр Иванович Кравченко. Летчик выбросился с парашютом над лесом в 5 километрах от аэродрома, но приземлился в расположении немецкой воинской части, расположившейся для отдыха на поляне, и попал в плен.

Из фашистского концлагеря освобожден 22 апреля 1945 года советскими войсками. Вернулся в свой полк и встретил победу в Берлине. Летом 1945 года как человек, побывавший в плену, уволен в запас;

— 14 сентября 1944 года под Ригой таранил вражеский самолет и погиб командир эскадрильи 68-го гвардейского истребительного авиационного полка (5-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 11-й истребительный авиационный корпус, 3-я воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт) Герой Советского Союза гвардии майор Иван Петрович Грачев. Похоронен в городе Лиепая (Латвия).

Ленинградский фронт

— 14 мая 1944 года вблизи аэродрома «Чернево» под Ленинградом таранным ударом сбил ведущего группы самолетов противника командир эскадрильи 14-го гвардейского истребительного авиацион-

ного полка (13-я воздушная армия) гвардии капитан Баранов Иван Дмитриевич. Посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Бои в Молдавии и Румынии

— 31 мая 1944 года под Яссами таранил бомбардировщик противника заместитель командира эскадрильи 129-го гвардейского истребительного авиационного полка (205-я истребительная авиационная дивизия, 7-й истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Александр Леонтьевич Кармин. Приземлился на парашюте. Награжден орденом Красного Знамени.

— В мае 1944 года в воздушном бою над территорией Молдавии на Ла-5 таранил фашистский самолет и при этом погиб летчик 240-го истребительного авиационного полка (302-я истребительная авиационная дивизия, 4-й истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) Виктор Гришин.

— В мае 1944 года в воздушном бою над территорией Молдавии на Ла-5 таранил самолет противника и сам при этом погиб летчик того же 240-го ИАП капитан Павел Долгарев.

— В мае 1944 года в воздушном бою в районе переправы через реку Прут у села Скуляны (Молдавия) на самолете Ла-5 таранил бомбардировщик противника Ю-87 летчик 240-го ИАП Николай Поляков.

— В августе 1944 года у села Унгены (Молдавия) совершил таран командир 178-го гвардейского истребительного авиационного полка (14-я гвардей-

ская истребительная авиационная дивизия, 3-й гвардейский истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии майор Николай Иванович Ольховский.

Произошло это в районе переправы через реку Прут, на истребителе Ла-5 таранил бомбардировщик Ю-87. Благополучно совершил посадку на своем аэродроме.

Войну закончил в Праге. Всего совершил 128 боевых вылетов, в 34 воздушных боях сбил 19 самолетов противника. После войны продолжал службу в ВВС. С 1953 года полковник Ольховский — в запасе. Жил в Москве. Работал крановщиком на стройке. Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Красной Звезды, медалями. Умер 26 августа 1978 года.

Бои в Польше и Германии

— В июле 1944 года в районе реки Вислы (Польша) таранил¹ ФВ-190 заместитель командира эскадрильи 16-го гвардейского истребительного авиационного полка (9-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 7-й истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Виктор Никитин, летавший на Р-39 «Аэрокобра». От удара летчика сквозь фонарь выбросило из кабины, и он оказался на фюзеляже. С большим трудом ему уда-

¹ По другим данным, не рассчитал скорость и просто врезался в хвост вражеского самолета.

лось оторваться от падающего самолета и раскрыть парашют.

— 7 августа 1944 года в районе города Кельце (Польша) совершил свой второй таран в войне (первый датирован 9 сентября 1942 года в районе деревни Орловки под Сталинградом) командир 438-го истребительного авиационного полка подполковник Александр Васильевич Оборин. В тот день он вылетел на Як-9 (бортовой № 100) в паре со своим ведомым Шардеевым в составе группы истребителей на прикрытие танкового удара 7-го гвардейского танкового корпуса генерала Рыбалко на Сандомирском плацдарме (Польша). В районе поселка Лагув (31 км юго-восточнее города Кельце) вступил в бой с группой бомбардировщиков He-111, сопровождаемых истребителями Me-109. С первой атаки наши летчики сбили трех «хейнкелей». Остальные, освободившись от бомб, начали уходить. Оборин решил их преследовать, но в это время его атаковали «мессершмитты» из группы прикрытия. Двоих из них он сбил. Вскоре подошла еще одна группа из 15 самолетов противника. Несмотря на неравенство сил, наши летчики сбили еще двоих. Когда кончились боеприпасы, Оборин приказал из боя не выходить и имитировать атаки. Противник пытался любой ценой прорваться к району, где сосредоточились наши танки. Тогда Оборин направил свой самолет навстречу строю бомбардировщиков и пошел на головную вражескую машину снизу. Его истребитель врезался в брюхо «хейнкеля». Оба самолета, объятые пламенем, рухнули на землю. Оборин при этом погиб. 10 апреля 1945 года ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

— 16 августа 1944 года совершил таран летчик 32-го гвардейского истребительного авиационного полка (3-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 1-й гвардейский истребительный авиационный корпус, 3-я воздушная армия, 1-й Прибалтийский фронт) гвардии капитан Павел Николаевич Андреев. Летчик атаковал «фокке-вульф» в лоб и отрубил ему крылом своего истребителя больше половины правой плоскости. Тот сорвался в штопор и врезался в землю. Поврежденный самолет Андреев привел на свой аэродром, но по приказу командира полка гвардии майора В.А. Луцкого покинул его с парашютом.

— 22 августа 1944 года западнее города Сандомира (Польша) совершил таран командир звена 107-го гвардейского истребительного авиационного полка (11-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Александр Иович Волошин. Произвел посадку на поврежденном самолете.

Воевал до конца войны. Всего заместитель командира авиационной эскадрильи того же полка гвардии старший лейтенант А.И. Волошин совершил 293 боевых вылета, в 65 воздушных боях сбил лично 16 самолетов противника. 27 июня 1945 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1949 году окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы ВВС, в 1959-м — КУОС при Военно-воздушной академии. С 1972 года полковник Волошин — в запасе. Жил в городе Барановичи Брестской области. Награжден орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Отечест-

венной войны 1-й степени, 3 орденами Красной Звезды, медалями. Умер 22 сентября 1989 года.

— 28 августа 1944 года в районе Остров-Мазовецкий на истребителе Ла-5 совершил таран младший лейтенант А. Конкин. Погиб при таране. Этот случай требует отдельного расследования, так как упоминается только в одном источнике¹.

— 4 сентября 1944 года над рекой Нарев на горящем истребителе таранил истребитель противника летчик 484-го истребительного авиационного полка (323-я истребительная авиационная дивизия, 8-й истребительный авиационный корпус, 4-я воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) младший лейтенант Василий Михайлович Антипов. Приземлился на парашюте. За этот подвиг награжден орденом Красного Знамени.

— 30 декабря 1944 года, находясь в свободном поиске на истребителе Ла-7 в паре с Н.И.Черником, в районе города Тройбург на высоте 9000 м обнаружил воздушный разведчик противника, направляющийся в сторону наших войск, и вступил с ним в бой заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского истребительного авиационного полка (303-я истребительная авиационная дивизия, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) гвардии капитан Павел Яковлевич Головачев (на тот момент Герой Советского Союза). Четыре раза он атаковал противника, но Ю-188, маневрируя, все время уходил из-под огня. Головачеву удалось поразить стрелка и поджечь самолет, но немецкий летчик смог сбить пламя. Когда кончился боезапас, Головачев

¹ Крылья Родины. — 1974. — № 6. — С. 5.

двинул сектор газа до упора и, сблизившись, рубанул винтом по хвосту «юнкерса». Тот рухнул вниз. Очнувшись после удара, вывел свой истребитель из крутого пике и с большим трудом дотянул до своего аэродрома. Это была его 20-я победа.

— В декабре 1944 года совершил таран на истребителе «як» в районе Варшавы (Польша) летчик 16-й воздушной армии (1-й Белорусский фронт) майор П.П. Лункин. Погиб, пытаясь посадить поврежденный самолет.

— 16 января 1945 года под Кенигсбергом таранил на Як-9У истребитель ФВ-190 командир звена 139-го гвардейского истребительного авиационного полка (303-я истребительная авиационная дивизия, 1-я воздушная армия, 3-й Белорусский фронт) гвардии старший лейтенант Сергей Семенович Долгалев. Благополучно приземлился на своем аэродроме.

— 20 января 1945 года в районе станции Вассовка (Польша) совершил таран Ю-87 экипаж Ил-2 140-го гвардейского штурмового авиационного полка (8-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия, 1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) в составе младшего лейтенанта Петра Пантелеевича Иванникова и младшего сержанта Анатолия Емельяновича Сорокалетова. Оба храбрых летчика погибли.

— 20 января 1945 года в районе местечка Жиронице (Польша) таранил ФВ-190 младший летчик 1-й эскадрильи 812-го истребительного авиационного полка (265-я истребительная авиационная дивизия, 3-й истребительный авиационный корпус, 16-я воз-

душная армия, 1-й Белорусский фронт) лейтенант Александр Иванович Филиппов. Это был его первый вылет, да и обстоятельства тарана были необычными, поэтому стоит немного на нем остановиться. Итак, в тот день он во главе четверки Як-9Д прикрывал шоссе в районе местечка Жиронице, по которому двигалась колонна танков 2-й гвардейской танковой армии генерала С.И. Богданова. Внезапно из-за облаков появилась девятка штурмовиков ФВ-190. Несмотря на неравенство сил, Филиппов повел свою группу наперерез. Пытаясь не допустить, чтобы немцы сбросили бомбы на колонну, он открыл огонь с дальней дистанции. Немцы поняли, что, прежде чем штурмовать колонну, им придется выдержать воздушный бой. Поэтому они начали освобождаться от бомб. Завязалась схватка. В первые же минуты было сбито два «фокке-вульфа», но и один наш истребитель был подбит. Филиппов быстро израсходовал все боеприпасы, но из боя не вышел. Когда четыре ФВ-190 попытались прорваться к колонне, он со своим ведомым связал их боем. Сам Филиппов только имитировал атаки, а стрелял ведомый. Противник понял, что у Филиппова уже кончились боеприпасы, и перестал обращать на него внимание. Но когда один «фокке-вульф» попытался подойти к шоссе, советский летчик пошел на таран. Разогнав свой истребитель, он крылом срезал хвостовое оперение вражеского самолета. Его ведомый, у которого в тот момент тоже кончились боеприпасы, попытался сделать то же самое, но противник повернул назад. При ударе Филиппова выбросило из кабины, и он приземлился на парашюте. На попутной машине

вернулся в свой полк. Награжден орденом Красной Звезды.

— 18 февраля 1945 года командир звена 5-го гвардейского истребительного авиационного полка (11-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 2-й гвардейский штурмовой авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии старший лейтенант Александр Борисович Мастерков вылетел во главе четверки Ла-7 на прикрытие наземных войск в районе города Губена (Германия). Барражируя в заданном районе, наши летчики обнаружили 20 Ю-88 в сопровождении 4 ФВ-190. Пара Героя Советского Союза С.Г. Глинкина пошла в атаку на бомбардировщики, а Мастерков со своим ведомым атаковал «фокке-вульфы». Немецкие истребители не приняли боя и ушли в облака. Тогда Мастерков поспешил на помощь Глинкину. С первой атаки он и ведомый подбили по одному «юнкерсу». Остальные резко снизились и попытались уйти на бреющем. Мастерков бросился за ними. Догнав замыкающего, он выпустил очередь и сбил его. Затем зашел в хвост другого и нажал на гашетку, но патроны кончились. Чтобы не дать противнику уйти, Мастерков подошел вплотную и винтом отрубил ему хвостовое оперение. «Юнкерс» вошел в штопор и врезался в землю. Мастерков благополучно совершил посадку на своем аэродроме.

— 3 марта 1945 года в районе реки Одер совершил таран и сам погиб заместитель командира эскадрильи 133-го истребительного авиационного полка (16-я воздушная армия, 1-й Белорусский фронт) старший лейтенант Николай Михайлович Антипов.

— 5 марта 1945 года в районе города Бунцлау (Германия) в ходе выполнения тарана Me-109 погиб командир звена 104-го гвардейского истребительного авиационного полка (9-я гвардейская истребительная авиационная дивизия, 6-й гвардейский истребительный авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) гвардии лейтенант Николай Николаевич Климов. Причем интересно, что в некоторых источниках указывается, что его противником был немецкий ас, награжденный Железным крестом, который тоже погиб.

— 11 марта 1945 года в Восточной Пруссии совершил таран командир звена 187-го корректировочно-разведывательного авиационного полка (15-я воздушная армия, 2-й Прибалтийский фронт) лейтенант Нестор Афанасьевич Бибин. За этот подвиг награжден орденом Красного Знамени.

— 16 апреля 1945 года в районе Зееловских высот (Германия) в ходе боя крылом своего истребителя срезал хвостовое оперение «фокке-вульфа» летчик 56-го гвардейского истребительного авиационного полка (283-я истребительная авиационная дивизия, 13-й истребительный авиационный корпус, 16-я воздушная армия, 1-й Белорусский фронт) гвардии младший лейтенант Олег Павлович Белозеров. Приземлился на парашюте.

— 17 апреля 1945 года в районе города Котбуса (Германия) таранил ФВ-190 Герой Советского Союза гвардии капитан Виталий Иванович Попков из 5-го ГвИАП. В ходе боя Попков сбил один «фокке-вульф». В это время в прицеле мелькнул второй вражеский самолет. Попков резко накренил свой истребитель и нанес удар крылом по фонарю «фокке-

вульфа». От удара Ла-5 перевернулся и упал сначала на ЛЭП, а затем хвостом воткнулся в болото.

А вот описание этого случая из уст самого дважды Героя, сделанное уже в наше время, вызывает по крайней мере удивление¹: *«Весной 45-го я завалил «юнкерс» (Ju88) тараном — из озорства. На спор. — Как это на спор? — Да просто. К таранам в нашем 5-м гвардейском полку асов относились как к последнему оружию летчика. Мы считали, что у противника нужно выигрывать чисто. Раз тебе вручили самолет, ты должен умело использовать его, уничтожить на нем несколько машин врага. А у нас в полку служил летчик, имевший на своем счету сразу два тарана. Я с ним поспорил. Говорю: чуть искуснее действуй, и на таран не обязательно идти. Потом взорвался и заявил ему: «В первом же бою докажу, что для аса таран — дело нехитрое».*

А слово привык держать. На следующий день у всех на глазах рубанул по хвосту Ju88. Тот сразу вошел в штопор, упал. А я, еле живой, весь в крови, сумел все-таки сесть на аэродром. Докладываю командиру полка, что, мол, сбил немецкий самолет тараном. Тот самолет мне в воспитательных целях не засчитали. Так что мой официальный счет воздушных побед ниже фактического. Но к кому тут предъявишь претензии? Теперь-то понимаю, что с моей стороны это было настоящее воздушное хулиганство...»

Весьма странно, но не совпадают не только тип сбитого самолета, но и обстоятельства, достаточно

¹ Учительская газета. — 05.08.2003. — № 19 (9944).

хорошо описанные в литературе, что, естественно, не добавляет интервью правдивости. И вообще в его последних интервью различным изданиям ну слишком уж много несовпадений и несуразностей.

— 20 апреля 1945 года в районе города Хейннеринсдорф (Германия), прикрывая свой корректировщик, будучи тяжелораненым, уничтожил таранным ударом истребитель противника и при этом погиб летчик 209-го разведывательного авиационного полка (4-я воздушная армия, 2-й Белорусский фронт) лейтенант Александр Леонтьевич Колесников.

— В апреле 1945 года в районе реки Шпрее (Германия) отличился экипаж штурмовика Ил-2 из 141-го гвардейского штурмового авиационного полка (9-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия, 1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус, 2-я воздушная армия, 1-й Украинский фронт) в составе гвардии капитана Отари Григорьевича Чечелашвили и воздушного стрелка Петра Петрова. Отходя от объекта штурмовки, летчик заметил бомбардировщик Ю-88 и, сблизившись, нанес таранный удар винтом по хвостовому оперению вражеского бомбардировщика. Поврежденный самолет посадил на своем аэродроме.

После победы на Германией в мае 1945 года Сталин, верный своим союзническим договоренностям, объявил войну Японии. В итоге в конце лета 1945 года последовала молниеносная кампания, в ходе которой советские войска разгромили японцев в Маньчжурии и Корее. Несмотря на то что боевые действия продолжались очень недолго, совет-

ские летчики успели совершить два тарана. Правда, отсутствие точных дат не позволяет провести проверку советских данных по японским источникам и автоматически переводит эти тараны в разряд предположительных. Тем не менее стоит упомянуть и их. Итак:

— в августе 1945 года в Маньчжурии таранил японский истребитель летчик 22-го истребительного авиационного полка (ВВС Тихоокеанского флота) лейтенант Алексей Евдокимович Голтвенко (1921 г.р.). Приземлился на парашюте. Награжден орденом Отечественной войны 2-й степени;

— в августе того же года совершил таран летчик того же полка лейтенант В.Г. Черепнин. Правда, упоминание об этом случае удалось найти только в одном источнике¹.

¹ Внотченко Л.Н. Победа на Дальнем Востоке. — М., 1971. — С. 226.

ТАРАНЫ ЛЕТЧИКОВ ПВО

Летчики подразделений, привлекавшиеся для прикрытия тыловых объектов СССР, совершили немало таранов. Связано это было прежде всего со спецификой их боевой работы, потому как их основным противником были двухмоторные машины, которые сами по себе являются достаточно сложной целью. А если еще на большой высоте, то поразить их в результате одного или двух заходов просто нереально, поэтому очень часто летчики шли на отчаянный шаг — на воздушный таран. Причем, по некоторым данным, существовали некие документы, в которых командование ПВО прямо указывало летчикам на чуть ли не обязательность тарана.

Необходимость в наличии мощных сил ПВО была обусловлена довольно быстрым предвоенным развитием немецкой дальнебомбардировочной авиации.

Так, первый начальник штаба люфтваффе генерал-лейтенант Вальтер Вефер был ярким сторонником стратегической авиации. Именно при нем были развернуты работы по так называемой программе «Уралбомбер» — бомбардировщика, способного достичь целей даже за Уралом. Однако его смерть в июне 1936 года несколько снизила интерес к дальним бомбардировщикам, хотя к началу войны с

СССР на вооружение поступил «хейнкель» He-177. Самолет был не лишен недостатков, и только невнимание командования к его судьбе не позволило превратить его в грозную силу.

Тем не менее уже с первого дня Великой Отечественной войны люфтваффе организовало ряд достаточно крупных налетов на стратегические объекты в европейской части СССР. В числе первоочередных целей были несомненно Москва и промышленные районы Поволжья. Не стоит забывать и об активности дальних разведчиков. Вот с этими противниками и пришлось вести борьбу летчикам ПВО, причем часто единственным средством борьбы был таран.

Так, уже в ночь на 22 июля люфтваффе совершило первый налет на Москву, в котором участвовало до двухсот двадцати бомбардировщиков. С этого времени начались почти ежедневные ночные налеты вражеской авиации на Москву. При этом крупные массированные налеты более ста самолетов чередовались с налетами групп до пятидесяти бомбардировщиков.

Понятно, что в этих условиях основная тяжесть борьбы с воздушным противником легла именно на летчиков ПВО, которые не преминули воспользоваться тараном.

Вероятно, первым летчиком ПВО, совершившим таран, был летчик 158-го ИАП ПВО Северного фронта младший лейтенант Петр Тимофеевич Харитонов. Уже 27 июня 1941 года он таранил бомбардировщик Ю-88.

В оперативной сводке штаба ВВС Северного фронта отмечалось: *«Летчик 158-го истребитель-*

ного авианолка Петр Харитонов, ведя воздушный бой с вражеским бомбардировщиком «Юнкерс-88» в районе юго-западнее Пскова, попал под огонь воздушного стрелка противника. Машина младшего лейтенанта Харитонova получила повреждения, отказали пулеметы. Тогда летчик подвел свой истребитель И-16 к хвосту бомбардировщика и воздушным винтом отрубил ему руль высоты. Лишившись управления, фашистский бомбардировщик врезался в землю. Харитонов дотянул до аэродрома и благополучно посадил свою поврежденную машину».

А вот как вспоминал и сам герой тарана: «Не патроны у меня тогда кончились, а пулеметы не стреляли!.. Патрулирую я на «шиачке», вижу одиночный Ю-88. Вспомнил совет одного капитана из оперативного отдела: «Бей по наиболее уязвимым местам!» Атакую и прицеливаюсь по бензобаку. Но не стреляют мои пулеметы. И вдруг — что за черт — противник, дымя, идет на снижение. Перезаряжаю пулеметы и снова атакую. Опять пулеметы молчат, а фашист все снижается, оставляя за хвостом полосу дыма.

Догадался я, что включили они форсаж моторов, хотят обмануть меня, имитируют, будто подбит самолет и вот-вот рухнет. Ну, думаю, не на такого напали. Иду еще раз в атаку и вижу, что метрах в пятидесяти-семидесяти от меня выровнялся бомбардировщик и уходит туда, откуда пришел. Разозлился я страшно и решил таранить...

Подобрался к хвосту «юнкерса». Расстояние сокращается с каждой секундой. Сбавил скорость,

прикинул, куда ударить получше, и винтом обрубил ему рули глубины. Тут уж бомбардировщик действительно пошел к земле. Трое из экипажа сгорели, четвертый выбросился с парашютом, его в плен взяли. Он-то и показал: экипаж состоял из опытных асов, за бомбардировку городов Англии и Франции все имели Железные кресты. Ну, а я, как говорится, на родную землю без потерь приземлился. Многому меня научил этот бой».

Подвиг Харитонов на всю катушку был использован политорганами как «пример беспримерного мужества». В итоге уже 8 июля Харитонову было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением медали «Золотая Звезда» № 543.

Интересно и другое — буквально через два месяца он повторил таран: 25 августа он таранил бомбардировщик He-111.

И снова обратимся к воспоминаниям летчика: «В тот день, 25 августа 1941-го, помню, шел дождь. Я и лейтенант Иозица — странная фамилия у него была, чешская, кажется, — сидели на поле в готовности номер один. К самолетам привезли обед. Но поесть нам так и не удалось: было приказано срочно вылететь на перехват фашистских бомбардировщиков, направляющихся к Ленинграду.

Поднявшись в воздух, мы сразу же обнаружили самолеты противника и, подойдя к ним поближе, завязали бой. Фашисты не ожидали столь стремительного нападения и на какое-то мгновение замешкались. Это решило исход боя. Через несколько минут оба бомбардировщика были сбиты, а третий, тоже изрядно изрешеченный, лег на обратный курс. Я лечу над ним и веду огонь с возможно

более близкой дистанции. Противник, естественно, огрызается, и мне приходится постоянно маневрировать. Но вот боезапас израсходован. Что делать? Кружусь над этим проклятым «Хейнкелем-111», размышлять особенно некогда, чувствую, — еще немного и уйдет. Принимаю решение — таранить. Падаю вниз, выжимая из «шиачка» всю возможную скорость, рублю плоскостью по хвостовому оперению бомбардировщика. Конечно, обе машины потеряли управление... Еле выбрался из кабины.

Плыву под куполом парашюта, слышу, пули свистят. Поднял голову: весь экипаж «хейнкеля» надо мной, четверо их, гадов. Подтянул стропы, чтоб ускорить падение, и так ударился ногами о твердый грунт, что голенища сапог лопнули!

Сгоряча и боли не почувствовал. Постепенно освободился от парашюта, перезарядил пистолет и стал наблюдать, маскируясь в кустах. Господи! Неужели я, летчик, на земле погибну! И вдруг — тра-та-та-та!! Это Иозица меня сверху прикрывает. Ну, думаю, вдвоем-то мы еще повоюем. Летает мой лейтенант и поливает их свинцом на бредущем, чуть ли не к самой земле прижимается. Одного, самого прыткого фашиста он уложил, остальных взяли в плен наши солдаты, прибежавшие на выстрелы.

Только после этого осмотрел я себя, ощупал. Гляжу, пробит пулей левый рукав и левый карман гимнастерки. Обрадовался: рядом была смертяшка и пролетела — значит, счастливчик я. А посмотрел на ноги — ахнул. Распухли как колоды, не слушаются, не идут».

За этот подвиг младший лейтенант Харитонов награжден вторым орденом Ленина. Вскоре он стал командиром эскадрильи 964-го истребительного авиаполка.

В сентябре 1941 года был тяжело ранен в воздушном бою, после чего вернулся в строй только в 1944 году.

По официальным данным, всего за время войны он лично сбил 14 самолетов противника. После войны продолжал службу в ВВС. В 1953 году полковник Харитонов окончил Военно-воздушную академию. Был заместителем командира дивизии.

С 1955 года — в отставке. Жил в Донецке, работал в штабе Гражданской обороны города. Умер 1 февраля 1987 года.

Как и предыдущий случай, следующий таран летчиков ПВО получил широкую огласку, тем более что он был совершен ночью. Речь идет о хорошо известном в советское время таране младшего лейтенанта Талалихина.

В ночь с 6 на 7 августа 1941 года в районе Подольска в 23.28 на И-16 младший лейтенант Талалихин таранил бомбардировщик He-111.

Вылетев на перехват, на высоте 4500 метров он обнаружил врага и устремился в атаку. От первой же очереди загорелся правый мотор вражеского самолета. Однако фашистский летчик прибавил газа, изменил курс и стал уходить со снижением. Талалихин неотступно преследовал врага и поливал его в упор очередями из своих пулеметов. Противник не сдавался, огрызаясь из всех огневых точек. В этот

момент у Виктора кончились патроны. И он решил — надо идти на таран!

Вот как он рассказывал на страницах «Красной звезды» в статье «Как я протаранил немецкий самолет под Москвой»: *«Немецкий самолет был замечен на высоте 4500 метров в районе деревни N. Мне приказали перехватить врага, и я немедленно вылетел наперерез ему. <...> Я зашел неприятелю в хвост и первой же пулеметной очередью повредил правый мотор, бомбардировщик развернулся и бросился наутек от Москвы.*

Преследуя уходящий самолет, я расстреливал его из пулемета. Но <...> «беглец» <...> упорно увертывался от огня и шел вперед, хотя и со снижением. К этому времени у меня кончились боеприпасы. Принимаю решение: таранить. Стараюсь подойти к нему поближе и винтом отрубить хвост. Когда до врага осталось метров 10—15, из хвостовой точки неприятельского самолета засверкала пулеметная очередь. Пули пролетели с правой стороны от кабины, обожгли руку. Тогда я со злостью сказал себе: «Вас четверо, я один. Посчитаемся!» Дал газ и врезался в фашистский самолет.

От удара мой самолет перевернулся на спину. Надо прыгать. Высота 2500 метров. Выбираюсь из кабины с парашютом, делаю затыжку на 800—900 метров. Ясно слышу гул своего самолета, пролетающего мимо меня. Когда парашют раскрылся, я увидел горящий бомбардировщик противника, устремившийся к земле. Приземлился я удачно. <..> Деревня, возле которой я опустился, находилась в 35 километрах от Москвы. Колхозники по-братски встретили меня, быстро перевязали руку, переоде-

ли, напоили молоком и помогли добраться до ближайшей воинской части».

Добавим, что тараненный самолет упал между подмосковными деревнями Добрыниха и Щеглятьево, а экипаж погиб. Обломки этого самолета были выставлены в ЦПКиО, в прессе были многочисленные фотографии, но на них не виден ни номер, ни бортовая регистрация, поэтому точно определить самолет и экипаж не представляется возможным. Можно только предположить, что самолет принадлежал 7./KG26, совершавшему налеты в тот день.

Сам Талалихин опустился в неглубокое озеро на окраине деревни Мансурово в сорока километрах от Подольска, где и был обнаружен местными жителями. Утром на подводе они отвезли отважного летчика в деревню Степыгино, где медсестра местной поликлиники обработала рану и сделала перевязку. А затем с расположенного неподалеку полевого аэродрома на связном самолете У-2 его доставили в свою часть.

Уже не следующий день (8 августа) за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом отвагу и героизм летчику-истребителю младшему лейтенанту Виктору Васильевичу Талалихину было присвоено звание Герой Советского Союза.

«Это большая честь. Мне как-то даже не верится. Ну что я такого особенного сделал? Не сомневаюсь, что и ты сделал бы то же самое», — писал через несколько дней Виктор Талалихин своему брату Александру.

После недолгого лечения он вернулся в строй.

Участвовал в многочисленных боях под Москвой, сбив несколько самолетов противника как лично, так и в группе.

27 октября 1941 года два МиГ-3 и четыре И-16 под командованием Талалихина вылетели на прикрытие наших войск в район деревни Каменки, на берегу реки Нары в восьмидесяти пяти километрах западнее Москвы. В тяжелом воздушном бою герой ночного тарана погиб.

На место гибели на У-2 вылетел начальник штаба полка, который и нашел обломки самолета Талалихина и доставил его тело в полк.

Гроб с телом летчика под охраной почетного караула был установлен в клубе Московского мясокомбината. Через двое суток со всеми воинскими почестями урна с прахом Талалихина была установлена в Москве в главном здании крематория. Посмертно 5 августа 1944 года награжден медалью «За оборону Москвы».

А во время очередного празднования Дня Советской Армии 23 февраля 1959 года урна с прахом Героя была торжественно перенесена из крематория на Новодевичье кладбище.

25 июля 1941 года из разведывательных полетов в район советской столицы не вернулись два Ю-88А-5 из разных подразделений люфтваффе. Один из них (заводской № 0285, бортовой F6+AK) принадлежал 2.(F)/122, второй (заводской № 0453, бортовой F6+AO) — Ergänzungstaffe 1/122. По советским данным, оба самолета стали жертвой истребителей 6-го ИАК ПВО: один из них таранил лейтенант Борис Андреевич Васильев из 11-го ИАП.

А собственно сам случай обычно в литературе описывается следующим образом: Васильев вылетел на патрулирование на Як-1 в район аэродрома у станции Дорохово (Московская область). Когда дежурство уже подходило к концу, с земли поступила команда перехватить группу вражеских бомбардировщиков, следующих севернее зоны патрулирования на высоте 5000 метров. Васильев увеличил скорость и, развернувшись с набором высоты, прямо перед собой обнаружил тройку бомбардировщиков Ю-88. Первая его атака была по ведущей машине, в итоге строй распался. В одной из атак Васильеву удалось поджечь один из двигателей самолета ведущего. Но вскоре патроны кончились, и Васильев принял решение таранить. Советский летчик взял вправо вверх, затем, идя параллельно курсу противников, стал снижаться, разгоняя таким образом самолет. Набрал скорость, Васильев доворачивает к хвосту ведущего, в итоге только задел крылом оперение вражеской машины. Но и этого хватило — вражеский бомбардировщик пошел к земле, упал и разбился, а Васильев приземлился на парашюте¹. За свой подвиг указом Президиума Верховного Совета СССР лейтенант Б.А. Васильев награжден орденом Ленина.

К сожалению, снова вынуждены констатировать, что сам герой погиб через несколько месяцев в воздушном бою 24 октября 1941 года в районе Тучково.

Следующим случаем стал снова таран над Москвой, совершенный в ночь на 29 июля 1941 года

¹ По другим данным, наш летчик смог благополучно сесть на своем аэродроме.

старшим лейтенантом Петром Еремеевым из 27-го ИАП ПВО.

В начале августа 1941 года на Манежной площади в Москве жители столицы с интересом рассматривали обломки вражеского бомбардировщика. Над грудой искореженного металла стоял щит с лаконичной надписью: «Обломки фашистского самолета, сбитого под Москвой старшим лейтенантом Еремеевым».

В газете «Красная звезда» 15 августа 1941 года Алексей Толстой в статье «Таран» писал: «...*Старший лейтенант Еремеев — участник многих воздушных боев — ночью атаковал фашистский бомбардировщик и расстрелял по нему весь боекомплект. К атакованному им фашистскому самолету подходил второй неприятельский самолет. Тогда Еремеев решил идти на таран. Он, подойдя снизу, пропеллером сбил стабилизатор и руль поворота, и фашистский бомбардировщик рухнул на землю. К этому списку тараничников нужно прибавить Героев Советского Союза Талалихина, Здоровцева, Харитонову и других летчиков-героев.*»

Согласно документам, собственно сам таран произошел в ночь на 29 июля, когда в 1.36 над деревней Головино Истринского района Московской области Еремеев на МиГ-3 атаковал бомбардировщик He-111 (заводской № 4115, бортовой 1Н+НС из III./KG 26) (в докладе советского летчика значится Ю-88) унтер-офицера А. Царабека. Летчик расстрелял по нему весь боекомплект, но вражеский самолет продолжал лететь. Тогда Еремеев подошел к бомбардировщику снизу и винтом отрубил стабилизатор и руль поворота, после чего тот рухнул на

землю. Сам приземлился на парашюте. Награжден орденом Красного Знамени.

К сожалению, в ходе битвы за Москву отважный летчик погиб. В оперативной сводке дивизии от 2 октября 1941 года говорится буквально следующее: *«В 4.33 три самолета вылетели на сопровождение штурмовиков, самолеты с задания не вернулись. Причины не установлены. Экипажи — летчики старший лейтенант Еремеев, лейтенант Крапивко и младший лейтенант Тюрин. Погода — низкая облачность...»*

То есть формально самолеты и летчики «пропали без вести», хотя их дальнейшую судьбу проясняет другой документ из архива полка: *«Дополнительным выяснением установлено: звено МиГ-3, не вернувшееся с боевого задания 2 октября 1941 года, сбито в воздушном бою группой самолетов противника. Два экипажа — летчики старший лейтенант Еремеев и младший лейтенант Тюрин в результате воздушного боя против четырех Ме-109 после произведенных атак по самолетам противника были подожжены противником. Еремеев дотянул до деревни Красуха, где упал и сгорел. Тюрин... горящим упал в районе деревни Труска, умер на руках у бойцов, извлекивших его из самолета. Третий самолет младшего лейтенанта Крапивко, будучи подожженным, упал на 700 метров юго-западнее деревни Б. Веретье в болото. Летчик получил ранение и отправлен в госпиталь. Самолет затянуло в болото».*

Несмотря на удачный случай ночного тарана, формально Героем Петр Еремеев стал более чем че-

рез полвека после совершения подвига — только 21 сентября 1995 года, причем уже не Советского Союза, а России¹.

Следующим случаем удачного тарана немецкого бомбардировщика над Москвой был эпизод с He-111Н-5 (заводской № 4250, бортовой А1+НН) из 1-го отряда 53-й бомбардировочной эскадры. Согласно официальным данным, отраженным в Бундесархиве, в ночь с 9 на 10 августа 1941 года этот самолет вместе с экипажем был потерян от зенитного огня, но некоторое разночтение в этом эпизоде, на наш взгляд, не настолько серьезно, чтобы исключить версию об удачном таране этого самолета старшим лейтенантом Виктором Александровичем Киселевым из 34-го ИАП 6-го ИАК ПВО.

А уже на следующий день — 11 августа 1941 года — произошел случай тарана, широко описанный в печати. В тот день на МиГ-3 совершил высотный таран заместитель командира эскадрильи уже упоминавшегося 27-го ИАП, лейтенант Алексей Николаевич Катрич. В 9.30 он в паре с лейтенантом М.И. Медведевым вылетел на перехват вражеского разведчика, идущего, по докладам постов ВНОС, курсом на Бологое. Вскоре у ведомого перегрелся двигатель, и он был вынужден вернуться на аэродром. Тогда Катрич в одиночку бросился за «дорнье». Не дойдя до Бологого, противник развернулся и пошел вдоль ветки железной дороги Москва—Ленинград. Катрич настиг его над Осташковом на высоте около 8000 метров и, по его докладу, с расстоя-

¹ Моисеев А. Первый таран // Южноуральская панорама (Челябинск). — 24.04.2003. — С. 9.



А.Н. Катрич в кабине своего МиГ-3 (июль 1941 г.)

ния 100 метров прошил пулеметной очередью от хвоста к мотору весь самолет.

Стрелок из кабины открыл ответный огонь, но не причинил вреда истребителю. Второй очередью Катрич поджег один из двигателей, третьей — убил стрелка. Следующей очередью он намеревался ударить по кабине пилота, но патроны кончились. В то время как вражеский разведчик продолжал лететь, Катрич принял решение таранить. Быстро сближаясь с бомбардировщиком, зашел к нему под небольшим углом с левой стороны и концами винта своего самолета повредил стабилизатор и киль. После этого мгновенно убрал газ и отвернул истребитель в сторону, чтобы не задеть плоскость «дорнье». Самолет противника качнулся, потом свалился на крыло и пошел вниз. На высоте 600 метров вражескому летчику удалось выровнять самолет, но ненадолго. Вскоре он врезался в землю возле села Старица и сгорел.

А вот как вспоминал о таране уже после войны генерал-полковник авиации Катрич: *«В тот день, 11 августа 1941 года, мне повезло четырежды... В первый раз мне повезло, когда, идя на излюбленной для «мига» высоте около восьми тысяч метров, заметил тянущийся с запада на восток белый шлейф от идущего надо мной самолета. Здоровье позволяло мне тогда летать без кислородной маски и повыше. Я нагнал его, забравшись на девять тысяч метров...»*

Второе везенье — солнышко светит мне в затылок... Они меня не видят, а я наблюдаю и делаю вывод: снимают, гады, на фотокамеру железную дорогу Москва—Ленинград. А по ней — эшелон за эшелоном, а при той ясной погоде — и эшелоны, и все узловые станции как на ладони. Не встретить я этого «фотографа» — придет следом косяк бомберов, разбомбят!

Третье везенье — первой же очередью я поразил их стрелка, и один мотор задымил. Они — в драп. Я следом, жму на гашетки, а пулемет заклинило! Боеприпас есть — на земле потом проверил всенародно, — пулеметы молчат. В подобные моменты такая страшная злость охватывает, что ни о чем другом не думаешь, кроме одного — сбить!..»

И везет мне в четвертый раз: таранил — и остался жив!

Думаю, помогла выучка парадов на Красной площади, когда мы шли точно на метр друг от друга, вырисовывая в небе сложные фигуры.

Ну, а как провести удар, чтоб живым остаться, я теоретически знал и не раз прикидывал еще на земле, как многие наши летчики, свои действия.

Произвел расчет скоростей, зашел сверху справа, чтобы под его обломки не попасть, и рубанул винтом по стабилизатору.

Скрежет металла. Тряхнуло меня. Мотор издал какой-то надсадный рев. Все...

Он пошел вниз, а я отслеживал внимательно место его падения, у нас ведь в ВВС на слово не поверят, вещественное доказательство — рухнувший самолет врага — потребуют. Он грохнулся, как я определил по карте, на окраине города Зубова, при впадении в Волгу реки Вазузы.

А я на своем еле дышащем моторе «мигаря», не любящего крутые пики, осторожно дотянул до родного поля в Мизалово под Калинином и сел как положено»¹.

Лейтенант Катрич благополучно приземлился на свой аэродром. Единственным повреждением истребителя оказались погнутые концы двух лопастей винта. Это был первый в мире высотный таран.

Немецкие источники действительно подтверждают в этот день потерю по неизвестной причине разведчика Do-215 (заводской № 0075, бортовой L5+LC) из 1./ObdL (1-я эскадрилья Главного командования люфтваффе), совершавшего разведывательный полет по маршруту Орел—Тула. Его экипаж, во главе с лейтенантом Р. Родером, по сей день числится пропавшим без вести.

12 сентября 1941 года в воздушном бою на дальних подступах к Москве лейтенант Катрич вторично применил таран и уничтожил бомбардировщик противника (к сожалению, найти подтверждение в

¹ Жукова Л.Н. Выбираю таран. — М.: Молодая гвардия, 1985. — С. 228.

немецких документах на этот таран не удалось). И снова Катрич смог произвести посадку на своем аэродроме. 28 октября 1941 года ему присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1943 году гвардии капитан А.Н. Катрич получил самолет Як-1, построенный на средства председателя колхоза «Чапаевец» Саратовской области И.Д. Фролова. Войну гвардии майор Катрич закончил в должности заместителя командира полка. Всего за это время, согласно официальным данным, он совершил более 250 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 14 самолетов противника.

После войны продолжал службу в авиации. В 1950 году окончил с отличием Краснознаменную военно-воздушную академию, в 1959-м — Военную академию Генерального штаба. Занимал ответственные должности в ВВС, был первым заместителем министра гражданской авиации. В 1965 году Катричу одному из первых присвоено звание «Заслуженный военный летчик СССР». Генерал-полковник авиации А.Н. Катрич жил в Москве, где и умер в конце 2004 года. Похоронен на Троекуровском кладбище.

20 августа 1941 года немецкие источники отмечают факт невозвращения на свой аэродром из полета на разведку погоды в районе Орел—Вязьма—Калинин He-111H-3 (заводской № 3183, бортовой 5M+A) из состава 26-го отряда метеоразведки. Весьма вероятно, что именно его уничтожил тараном лейтенант 24-го ИАП ПВО Павел Васильевич Демёнчук. На таран он пошел, уже будучи тяжело раненым стрелками «хейнкеля». Оба самолета разбились северо-западнее г. Медынь. Наш пилот погиб, немцы числятся пропавшими без вести.

А через две недели (9 сентября) в этом же районе люфтваффе потеряло Ю-88А-5 (заводской № 0587, бортовой 6М+DM) отряда дальней разведки 4.(F)/14, отправившийся по маршруту Вязьма—Тула—Орел. На подступах к Туле его таранил летчик 124-го ИАП младший лейтенант Николай Леонтьевич Грунин. Экипаж бомбардировщика во главе с Р. Люгером выбросился на парашютах и был взят в плен¹.

Сам Грунин также был вынужден покинуть свой поврежденный истребитель и приземлился на парашюте. За этот подвиг был награжден орденом Красного Знамени. Погиб 16 сентября 1942 года при выполнении боевого задания.

В очередной раз отличились летчики 124-го ИАП уже 14 сентября, когда на перехват воздушного разведчика были подняты младшие лейтенанты Владимир Иванович Довгий и Борис Григорьевич Пирожков. Для уничтожения вражеской машины после израсходования боеприпасов им пришлось совершить двойной таран. Оба летчика благополучно приземлились на аэродроме. Почти «несбиваемым» оказался самолет-разведчик Ю-88А-4 (заводской № 1267) из состава 1.(F)/33. Он не вернулся из полета в район Вязьма—Тула. По советским данным, он упал возле деревни Ханино в 65 километрах западнее Тулы. Оба наших самолета благополучно вернулись на свой аэродром. Подвигу молодых летчиков был посвящен выпуск «Окон ТАСС» № 269.

Интересно дальнейшее участие этих летчиков в войне — в октябре в очередном воздушном бою под Москвой погиб и Довгий (получивший за таран «по-

¹ По другим данным, спасся только командир экипажа.

ложенный» орден Ленина посмертно), Пирожков провоевал еще год, погибнув после совершения второго тарана. Пирожков через несколько дней на подступах к Москве огнем из бортового оружия сбил вражеский разведчик Ю-88, шедший на высоте 10 000 метров.

В октябре 1941 года назначен командиром эскадрильи 787-го истребительного полка, летал на Як-1.

Всего к сентябрю 1942 года, согласно официальным данным, старший лейтенант Б.Г. Пирожков совершил 242 боевых вылета, в воздушных боях сбил пять самолетов противника.

А погиб он 4 сентября 1942 года в воздушном бою в районе Тулы. Тогда его эскадрилья была поднята на перехват группы бомбардировщиков He-111 в сопровождении истребителей Me-109, направляющихся к Москве. По официальной версии событий, приказав эскадрилье атаковать противника, Пирожков направил свой Як-1 в сторону ведущего «хейнкеля» и несколькими очередями поджег его. Затем, маневрировав, устремился на другой бомбардировщик, который летел под прикрытием шести «мессершмиттов». Поймав его в прицел, Пирожков выпустил две длинные очереди. В это время его самолет попал под интенсивный огонь врага: из строя вышла пушка.

Тогда, дав газ, Пирожков нанес удар винтом своего самолета по «хейнкелю» и сбил его. От удара истребитель стремительно понесся к земле. Летчик, получив тяжелое ранение, потерял сознание. У самой земли он пришел в себя, выровнял самолет и, преодолевая боль, привел его на свой аэродром. Умер сразу после посадки. Похоронен в Туле.

14 февраля 1943 года старшему лейтенанту Б.Г. Пирожкову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Двойной таран в ходе битвы под Москвой совершил и младший лейтенант Георгий Никандрович Старцев из 171-го ИАП. Первый его таран датируется 14 сентября 1941 года, когда он вылетел на истребителе МиГ-3 на перехват немецкого бомбардировщика Ю-88. Его ведомый из-за неполадки не смог взлететь, и Старцев ушел на задание

один. Возле станции Горбачево Тульской области он обнаружил противника и атаковал его, но безрезультатно. Фашист развернулся и, маневрируя по высоте и меняя курс, под покровом облачного слоя на предельной скорости ушел на запад.

Возвращаясь на свой аэродром, у станции Скуратово Старцев обнаружил другой Ю-88, направлявшийся в сторону Тулы. Хотя горючего и патронов оставалось мало, Старцев решил сбить врага любой ценой. Он смог забраться на 500 метров выше противника и с пикирования пошел в атаку.

Используя преимущество в высоте и скорости, Старцев быстро настиг противника, однако к этому моменту боеприпасы у него кончились, он решил



Старший лейтенант
В. Киселев,
совершивший таран
в ходе битвы за Москву

таранить. Сблизившись с бомбардировщиком, он нанес удар винтом по его хвостовому оперению. «Юнкерс» клюнул носом и пошел к земле. Его экипаж выбросился на парашютах. Советский летчик сначала сделал попытку посадить поврежденный истребитель, но когда понял, что машина неуправляемая, то воспользовался парашютом¹. За свой подвиг награжден орденом Красного Знамени.

Этот таран подтверждается немецкими архивными документами. Согласно им, был списан как 60%² потерянный He-111Н-6 (заводской № 4441) из состава 1./KG 100. Правда, обстоятельства потери весьма отличаются от советских — так, в послевоенной истории KG 100 детально описывается случай, когда бомбардировщик был таранен советским истре-

¹ По другим данным, все-таки смог посадить поврежденный самолет.

² В годы Второй мировой войны в люфтваффе существовала собственная система классификации и учета повреждений самолетов, выраженных в процентах. В данной таблице авторы показали, что же означали на практике эти проценты:

Проценты	Реальные повреждения
До 10 %	Небольшие повреждения, которые устраняются механиком самолета.
10—24%	Повреждения средней степени тяжести, требующие ремонтных работ на уровне технической службы подразделения.
25—39%	Повреждения, для устранения которых требуется участие технического офицера и главного механика подразделения.
40—44%	Серьезные повреждения, для устранения которых требуется замена двигателя или одной из систем.
45—59%	Тяжелые повреждения, требующие замены одного или нескольких основных компонентов или систем. В большинстве случаев требуется отправка самолета на ремонтный завод. Однако в некоторых случаях ремонт выполняется в аэродромных условиях.

бителем И-16¹, но экипаж смог перетянуть линию фронта, тут управление окончательно было потеряно, и бомбардировщик врезался в сельский дом. Причем три члена экипажа получили ранения, из них двое — тяжелые.

А 7 октября 1941 года на подступах к Москве Старцев таранил второй самолет противника, и это был тоже бомбардировщик.

Позже он в составе полка воевал под Москвой, Орлом, Воронежем, Гомелем, Ригой и в Курляндии. Всего за годы войны на МиГ-3, Ла-5 и Ла-7 совершил 200 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 9 самолетов противника.

После демобилизации в 1945 году майор Старцев жил в Тюмени, где служил в гражданской авиации пилотом, командиром звена, штурманом отряда. После списания с летной работы работал бетонщиком на стройке. К сожалению, дату его смерти доступные авторам источники не приводят.

Следующим в списке «таранщиков» был летчик 11-го истребительного авиационного полка Алексей Петрович Бритиков, который 30 сентября на подступах к Москве таранил вражеский бомбардировщик.

После битвы под Москвой воевал под Сталинградом, на Южном и 1-м Украинском фронтах. Был трижды ранен, но каждый раз возвращался в строй.

Всего за время войны, по официальным данным, произвел 510 боевых вылетов, в 78 воздушных боях сбил лично 18 и в группе 5 самолетов.

Только после окончания войны (15 мая 1946 го-

¹ Хотя Старцев совершил таран на МиГ-3. Вероятно, произошла ошибка в идентификации, хотя спутать эти два разных типа истребителя крайне проблематично.

да) ему присвоено звание Героя Советского Союза. Сделал карьеру в ВВС, окончив в 1951 году Военно-политическую академию имени В.И. Ленина. Работал преподавателем в Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е. Жуковского. С 1972 года полковник в запасе. Бритиков жил и умер 30 января 1978 года в Москве.

Очередной случай тарана произошел 29 октября и снова в Московской зоне ПВО, когда командир звена 176-го истребительного авиационного полка старший лейтенант Сергей Иванович Катуров в воздушном бою над своим аэродромом в районе города Клин Московской области уничтожил тараном бомбардировщик противника, пытавшийся нанести бомбовый удар по стоянке самолетов. На поврежденном самолете произвел посадку на своем аэродроме. Пережил войну, с 1947 года майор Катуров — в запасе. Жил в Москве.

А вот таран младшего лейтенанта К.И. Букварева из 34-го истребительного авиационного полка в небе Москвы требует отдельного исследования, так как в советской литературе не указана даже дата — указывается, что просто «в ноябре 1941 года». За этот подвиг летчик был награжден орденом Красного Знамени.

Позднее был командиром звена, заместителем командира и командиром эскадрильи, помощником командира полка по воздушно-стрелковой службе. В воздушных боях сбил лично пять и в составе группы два самолета противника. Награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды. После войны продолжал службу в ВВС, ушел в запас в звании полковника.

Скоро над Москвой произошел и следующий случай таранного удара — 4 декабря 1941 года в воздушном бою на подступах к Москве таранил вражеский бомбардировщик He-111 сержант Абрам Георгиевич Левин из 11-го истребительного авиационного полка. Советский летчик погиб при таране.

Весьма «урожайным» на тараны для летчиков ПВО был и следующий, 1942 год. Уже в первый день 1942 года был уничтожен первый вражеский самолет в районе Сталинграда. Недалеко от станицы Иловлинской сержант 788-го ИАП 102-й ИАД ПВО Юрий Витальевич Лямин винтом отрубил хвостовое оперение «Юнкерса-88». Два немецких летчика выпрыгнули с парашютом и были взяты в плен. Вероятно, это был пропавший без вести Ю-88 (заводской № 1458, бортовой Е6+NM) из состава 4.(F)/122.

Сам Лямин погиб в воздушном бою 6 сентября 1942 года.

7 февраля 1942 года в 9.50 политрук Годовиков из 1-й эскадрильи 740-го истребительного авиационного полка (Череповецко-Вологодский дивизионный район ПВО) вылетел во главе пятерки МиГ-3 по сигналу тревоги. В воздухе на высоте 7000 метров он первым обнаружил воздушный разведчик Ю-88 и пошел на сближение. Он догнал противника у станции Заборье (в 45 километрах западнее города Бабаева Вологодской области). Заметив преследование, вражеский пилот сделал левый разворот и попытался уйти в облака. Разгадав замысел врага, Годовиков ринулся наперерез. Стрелки «юнкерса» открыли по нему огонь. Годовиков уклонился от вражеских трасс и сам открыл огонь. Первой очередью он поразил стрелка, потом поджег двига-

тель «юнкерса», но тот продолжал лететь в сторону фронта. Когда кончился боезапас, Годовиков передал на КП по радио, что идет на таран. Подойдя вплотную, он нанес удар по хвостовому оперению «юнкерса». Вражеский самолет рухнул вниз. От удара Алексей Николаевич, видимо, потерял сознание и не смог покинуть неуправляемый истребитель.

Это была достаточно серьезная кадровая потеря, так как летчик участвовал в советско-финской войне, начало войны встретил в Либаве, потом был переведен в ПВО. В ноябре 1941 года в воздушном бою в районе Апраксина городка сбил Me-109. 29 декабря в густой облачности на подходе к Вологде сбил бомбардировщик Ю-88, а другой заставил сбросить бомбы и повернуть обратно. Сбитый им «юнкерс» был выставлен на площади в центре Вологды на всеобщее обозрение.

Обломки самолета Годовикова были обнаружены 8 февраля 1942 года в полукилометре от сбитого им «юнкерса». 4 марта 1942 года ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

По мере продвижения линии фронта и летчики из состава частей ПВО были привлечены к непосредственным боевым действиям. И тут они продолжали совершать свои «коронные» тараны, так, 20 мая 1942 года в районе Ельца младший лейтенант Виктор Антонович Барковский из 591-го ИАП ПВО таранным ударом уничтожил вражеский бомбардировщик. Сам летчик погиб. По данным противника, в этот день из разведки по маршруту Касторное—Липецк—Ливны не вернулся самолет-разведчик Ю-88D (заводской № 2832, бортовой TL+BL) из 3.(F)/10.



Дважды Герой Советского Союза Амет-Хан Султан.
Свою первую победу в войне одержал тараном

14 февраля 1943 года ему посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Награжден орденом Ленина. Похоронен в городе Ельце на площади Революции.

Однако это были единичные случаи — в основном летчики ПВО продолжали прикрытие внутренних районов страны. Причем весной 1942 года ожесточенным немецким бомбардировкам подвергся район Поволжья, где произошло и несколько таранов.

Так, 31 мая 1942 года на подступах к Ярославлю отличился будущий дважды Герой Советского Союза, на тот момент лейтенант Амет-Хан Султан. В од-

ном из боев этого дня он тараном уничтожил вражеский самолет, а свой «як» благополучно посадил на аэродром. Интересно, что и в этом случае немецкие архивы подтверждают потерю разведчика — на этот раз это был Ю-88D-1 (заводской № 1604, бортовой 5T+DL) из состава 3.(F)/ObdL, отправившийся на дальнюю разведку района Вологда—Рыбинск.

Однако не всегда случаи таранов можно проверить перекрестными данными, не только из-за недостатка (или завуалированности) советских материалов, но очень часто и из-за ошибок в немецкой документации. Так, по данным Бундесархива, 3 июня 1942 года в районе Полтавы пропал без вести со всем экипажем разведчик Ю-88 (заводской № 721) из состава 3.(F)/10. До последнего времени считалось, что экипаж погиб, однако относительно недавно пилот этого самолета Д. Пюттер опубликовал свои мемуары. Оказывается, его самолет был таранен советским истребителем, сам летчик покинул поврежденный самолет с парашютом, попал в плен и после войны вернулся на родину. Причем этот случай практически идеально подтверждается советскими данными, согласно которым южнее Липецка лейтенант Михаил Алексеевич Проскурин, летчик 487-го ИАП ПВО, таранил немецкий самолет. Сам герой получил орден Ленина и благополучно довоевал до Победы.

День 3 июня отмечен еще одним тараном. Под Малоярославцем младший лейтенант Михаил Александрович Родионов из 562-го ИАП ПВО ценой собственной жизни на малой высоте уничтожил вражеский бомбардировщик. Летчик посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза. И в

этом случае удастся соотнести с немецкой потерей — из разведывательного полета по маршруту Киров—Калуга не вернулся Ю-88D-5 (заводской № 1764, бортовой 6M+LM), принадлежавший отряду дальней разведки 4.(F)/11.

В июле 1942 года отмечено по крайней мере три тарана, совершенных летчиками ПВО. 13 июля с боевого задания возвращался летчик 721-го истребительного авиационного полка (147-я истребительная авиационная дивизия, Рыбинско-Ярославский дивизионный район ПВО) младший лейтенант Степан Федорович Кырчанов. Возле деревни Каменка Воронежской области его атаковали три истребителя Me-109. Горючее у Кырчанова было на исходе, его самолет был поврежден, а сам он ранен в руку, но из боя не вышел. На поврежденном самолете пошел в лобовую атаку и тараном уничтожил один из «мессершмиттов». Приземлился на парашюте.

15 сентября 1942 года под Сталинградом тараном сбил бомбардировщик противника Ю-88. Немецкие документы подтверждают, что в районе устья реки Царицы тараном был уничтожен Ю-88А-4 (заводской номер 5749, бортовой F1+BT) командира 9-го отряда 76-й эскадры. Сам командир и один из членов экипажа хотя и получили при этом ранения, но смогли приземлиться на парашютах на немецкой территории. Еще двое немцев оказались по другую сторону линии фронта и считаются пропавшими без вести.

Позже был командиром звена, заместителем командира и командиром эскадрильи. В январе 1943 года в воздушном бою в районе Курска был сбит над территорией противника. Раненый несколько суток

пробирался к своим, но был схвачен немцами и помещен в концлагерь Мосбург (Бавария). Бежал, но был схвачен на территории Чехословакии и отправлен в лагерь Ламсдорф. Снова бежал и опять неудачно. После третьей попытки попал к словацким партизанам. Воевал во 2-й партизанской бригаде. Во время Словацкого национального восстания командовал отрядом имени Тельмана в Зволене.

31 декабря 1945 года уволился в запас. Окончил Свердловский горно-металлургический техникум. Жил в городе Краснотурьинске Свердловской области. В 1955 году переехал в Богданович, затем жил в Артемовском. Работал в различных партиях Уральского геологического управления. Позже переехал в Свердловск, до выхода на пенсию работал в Уральском тресте инженерно-строительных изысканий.

А 23 июля летчик 629-го авиаполка 102-й авиадивизии ПВО старший сержант Александр Попов на И-16 вылетел на перехват группы бомбардировщиков, определенных им как «Дорнье-215». Произвел несколько атак. Ему удалось уничтожить верхнего стрелка и повредить самолет. Пытаясь выполнить очередную атаку, Александр обнаружил, что боекомплект израсходован полностью. Вражеский самолет стал уходить. Тогда молодой летчик решает его таранить. Враг, уклоняясь от атак, маневром снизился до бреющего полета. Попов выбрал удобный момент и винтом своего истребителя ударил по хвостовому оперению «дорнье». Самолет противника, лишившись рулевого управления, «клюнул» на нос и врезался в землю. Александр приземлил свой поврежденный И-16 на фюзеляж неподалеку от места падения фашистского самолета.

9 августа 1942 года в воздушном бою был тяжело ранен. В мае 1943 года уволился в отставку по инвалидности. Вернувшись на родину, работал в геолого-разведывательной группе. Был избран вторым секретарем райкома ВЛКСМ. В 1952 году стал первым секретарем райкома партии. 11 января 1957 года за заслуги в освоении целинных и залежных земель, организованное проведение уборки урожая и хлебозаготовок ему присвоено звание Героя Социалистического Труда.

А 27 июля 1942 года на подступах к Горькому в районе г. Павлова-на-Оке на МиГ-3 таранил «Юнкерс-88» старший лейтенант 722-го ИАП ПВО Петр Иванович Шавурин. Сам же после тарана благополучно приземлился на парашюте. По архивным данным, его противником был Ю-88D-5 (заводской № 430022) из 1.(F)/ObdL. Ровно через пять месяцев, день в день, Петр Иванович снова нанес ущерб группе воздушной разведки командования люфтваффе. На этот раз он таранил разведчика в районе станции Поворино, «приземлив» Ю-88D (заводской № 1730, бортовой T5+AK) из состава 2.(F)/ObdL. Вскоре, 14 февраля 1943 года, П.И. Шавурин получил звание Героя Советского Союза, став единственным советским летчиком, имеющим безусловное подтверждение двух «таранных» побед.

Воевал Шавурин до конца войны. Командовал эскадрилей, затем полком. Всего совершил 350 боевых вылетов на штурмовку войск противника, сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, прикрытие наземных войск, ведение разведки.

После войны продолжал служить в ПВО. Окончил Краснознаменную военно-воздушную академию.

С 1974 года полковник Шавурин — в запасе. Жил в Днепропетровске (Украина), работал в аэропорту. Умер 9 октября 2002 года и похоронен в Днепропетровске на Запорожском кладбище на аллее Героев.

Еще один высотный таран в районе Москвы 10 августа 1942 года совершил летчик 34-го истребительного авиационного полка (6-й истребительный авиационный корпус, Московский фронт ПВО) сержант Тимофей Григорьевич Белоусов. На высоте 9000 метров он на истребителе МиГ-3 таранил бомбардировщик Ю-88. Награжден орденом Красной Звезды. Позже воевал в составе Западного и Центрального фронтов ПВО.

Буквально через месяц (11 сентября) в районе Сталинграда отличился старший сержант Дмитрий Васильевич Гудков, летчик 976-го ИАП. Сам факт тарана вряд ли бы заслуживал отдельного упоминания, если бы не два обстоятельства — подтверждение самого факта тарана немецкими данными и прекрасные воспоминания советского летчика. Итак, в этот день Гудков вылетел на перехват немецкого разведчика, обнаруженного в районе станции Полласовка, севернее Сталинграда. В результате поиска противник был обнаружен и уничтожен тараном. Немецкий самолет упал недалеко от селения Кайсацкое, два летчика попали в плен. Сам Гудков покинул поврежденный самолет и приземлился на парашюте. По данным Бундесархива, в этот день не вернулся из разведки района Камышин—Сталинград самолет Ю-88D-1 (заводской № 430333, бортовой T1+DL) из отряда дальней разведки 3.(F)/10. Четыре члена экипажа числятся пропавшими без вести.

А вот как этот случай описывал сам герой тарана в книге «Сто сталинских соколов в боях за Родину (Сборник боевых эпизодов из опыта Героев Советского Союза)»: *«В августе—сентябре 1942 г. противник усиленно рвался к Сталинграду. Его разведывательная авиация летала днем в глубь нашей территории, до 300 км от линии фронта. Особенно усиленные полеты разведывательной авиации производились в район железной дороги Саратов—Астрахань. Эта дорога была единственной, по которой шли эшелоны к войскам, обороняющим Сталинград. Над ней разведчики появлялись до 10 раз в день на высотах от 3000 до 5000 м. Бывали случаи, когда попутно с разведкой одиночные самолеты бомбили эшелоны и ж.-д. полотно. Наша истребительная группа, состоявшая из инструкторов-летчиков Качинской авиашколы, вела борьбу с разведчиками на участке железной дороги Урбах—Эльтон протяжением 250 км. Группа работала с двух аэродромов. Основной аэродром Красный Кут и площадка около ст. Палласовка, 100 км южнее ст. Красный Кут.*

Наша эскадрилья находилась на площадке. Связь с постами наблюдения, имевшимися на каждой станции железной дороги, и с Красным Кутом была телефонная. Посты ВНОС сообщали тип, высоту, количество и направление полета самолетов противника. В зависимости от интенсивности полетов разведчиков на земле дежурили парами, звеньями или всей эскадрильей. От патрулирования группой командование отказалось, так как брошенные немцами в район железной дороги диверсанты сообщали по радио самолетам-разведчикам

еще на подходе о районе нашего патрулирования и разведчики обходили этот район.

Вылет на перехват производился по сигналу с КП командира группы из Красного Кута, так как разведчики противника в большинстве случаев заходили на разведку железной дороги со стороны Красный Кут и летели на юг через Палласовку, вдоль железной дороги.

11 сентября 1942 г. в 9.00 я с ведомым Шлыковым дежурил на самолетах Як-1 в готовности № 1. С КП командира группы передали, что на высоте 3000 м летит разведчик в направлении Палласовки. Нам дали сигнал немедленного вылета — ракету. Взлетели в зону перехвата — севернее ст. Палласовка.

Через три минуты после взлета на высоте 2000 м я увидел выше себя, примерно на 1000 м, разведчика Ю-88, который летел с курсом 180 вдоль железной дороги. Пошли на сближение. Вскоре за хвостом разведчика появилась полоса черного дыма, видимо, экипаж заметил нас и теперь уходил с набором высоты, включив моторы на полную мощность. Лишь спустя 10 минут мы сблизились с ним.

С дистанции 400—300 м я открыл огонь на поражение стрелка. У меня израсходовались боеприпасы и отказало оружие. Теперь разведчик мог уйти безнаказанно, получив нужные разведданные. Нет! Упустить нельзя. Хотя бы ценой собственной жизни я решил таранить Ю-88. Но как? Этого я не знал.

Явилась мысль выскочить вправо из-под плоскости разведчика и с левым разворотом сверху ударить носом своего самолета в фюзеляж разведчи-

ка. Так я и сделал. Перед тараном я не снизился, а догнал на параллельных курсах разведчика и подошел вплотную к нему. В последние секунды в моей памяти запечатлелось: высота 5000 м, скорость по прибору 450 км/час. При ударе меня выбросило из кабины. Я благополучно приземлился на парашюте и вернулся в свою часть.

Разведчик Ю-88, разбитый на две части, упал в двух километрах от ст. Кайсацкая Казахской ССР, Астраханской железной дороги».

А 4 октября 1942 года на перехват вражеского разведчика вылетел сержант 802-го ИАП Николай Федорович Шутов. Недалеко от Сызрани он таранил немецкую машину, но и сам погиб. Из числа экипажа разведчика двое были взяты в плен. Можно предположить, что в этом эпизоде речь идет о пропавшем без вести в неизвестном районе Ю-88D-1 (заводской № 1635, бортовой T5+EL) из уже упоминавшейся 3.(F)/ObdL. Этот «юнкерс» стал единственным самолетом врага, уничтоженным в пределах Куйбышевского дивизионного района ПВО.

8 октября 1942 года на подступах к Сталинграду таранил фашистский самолет летчик 652-го истребительного авиационного полка (102-я истребительная авиационная дивизия, Сталинградский корпусной район ПВО) старшина С.Т. Бокарев.

Затем воевал на Юго-Западном фронте. Был командиром звена, заместителем командира эскадрильи, помощником командира полка по воздушно-стрелковой службе. После войны продолжал службу в ВВС. С 8 мая 1958 года подполковник Бокарев — в запасе.

А через два дня отличился старший лейтенант

Иван Филиппович Казаков, командир звена 572-го ИАП (102-я истребительная авиационная дивизия, Сталинградский корпусной район ПВО). Во время вылета на перехват он, не имея боеприпасов, таранил на своем ЛаГГ-3 (по другим данным, на Як-1) вражеский самолет-разведчик. Немецкая машина рухнула на землю в 60 километрах северо-западнее Астрахани, а Иван Филиппович благополучно сел на свой аэродром. По данным немецких архивов, в этот день не вернулся из разведки по маршруту Астрахань—Елань Ю-88D-1 (заводской № 1613, бортовой T1+KL) из состава 3.(F)/10.

За этот подвиг награжден орденом Ленина. После войны продолжал службу в ВВС. Последние сведения о нем датируются 22 апреля 1960 года, когда полковник Казаков ушел в запас.

В этот же день (10 октября) отличился и другой летчик ПВО — на этот раз из состава 822-го истребительного авиационного полка (105-я истребительная авиационная дивизия, Грозненский дивизионный район ПВО) лейтенант Григорий Константинович Мартыс. Отражая налет немецкой авиации на город Грозный, он сбил один бомбардировщик противника, а другой таранил. Награжден орденом Ленина. К сожалению, кроме констатации самого факта тарана никаких других данных ни о летчике, ни о тараненном им самолете на сегодняшний день авторам найти не удалось.

Следующие два случая тарана относятся к району Курской дуги, и совершил их один летчик. 12 марта 1943 года в районе деревни Двуречка на самолете Як-1 таранил бомбардировщик противника He-111 командир звена 573-го истребительного авиацион-

ного полка (101-я истребительная авиационная дивизия ПВО) лейтенант Иван Никифорович Бухтияров. Сам летчик произвел благополучную посадку в поле на поврежденном самолете.

Однако второго тарана он не пережил — 24 мая 1943 года в трех километрах западнее деревни Уразово Валуйского района Белгородской области на самолете Як-7Б таранил «юнкерс». От удара истребитель Бухтиярова загорелся. Пытался приземлиться на парашюте, но погиб.

25 марта 1943 года в районе Батайска на перехват группы вражеских бомбардировщиков была поднята группа И-16 738-го истребительного авиационного полка (105-я истребительная авиационная дивизия, Грозненский дивизионный район ПВО). В какой-то момент боя старший лейтенант С.П. Макаров таранил один из самолетов противника, причем выжить ему не удалось.

На этом же направлении и в один день (9 мая 1943 года) совершили два тарана сразу два летчика 961-го истребительного авиационного полка (105-я истребительная авиационная дивизия, Грозненский дивизионный район ПВО) — это были старший сержант Владимир Петрович Бахтин (1923 г.р.) и лейтенант Анатолий Васильевич Киричков (1922 г.р.). Несмотря на то что один таранил He-111, а другой — Ю-87, их судьба была одной — оба они погибли.

В районе Краснодара отмечен и следующий случай тарана — 13 мая 1943 года на высоте 7000 метров летчик 628-го истребительного авиационного полка (Краснодарский дивизионный район ПВО) старший сержант Константин Данилович Михайлов перехватил разведчик He-111 и открыл по нему

огонь. Однако, израсходовав весь боекомплект, советский летчик не добился нужного результата, поэтому принял решение таранить. Сблизившись с «хейнкелем», он нанес два последовательных удара винтом по хвостовому оперению. Потеряв управление, «хейнкель» рухнул на землю. От удара истребитель Михайлова отбросило в сторону. Пилот на некоторое время потерял сознание. Тем временем самолет вошел в штопор. Придя в сознание на высоте 3000 метров, Михайлов выровнял самолет и привел его на свой аэродром. На земле в фюзеляже и плоскостях истребителя было обнаружено более 20 пулевых пробойн. Указом Президиума Верховного Совета за смелость и мужество, проявленные при уничтожении вражеского разведчика, Михайлов награжден орденом Ленина. К сожалению, через два месяца — 28 июля — лейтенант Михайлов погиб в воздушном бою.

После того как линия фронта покатила на запад, немецкие разведчики практически перешли на «ночной образ жизни». Старались бороться с ними и советские летчики. Так, в ночь на 8 июня старший лейтенант Борис Сергеевич Табарчук из 722-го ИАП ПВО обнаружил самолет противника и принял решение — таранить, даже не открыв огонь. Как после доложил летчик, силуэт «немца» был плохо виден, и, боясь промаха, он решил не допустить бомбометания любой ценой. Табарчук ударил винтом своего МиГ-3 по рулям «хейнкеля», после чего совершил вынужденную посадку на «брюхо» в районе своего аэродрома. Самолет пришлось списать, а вот тараненный им He-111 не был сбит. Пилот «хейнкеля» из 5./KG4 (бортовой № 5J+KN) унтер-офицер Хайнц



Сержант К.Д. Михайлов (628-й иап ПВО) после тарана в своей машине «як», 14 мая 1943 года, аэродром «Халин» (Кубань)

Фестнер так описал свои зловключения: *«Высота бомбометания составляла 3600 метров. Сразу после сброса бомб радист сообщил по внутренней связи об обнаружении истребителя. Тут же самолет потряс сильнейший удар. Машина самопроизвольно стала разворачиваться вправо».*

Фестнеру удалось восстановить контроль над самолетом и заставить его лететь прямым курсом. Пробыв в воздухе пять часов сорок минут, бомбардировщик совершил удачную посадку на аэродроме «Орел-Западный». Как выяснилось, таранный удар почти полностью разрушил правую половину хвостового оперения. Этот эпизод не найден в архивных документах, но приводится в послевоенной истории 4-й бомбардировочной эскадры «Генерал Вевер».

Также тараном сбил своего противника в 45 километрах западнее города Краснодара командир звена 628-го истребительного авиационного полка (Краснодарский дивизионный район ПВО) старший лейтенант Степан Тимофеевич Волков. В ходе перехвата он винтом отрубил часть хвостового оперения вражеского бомбардировщика Ю-88. Но бомбардировщик упорно не хотел падать, продолжая лететь. Тогда Волков вновь таранил его, ударив винтом по фюзеляжу «юнкерса», после чего тот рухнул на землю. Благополучно посадил поврежденный Як-1Б на своем аэродроме. Награжден орденом Красного Знамени.

Всего во время войны совершил 250 боевых вылетов, став асом, сбив в 27 воздушных боях лично восемь вражеских самолета. После войны продолжал службу в ВВС. С 5 июля 1973 года полковник Волков — в запасе. Умер в 2004 году.

Практически неизвестно и о другом случае тарана — в советских источниках упоминается, что 20 июля 1943 года летчик Николай Васильевич Гривень вылетел на перехват вражеского воздушного разведчика. Несколько раз атаковал его и израсходовал весь боезапас. Тогда пошел на таран и уничтожил противника. Приземлился на поврежденном самолете в поле. Подобран пехотинцами и доставлен в полк. Ни место боя, ни подразделение, ни даже звание летчика неизвестны.

Старший летчик 439-го истребительного авиационного полка ПВО старший лейтенант Сергей Степанович Пичугин в ночь на 21 июля 1943 года, отражая налет вражеской авиации вблизи Калязина Калининской области, в воздушном бою на самолете-

те «харрикейн» таранил бомбардировщик противника He-111. Выбросился с парашютом из поврежденного самолета, но из-за малой высоты летчик разбился. Посмертно награжден орденом Ленина.

По мере наступления немецкие самолеты все реже оказывались в районе Москвы, тем не менее 23 августа 1943 года во время патрулирования района поселка Верховья и деревни Михайловки Тульской области летчик 383-го ИАП 36-й ИАД ПВО младший лейтенант Николай Николаевич Королев обнаружил одиночный вражеский бомбардировщик Ю-88. Видимо, заметив советский самолет, экипаж «юнкерса» перешел в пикирование до бреющего полета. Королев бросился за ним, непрерывно атакуя. После шестой атаки у него кончился боезапас. Чтобы не дать противнику уйти, летчик пошел на таран, совершив удар винтом и консолью правого крыла по хвостовому оперению «немца». Тот рухнул на землю в районе села Плоское. Поврежденный истребитель привел и благополучно посадил на свой аэродром. По немецким данным, с местом совершения тарана совпадает район пропажи разведчика Ю-88D-5 (заводской № 430231, бортовой 7A+WM) из 4.(F)/121.

Последний в 1943 году таран совершил в декабре летчик 439-го истребительного авиационного полка (147-я истребительная авиационная дивизия, Рыбинско-Ярославский дивизионный район ПВО) Николай Кадыров в районе Ярославля, когда на «Спитфайре» Mk.VB таранил самолет противника.

В 1944 году летчики ПВО совершили всего два тарана, которые на сегодняшний день не нашли подтверждения в немецких документах.

9 июня 1944 года в воздушном бою над южной окраиной города Днепропетровска таранил разведчика противника командир эскадрильи 738-го истребительного авиационного полка ПВО лейтенант Виктор Антонович Курилло. Приземлился на поврежденном самолете. После войны продолжал служить в ПВО, дослужившись до звания генерал-майора авиации.

И, наконец, вероятно, последним из летчиков ПВО применил таран в ВОВ летчик 961-го истребительного авиационного полка (10-й истребительный авиационный корпус ПВО) младший лейтенант П.И. Буланов. 6 сентября 1944 года он с аэродрома «Тернополь» вылетел на перехват вражеского самолета-разведчика. На высоте 10 000 метров он обнаружил одиночный Ю-88 и сразу же атаковал его. Меткой очередью ему удалось повредить один мотор. «Юнкерс» перешел в крутое пикирование. Преследуя врага, Буланов непрерывно вел огонь и израсходовал все боеприпасы. Противник продолжал лететь. Тогда Буланов решил пойти на таран. Первая попытка оказалась неудачной: его истребитель был отброшен струей от воздушных винтов «юнкерса». Только во втором заходе ему удалось винтом отрубить половину руля поворота, но враг продолжал лететь. Тогда Буланов нанес удар правой плоскостью по левой вражеского самолета.

«Юнкерс» упал на землю у села Бобрка (30 километров юго-восточнее города Львова), а младший лейтенант Буланов благополучно произвел посадку на своем аэродроме.

Этим случаем исчерпываются случаи применения таранных ударов летчиками ПВО в ходе войны.

Свой победный список они продолжили уже в послевоенное время.

Тараны летчиков ПВО, данные о которых неполные или отрывочные:

— командир звена 2-го истребительного авиационного полка (36-я истребительная авиационная дивизия, Киевская зона ПВО) младший лейтенант Д.А. Зайцев. 4 июля 1941 года в районе Киева таранил разведчик Ю-88. Тот потерял управление и упал на окраине Киева. Двое членов экипажа «юнкерса» приземлились на парашютах и были взяты в плен. Зайцев благополучно совершил посадку на своем аэродроме;

— командир звена 12-го истребительного авиационного полка ПВО старший лейтенант П.Т. Тарасов. 5 июля 1941 года над городом Остров Псковской области вступил в бой с группой истребителей противника Ме-109. В ходе ожесточенного боя Тарасов был ранен в руку и в обе ноги, но не вышел из боя. Когда кончились боеприпасы, он пошел на таран. Он нанес удар крылом по вражескому самолету. Приземлился на парашюте на своей территории;

— заместитель командира эскадрильи 445-го истребительного авиационного полка (6-й истребительный авиационный корпус, Московский фронт ПВО) старший лейтенант Н.М. Благодаренко. 6 февраля 1943 года вылетел на перехват разведчика противника He-111 вблизи города Михайлова Рязанской области. Когда кончились боеприпасы и горючее, решил идти на таран. Зайдя сбоку, отрубил винтом хвостовое оперение «хейнкеля». Произвел посадку на поврежденном самолете. Награжден орденом Ленина.

НЕМЕЦКИЕ ТАРАНЫ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ¹

Долгое время советская пропаганда изображала вражеских летчиков трусами, не способными на подвиг. Утверждалось, что летчики противника воевали только числом и всегда несли потери больше, чем сталинские соколы. Стереотипным было и категорическое утверждение, что за всю войну ни один вражеский летчик не решился на воздушный таран. Только в последние годы, с появлением ряда работ, освещающих историю авиации более объективно, мы начинаем понимать, каким сильным противником были пилоты люфтваффе. Они часто шли в лобовые атаки, смело атаковали с близкого расстояния. При этом нередко происходили столкновения с самолетами или с их обломками. Правда, немцы не считали подобные случаи таранами, а относили их к разряду обычных столкновений. Да и в советских документах исследователями был найден всего один документ, в котором отражен таран немецкого летчика. Это сообщение настолько важно, что, думаю, стоит привести его полностью: *«10.06.43 в 19.20 в групповом воздушном бою в р-не сев.-вост. хутора Голубовский с-т Ла-5 командира*

¹ При написании главы использовались материалы Михаэля Траурига.

эскадрильи 3-го гвип к-на Дорошенко В.П. был ПРОТАРАНЕН Me-109. Ла-5 беспорядочным падением врезался в землю, пилот погиб»¹.

Далее авторы попытались в хронологическом порядке рассмотреть некоторые факты таранов летчиков люфтваффе на Восточном фронте.

* * *

Сразу же оговоримся, что большинство описанных случаев являются спорными. Дело в том, что при гибели от столкновения двух самолетов обеих сторон практически невозможно точно определить, был ли это чей-то умышленный воздушный таран или банальное случайное столкновение в воздухе.

Первые тараны немецких летчиков на Восточном фронте зафиксированы 3 августа 1941 года, причем сразу два. Первый из них произошел в ходе советского налета на румынский порт Констанца. После обеда 32 советских бомбардировщика ДБ-3 и СБ-2 были замечены немецкой службой наблюдения при подходе к порту. На их перехват по тревоге были подняты истребители 1-й группы 2-й учебной эскадры люфтваффе. Как отмечено в немецких документах, с 13 часов 50 минут до 14 часов 18 минут разыгралось ожесточенное воздушное сражение, в ходе которого немецкие летчики претендуют на 11 сбитых бомбардировщиков (шесть ДБ-3 и пять СБ-2).

В ходе боя один из летчиков группы, фельдфебель Шайб, столкнулся с ДБ-3Ф в 50 километрах восточнее Констанцы. Шайб успел выпрыгнуть с парашютом, приводнился в море и вскоре был по-

¹ Сообщение М. Быкова.

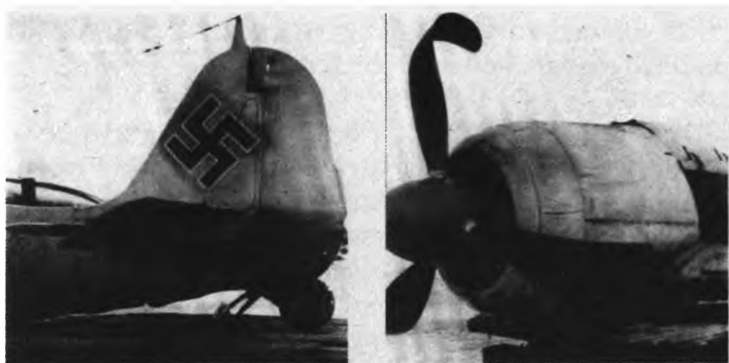


Немецкий летчик у поврежденного во время тарана самолета

добран немецким спасательным гидросамолетом He-59. Экипаж советского самолета упал вместе с самолетом в морскую пучину и погиб. Фамилии погибших летчиков установить не удалось.

Известно только, что в тот день из налетов на Констанцу не вернулись три бомбардировщика ВВС Черноморского флота: два ДБ-3Ф 2-го МТАП (летчиком одного из них был старший лейтенант И.А. Одинцов) и один СБ-2 40-го БАП (летчик лейтенант П. Поправка).

В тот же день под Киевом произошел еще один случай тарана (или столкновения). Описание его удалось найти как в советских, так и в германских источниках. Итак, по немецким данным, в том бою летчики III/JG 3 перехватили группу Ил-2, идущих с прикрытием, и обер-лейтенант Курт Сохатци (кстати, ветеран Гражданской войны в Испании) столкнулся с одним из советских штурмовиков. Неясно, то



Последствия тарана (по немецкой терминологии — случайного столкновения) немецкого ФВ-190 с советским истребителем

ли наш летчик пошел на таран, то ли это была инициатива немца, только первый погиб, а второй пошел на вынужденную посадку и вроде бы попал в плен.

За 1942 год тоже отмечено несколько случаев, которые можно характеризовать как тараны. Итак, 9 ноября 1942 года лейтенант Ханс-Йоахим Хейер из III/JG 54 случайно протаранил при атаке взлетающий с аэродрома «Городок» советский истребитель. По немецким данным, летчик пропал без вести, списали и его Fw-109G-2 (заводской № 13809, тактический номер 6 «черный»).

Буквально через три недели (27 ноября) унтер-офицер Артур Штерн из все той же III/JG 54 столкнулся с неизвестным советским самолетом в воздушном бою в районе Ленинград—Кукушкино. Сам немецкий летчик был ранен, а его Fw-109G-2 (заводской № 14232, тактический номер неизвестен) сгорел при вынужденной посадке (возможно,

у Штерна это был преднамеренный таран, поскольку в дальнейшем такая история с ним повторилась).

Правда, второй таран произошел у него уже на Западном фронте, когда он снова столкнулся с опять-таки неизвестным самолетом в районе Лилль-Ле-Курбе, причем в этот раз немец погиб. Два раза — это уже тенденция. На случайность уже, согласитесь, не слишком похоже

Однако наиболее «урожайным» на подобные случаи стал 1943 год, когда «асов Геринга» все чаще в небе стали вытеснять «сталинские соколы».

Так, 20 апреля 1943 года пилот 2-й группы 52-й истребительной эскадры, фельдфебель Ганс Гляйснер столкнулся в районе Анапы с советским истребителем, который он подбил. Вместе с Me-109 немецкий летчик упал в море и погиб. Нелишне будет заметить, что Гляйснер был опытным асом, имел на своем счету 37 сбитых советских самолетов и был награжден Германским золотым крестом. С кем из советских летчиков столкнулся ас, установить не представляется возможным, так как в тот день, только по официальным советским данным, в районе Кубани было сбито 39 наших самолетов.

А в ночь на 14 июня 1943 года обер-лейтенант Ганс Янке, пилот 10-го отряда 1-й эскадры тяжелых истребителей, атаковал в районе Керчи советский бомбардировщик Ил-4 из состава 5-го гвардейского БАП ВВС ЧФ. Советский летчик умело маневрировал, и несколько раз ему удавалось благополучно уходить от огня противника в темноту. Но немецкий истребитель был вооружен радиолокатором, и с его помощью Янке снова находил наш самолет.

Неожиданно, во время шестой атаки, истребитель столкнулся с бомбардировщиком. Янке был ранен, но вместе со своим радистом унтер-офицером Пфферсом выпрыгнул с парашютом из поврежденного самолета Me-110 (заводской № 6257).

Немцы благополучно приводнились в море и в 5 часов утра были подобраны немецким спасательным гидросамолетом Do-24. Попал в плен и командир экипажа советского самолета — капитан Василий Андреев. Штурман лейтенант Степан Гудзь, воздушные стрелки сержанты Петр Хоменко и Иван Зыбка погибли. Интересно, что в дальнейшем Андрееву удалось бежать из плена. Он воевал в партизанском отряде, а в апреле 1944 года вернулся в свой полк.

7 августа 1943 года пилот 2-й группы 52-й истребительной эскадры, кавалер Рыцарского креста, обер-фельдфебель Вернер Кваст столкнулся в районе Анапы с советским истребителем лейтенанта Калинина. Оба истребителя врезались друг в друга во время стремительной лобовой атаки, в которой наш летчик погиб. Поэтому, к сожалению, нельзя с полной уверенностью сказать о действительных причинах этого воздушного тарана.

Еще один кавалер Рыцарского креста, обер-фельдфебель Йозеф Коциок, пилот 5-го отряда 200-й эскадры ночных истребителей, совершил ночной таран при следующих обстоятельствах. В ночь на 27 сентября 1943 года он на истребителе Me-110 (заводской № 6392) атаковал в 20 километрах южнее Керчи советский бомбардировщик Ил-4. Ему удалось подбить наш самолет, но при выходе из

атаки он столкнулся с ним. Коциок отдал приказ своему радисту фельдфебелю Александру Вегергоффу покинуть самолет, и тот благополучно приземлился на парашюте. Какое-то время Коциок пытался вести свой поврежденный самолет к аэродрому, но затем вынужден был оставить его. Однако парашют не раскрылся, и летчик погиб. На счету этого немецкого аса было 33 советских самолета.

Погиб и экипаж советского самолета, упавший в море. Фамилии летчиков пока неизвестны, удалось только установить, что это был экипаж морской авиации.

3 ноября 1943 года произошел очередной воздушный таран с участием летчика того же 5-го отряда 200-й эскадры ночных истребителей. Оберлейтенант Губерт Райхельт, выполняя задание по сопровождению бомбардировщиков Ю-88, в районе Эльтигена столкнулся с советским штурмовиком морской авиации лейтенанта Воловодова. Но, как и в случае с Калининным и Квастом, здесь также необходимо подчеркнуть, что самолеты столкнулись в лобовой атаке, причем на этот раз погибли оба экипажа. Поэтому на вопрос, был ли это героический поступок или трагический случай в воздухе, никто и никогда с полной уверенностью уже не ответит.

11 ноября 1943 года пилоты JG 54 охотились вдоль шоссе Витебск—Смоленск и заметили большую группу Ил-2, идущих без прикрытия. Немцы сочли это добрым знаком и решили от души попрактиковаться в смертоубийстве, ринувшись на «илы» всей толпой. И когда тевтоны уже выбрали

цели и подходили на дистанцию стрельбы, один из пилотов JG 51 вдруг решил сменить объект атаки и перестроиться относительно лейтенанта Антона Дюбеле из JG 54 (кстати, один из так называемой «Четверки Новотны»). Во время выполнения этого рискованного маневра он случайно зацепил «фоккевульф» аса (а Антон был сконцентрирован на своей жертве и не следил за перемещением коллеги), так что последний на несколько секунд потерял управление, а когда восстановил его — было уже поздно. Дюбеле не смог отвернуть от «ила» и просто врезался в него. Погибли и он, и советские летчики.

94-ю победу Антону посчитали, но вот Рыцарского креста он так и не увидел (представление ушло в Берлин незадолго до гибели, а награду получали уже родственники в марте 1944-го). Имен членов русского экипажа и главного виновника происшествия из JG 51 пока установить не удалось.

Однако за последние два года войны авторам удалось найти только два случая столкновения, которые можно идентифицировать как тараны. Итак, 14 мая 1944 года унтер-офицер Хайнц Бюшан из II/JG 54 в шести километрах западнее Чернево протаранен Як-9 (или таранил сам). Сам летчик на ФВ-190А-5/F-3 (заводской № 670429, тактический номер 12 «желтый») погиб.

И наконец, последний случай на Восточном фронте датирован примерно концом апреля 1945 года. В одном из немецких источников нам удалось найти описание боя, когда группа ФВ-190 из JG 3 встретила в бою с примерно равной по численности группой Як-9. Один из немецких летчиков —

фельдфебель Оскар Беш, IV(Sturm)/JG 3, смог сбить одного из своих противников пушечным огнем, а второго протаранил. При этом он получил ранение и в боевых действиях больше не участвовал. Стоит сказать, что для немца это был 120-й вылет, причем он был награжден Железным крестом 1-го класса и имел на счету 16 сбитых самолетов (из них 6 — на Восточном фронте).

АЗИЯ. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

ОТ ПОРТ-МОРСБИ ДО МУКДЕНА

Помимо советско-германского фронта, широкое применение воздушные тараны нашли и в воздушных боях над обширными просторами Азии или, как принято считать, Тихоокеанским и Китайско-Бирмано-Индийским ТВД. При этом география их была обширной: от «сопок Маньчжурии» до джунглей Новой Гвинеи, от Иводзимы и Окинавы до самой метрополии, т.е. Японских островов. Естественно, наибольшее их количество было на счету у «соколов божественного микадо», для которых, как мы знаем по опыту боев в Китае и на Халхин-Голе, этот прием отнюдь не был чем-то новым. Однако их противники, американцы и англичане, также в отдельных случаях, притом не только в трудном для них 1942 году, прибегали к подобному методу ведения воздушного боя.

Первым, согласно имеющимся данным, таранил противника американский летчик в ходе боев на Новой Гвинее. 18 мая 1942 года две группы японских бомбардировщиков G4M1, называемые союзниками «Бетти», общей численностью 34 машины с мощным истребительным прикрытием направилось к аэродромам «Севен-Майл» и «Твелв-Майл», расположенным в окрестностях г. Порт-Морсби. Первую

из них атаковала с преимуществом по высоте тройка «Кобр» из 36-й эскадрильи ВВС Армии США. Американцам удалось разбить плотный японский строй, вынудив противника сбросить бомбы вне пределов Севен-Майл. А вскоре две вражеские машины были сбиты. Затем лейтенант Чарлз Х. Чепмен-младший в отвесном пикировании с высоты 6100 метров догнал третью «Бетти» и таранил ее. Раздался сильный взрыв, и на землю рухнули обломки обоих самолетов. Погибли как японский экипаж, так и храбрый летчик...

4 июля наступила очередь летчиков Императорского флота, отражавших налеты «Мародеров» 22-й бомбардировочной авиагруппы на Рабаул. Отличился старший матрос Мицуо Суицу из Тайнаньского кокутай. Он на своем «Зеро» таранил В-26 из 33-й эскадрильи. Согласно американским данным, в ходе этой атаки была потеряна машина с серийным номером 40-1468.

Очередной таран в указанном районе отмечен 7 июня 1943 года. В тот день над островами Рассела 81 «Зеро» схватились с сотней американских и новозеландских истребителей. Старшина 1-й статьи Масуаки Эндо в ходе боя подбил один «Лайтнинг», доложив о его уничтожении, но затем его поджег Р-40, которым управлял лейтенант Генри Мэтсон из 44-й истребительной эскадрильи ВВС Армии США. У японца к этому времени был израсходован боезапас, и поэтому он пошел на таран. Раздался взрыв. Обожженный и раненный осколками своего фонаря, Мэтсон тем не менее сумел спастись с высоты почти 5500 м с парашютом. В ходе этого боя он записал на свой счет два сбитых самолета противни-

ка. Эндо погиб. Уничтоженный им «Хок» Мэтсона был шестнадцатой победой японца...

Не обошлось без таранов и в ходе боев за остров Гуадалканал. Так, 7 октября 1942 года над Шортлендскими островами, где находилась передовая база японской гидроавиации, появилась группа из четырех американских истребителей Р-40 и пяти бомбардировщиков В-17, шедших к Гуадалканалу. В это время в воздухе находился двухместный гидросамолет «Мицубиси» F1M, известный у союзников как «Пит», управляемый старшиной 1-й статьи Кийоми Кацуки. Летчик, опасаясь, что американцы будут наносить удар по находившемуся в водах этого малого архипелага гидроавиатранспорту «Ниссин», атаковал машину лейтенанта Дэвида Иврета-младшего из 72-й БАЭ.

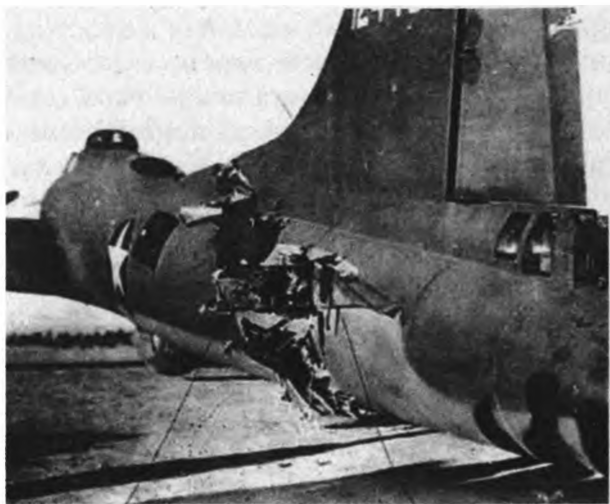
Расстреляв по «Крепости» весь боезапас своих двух 7,7-мм пулеметов, оказавшихся по большому счету бесполезными «пукалками», японец спикировал на бомбардировщик, поднырнул под него, а затем таранил «четырёхмоторник» снизу вверх. На американской машине были отбиты часть правой консоли и киль. В свою очередь, на японском биплане оказалась поврежденной правая верхняя плоскость. Кацуки и его стрелок покинули свою машину с парашютами и после приводнения были подобраны эсминцем «Акидзуки». В-17 же рухнул в море, и его экипаж погиб в полном составе. Это была вторая победа японца, и к концу войны на его счету таковых было шестнадцать, в том числе семь, одержанных на гидроистребителях...

25—26 октября состоялось сражение при островах Санта-Крус. Тогда корабельная группировка Им-

ператорских ВМС, в состав которой входили четыре авианосца, прибыла в район Гуадалканала для развития предполагаемого успеха атаки сухопутными частями американского аэродрома «Гендерсон-Филд». Здесь поджидали американские корабли, в том числе авианосцы «Хорнет» и «Энтерпрайз». Стороны обменялись авиаударами, в ходе которых янки потеряли «Хорнет» и эсминец «Портер», а также 74 самолета. Серьезно поврежден был «Энтерпрайз». У японцев потеря в корабельном составе не имелось, хотя два авианосца получили повреждения, и было сбито около 140 самолетов. Одним из объектов воздействия американцев являлся авианосец «Сеаку», в который им удалось тем не менее всадить несколько 227-кг бомб. Отражая эти налеты, японцы, по их заявлению, сбили девять самолетов. При этом старшина 3-й статьи Омори на своем «Зеро» таранил пикирующий бомбардировщик «Даунтлесс», экипаж которого уже собирался сбросить бомбу на «Сеаку»...

Достаточно много таранов наблюдалось и в ходе продолжительной Бирманской кампании...

Первый из подобного рода фактов зафиксирован 26 января 1942 года. В этот день летчики Американской добровольческой группы (знаменитые «Летающие тигры») на своих Р-40С «Томахок» дрались над г. Мингаладон с двумя десятками Ки-27 из 50-го и 77-го сентай ВВС Императорской армии. Командир 1-й эскадрильи Роберт Сэндел в ходе ожесточенного боя сумел сбить два самолета противника и один повредить, но и его машина была подбита. Американцу срочно пришлось идти на вынужденную, однако, когда до земли оставались буквально считанные метры, его «Хок» был атакован японцем:



Американский бомбардировщик В-17
после тарана немецким истребителем, 1945 г.

лейтенант Канекицки Ямамото на своем подбитом Ки-27 таранил американский истребитель и сильно повредил ему хвостовое оперение. Тем не менее Сэндел удачно совершил посадку, а Ямамото погиб...

Во второй половине дня 10 ноября 1942 г. группа «Бленхеймов» в сопровождении группы «Мохоков»¹ из 5-й эскадрильи Королевских ВВС совершила налет на портовые объекты японцев на острове Акьяб. Над объектом их встретила восьмерка Ки-43 «Хаябуса» из 2-го чутай (эскадрильи) 64-го сентай. Завязалась весьма упорная схватка. Британец пилот-офицер (лейтенант) Тови ввязался в драку с несколькими-

¹ «Mohawk Mk.IV» — название, присвоенное истребителям «Кертисс» Н-75А-5 в RAF.

ми вражескими самолетами. Зайдя в хвост одному из них, он не заметил другого японца, бросившегося англичанину наперерез, и врезался в него, самопроизвольно его таранив. Прочная конструкция «Кертисса» выдержала удар, хотя «Хок» и свалился в штопор. Тови быстро вывел свою машину в горизонтальный полет и вернулся на аэродром базирования. Меньше повезло противнику, старшему сержанту Ито. Его Ки-43 потерял управление и разбился. Японец погиб. Англичане в этом бою потеряли два бомбардировщика, но записали на свой счет две подтвержденные победы, одну предположительную, а также пять поврежденных вражеских истребителей.

19 января 1943 года «Бленхеймы», вновь сопровождаемые «Мохоками» все той же 5-й эскадрильи, в очередной раз совершали налет на Акьяб, на сей раз подвергнув своему удару аэродром. Встретила их десятка Ки-43 из 64-го сентай, и завязалась очередная драка. Флайт-офицер (старший лейтенант) Бойз «сел на хвост» одному из японцев и весьма серьезно повредил его. Однако добить помешал другой истребитель противника, внезапно влезший под пулеметы британца. Тот расстрелял по нему оставшийся боезапас и сильно повредил японский самолет. Тот задрожал, сбавил скорость, и «Хок» Бойза проскочил несколько вперед. В это время японец ударил левым стабилизатором по правой плоскости английской машины и отбил ей порядка 120 мм, оставив в крыле фрагменты хвостового оперения. В очередной раз прочная «кертиссовская» конструкция выдержала, и Бойз смог вернуться на базу. Его противник погиб. Всего японцы потеряли в этом бою две сбитые и три поврежденные «Хаябу-

сы». У англичан различной степени повреждения получили три истребителя.

Также японские источники утверждают, что один таран имеет на своем счету ведущий ас ВВС Императорской армии старший сержант Сатоси Анабуки. Согласно рапорту Военного министерства, дело обстояло следующим образом. 8 октября 1943 года около 12.15 по местному времени на перехват шедшей к Рангуну группы американских самолетов поднялась четверка Ки-43 из 50-го сентай, ведомая командиром эскадрильи лейтенантом Такаси Томомуне. Анабуки шел замыкающим. Из-за неполадок в двигателе он отстал от основной группы. Внезапно он увидел группу из одиннадцати «Либереиторов», которых прикрывала всего пара «Лайтнинггов». Не раздумывая, Анабуки пошел атаку и вскоре последовательно сбил оба Р-38 и два В-24. Уже закончился боезапас, а летчик получил ранение в левую руку. Однако в прицеле был еще один «Либереитор». Анабуки догнал американца и таранил, ударив винтом по хвостовому оперению. Вражеский бомбардировщик пошел вниз и вскоре разделил судьбу сбитой четверки. На «Хаябусе» Анабуки мотор окончательно «сдох», и летчик вынужденно посадил свой самолет на болотистую поляну. В свою часть он вернулся своим ходом 10 октября.

Анабуки дожил до конца войны и завершил ее, имея на своем счету 51 официально признанную победу. Вместе с тем американский исследователь Ричард Л. Данн пытался более подробно разобраться с данным эпизодом и по результатам своего поиска вынужден был усомниться в реальности упомянутого события. В частности, согласно архивным дан-

ным, самолеты союзников 8 октября против Рангуна никаких действий не предпринимали. «Либерейторы», равно как и «Лайтнинги», действовали в Китае, а над Бирмой появились несколько позже. А вынужденная посадка Анабуки действительно имела место, но была связана скорее всего с отказом двигателя...

В соседнем с Бирмой Китае воздушная война продолжалась, хотя напряжение боев 1941—1945 годов не шло ни в какое сравнение со сражениями 1937—1938 годов. Тем не менее они велись, самолеты сбивались, и таранная тактика время от времени применялась. Так, 27 декабря 1943 года над одним из районов провинции Сычуань дралась группа Ки-43 25-го сентай и американских Р-40. Принявший участие в бою командир японской авиачасти капитан Накакзу Озаки расстрелял весь боезапас по противнику и внезапно заметил, что в хвост его ведомому заходит «Киттихок». Мгновенно среагировав, Озаки бросился на выручку подчиненному и таранил американский самолет. Это была его девятнадцатая и в то же время последняя победа: одержав ее, японский летчик погиб...

21 сентября 1944 года большая группа Ки-84 из 22-го сентай, ведомая командиром части майором Дзиозо Ивагаси, ветераном Халхин-Гола, атаковала аэродром Сиань, где базировались американские тяжелые бомбардировщики В-29. Японцы атаковали стоянки самолетов, но попали под сильный зенитный огонь. Вскоре взлетели истребители противника. Получила попадание и машина майора. Как потом доложили вернувшиеся из рейда летчики, их командир на подбитом истребителе таранил взлетевший на перехват Р-47 «Тандерболт». Оба са-



В-29 — основной участник налетов на Японию летом 1945 года

молета рухнули на землю. Ивагаси погиб. За ним числилось не менее 21 победы, из которых двадцать он добился в небе Монголии...

Марионетки из Маньчжоу-Го получили разрешение сформировать в составе своих вооруженных сил и ВВС, где в конце 1942 года появилась истребительная эскадрилья, оснащенная дюжиной Ки-27 и дополненная в конце 1944 года тройкой Ки-43. На них летали как маньчжуры, так и японцы.

Уже в 1944 году японцы ожидали мощных налетов американской авиации на промышленные объекты Маньчжоу-Го, и единственная маньчжурская истребительная авиачасть получила задачу подготовиться к борьбе с бомбардировщиками противника. Однако старенькие Ки-27 ни по своим характеристикам, ни по вооружению не шли ни в какое сравнение с современнейшими В-29. Поэтому оставался единственный метод, при помощи которого можно было хоть как-то оказать сопротивление

американцам, — таран. На это и нацеливался личный состав.

Надо сказать, что подобная задача была поставлена и собственно японским авиачастям Квантунской армии, летавшим на куда более современной матчасти...

7 декабря 1944 года к столице Маньчжурии г. Мукден направились 108 В-29 58-го бомбардировочного авиакрыла XX бомбардировочного командования (БАК) ВВС Армии США, хотя до цели добрался 91 самолет. Здесь их уже поджидали как самолеты ВВС Маньчжоу-Го, так и японцы из 104-го сентай, а также 25-го и 81-го докуруицу чутай (отдельной эскадрильи). Всего американцы насчитали 85 перехватчиков, хотя на самом деле их количество было меньше.

Первым совершил таран японец сержант Синобу Икеда из 25-го докуруицу чутай. Поначалу его Ки-45 «Торю» был подбит огнем стрелков одной из «сверхкрепостей», которым удалось поджечь один из двигателей истребителя и разбить фонарь кабины. Тем не менее Икеда смог продолжить атаку и вскоре таранил В-29 «GALLOPIN GOOS» (заводской № 42-6390) из 468-й бомбардировочной авиагруппы (БАГ), разбив тому хвостовое оперение. «Крепость» рухнула на землю. Катастрофу пережил лишь один стрелок сержант Арнольд Поуп. Икеда также погиб. Это был первый таран в маньчжурском небе...

Между тем сражение продолжалось. Ки-44 «Секи» из 104-го сентай таранил В-29 «Humpin honey» (№ 42-6299) из 462-й бомбардировочной авиагруппы. Предполагается, что это сделал кто-то из двух унтер-офицеров: либо Таданори Нагата, либо Йоси-

хино Акено — оба не вернулись из боя. Из американского экипажа уцелели всего два человека.

Следующим пошел на таран инструктор 4-й учебно-тренировочной эскадрильи лейтенант Фумиро Соу. На своем Ки-43 он избрал в качестве цели машину майора Дугласа Хэтфилда («Georgia Peach», № 42-63356) из 468-й бомбардировочной авиагруппы. На расстоянии примерно 90 метров носовой стрелок «Крепости» поразил японский истребитель в двигатель, который загорелся. Тем не менее Соу продолжил атаку и ударил по винту первого двигателя на левой консоли, сцепившись с ним. Летчика вышвырнуло после этого из кабины, и он удачно приземлился на парашюте, будучи искренне убежденным, что ему удалось сбить В-29. Тем не менее «Georgia Peach» продолжила полет и с поврежденным винтом вернулась на свою базу.

Затем наступил черед «крепости» майора Карла Барнса («Round Trip Ticker», № 42-6262) из 444-й бомбардировочной авиагруппы. В него врезался Ки-45 неустановленного летчика. Поврежденный В-29 рухнул на землю. Таранила и маньчжурская эскадрилья. Один из ее летчиков, лейтенант Соно-о-Касуга, направил свой Ки-27 в «крепость» и погиб при ударе.

Американский рейд на Мукден, названный «Миссия 19», завершился. Японцы заявили о сбитии 15 самолетов, хотя на самом деле результаты оказались куда более скромными. Всего американцы недосчитались семи В-29. Японцы недосчитались шести истребителей и пятерых летчиков...

Второй массированный налет на Мукден, в котором приняли участие 49 «сверхкрепостей», состоял-

ся 21 декабря. В ходе него американцы потеряли всего две машины. Из них В-29 капитана Чарлза Бенедита (№ 42-24715) из 468-й бомбардировочной авиагруппы таранил на Ки-27, и при этом погиб лейтенант Тахеи Мацумото. Никто из американского экипажа также не уцелел. Пытался пойти на таран и другой летчик маньчжурской эскадрильи, лейтенант Наруо Нисигара, но его истребитель был сбит огнем стрелков, а сам он разделил судьбу своего сослуживца.

Налеты на столицу Маньчжоу-Го продолжались до конца марта 1945 года, но применение таранных атак здесь более не отмечалось. Следует отметить, что мукденские тараны были лишь жалкой тенью того, с чем американцам пришлось столкнуться в небе самой Японской метрополии...

В других районах обширного Тихоокеанского театра военных действий количество воздушных таранов почти сошло на нет, но данный прием тем не менее не канул в Лету...

Ноябрь 1944 года, остров Иводзима. До начала знаменитой десантной операции американцев оставалось еще два месяца, однако базировавшиеся здесь истребители Императорских ВМС с июня вели активную боевую работу, действуя против авиации противника. 21-го числа командир 317-й хикотай (эскадрильи) капитан-лейтенант Хидохиро Накава во главе группы А6М5 вылетел на перехват направлявшихся на бомбардировку Японии В-29. В ходе боя на его «Зеро» был израсходован боезапас, после чего летчик пошел на таран одной из «крепостей» и сбил ее, но при этом погиб. Остается заметить, что 317-я находилась на Иводземе с сен-

тября и за это время Накава провел 19 боев, в ходе которых сбил два и повредил три американских самолета...

10 мая 1945 года. Война в Европе завершилась, однако на Тихом океане шло ожесточенное сражение за Окинаву. Утром этого дня четверка «Корсаров» из эскадрильи VMF-312 Авиации Корпуса морской пехоты США, ведомая капитаном Кеннетом Ройссером, выполняла на высоте около 3000 метров обычный патрульный полет. Вскоре летчики обнаружили Ки-45, который, по всей очевидности, выполнял разведывательный полет. Шел он с превышением американцев на 4500 метров. Летчики-морпехи, дав полный газ, немедленно начали набирать высоту, намереваясь перехватить японца, однако вскоре два «Корсара» вынуждены были прекратить погоню, поскольку их двигатели просто-напросто начали сдавать. Преследование противника продолжили сам Ройссер и его ведомый лейтенант Роберт Клингмен.

Экипаж «Торю» заметил американцев и тоже начал набирать высоту. Однако примерно на 11 700 метрах «Корсары» настигли разведчика. Ройссер первым открыл огонь и повредил «японцу» левые двигатель и плоскость. Но у него боезапас закончился, и дело предстояло завершить Клингмену. Тот подошел к вражескому самолету вплотную, на расстояние пятнадцати метров, однако на такой высоте его пулеметы замерзли. Правда, по этой же причине не мог вести огонь и японский стрелок. Тогда Клингмен вплотную подошел к Ки-45 и рубанул винтом по его хвостовому оперению. Подобную атаку он затем повторил еще два раза. В результате на «японце» были полностью отбиты руль направления и

правая плоскость стабилизатора. Самолет вошел в штопор, затем у него отвалились обе консоли крыла, и эти обломки рухнули в океан. Клингмен же с Ройссером продолжили патрульный полет до почти полного израсходования топлива, после чего вернулись на свой аэродром. Здесь обнаружилось, что на «Корсаре» храброго лейтенанта повреждены лопасти винта, а обшивка утыкана мелкими обломками тараненной машины.

Что касается японцев, то, несмотря на широко-масштабное применение в ходе Окинавской операции атак камикадзе против морских целей, не отмечено с их стороны подобного рода действий в воздушных боях.

В НЕБЕ НАД ЯПОНИЕЙ

С июня 1944 года начались налеты американских тяжелых бомбардировщиков В-29 «Суперфортресс» на Японию, которые с ноября того же года, после захвата Марианских островов, приняли массированный характер. В качестве одного из средств противодействия «железным драконам западных варваров» японцы применили таранную тактику. Во-первых, был издан соответствующий приказ, обязывавший летчиков микадо, по израсходовании боезапаса на своих истребителях, таранить вражеские бомбардировщики. В его свете также в разных авиачастях формировались специальные подразделения таранщиков, как правило, звенья, но иногда встречались эскадрильи. Во-вторых, учитывая японскую ментальность и навязывание в те времена в японском обществе самурайского духа с

его культивированием смерти за императора как проявление высшей доблести и благочестия, многим авиаторам Страны восходящего солнца подобного рода приказ и не требовался — они, едва сев в кабину самолета, уже были готовы пожертвовать своей жизнью, что и показал опыт предыдущих боев. При этом обстоятельства сложились так, что за ПВО метрополии отвечали ВВС Императорской армии, и поэтому основную массу таранов выполнили армейские летчики...

Первая подобная атака над Японскими островами была выполнена 20 августа 1944 года. В этот день, около 16.30, 67 «крепостей» XX бомбардировочной авиагруппы появились над г. Явата, намереваясь сбросить свой бомбовой груз на местный металлургический завод. Как и положено, над целью американцев «приветствовал» ожесточенный зенитный огонь, а на перехват поднялись более полусотни армейских и флотских истребителей. В ходе завязавшегося сражения пара двухмоторных Ки-45 из 4-го сентай, ведомая ветераном Халхин-Гола с семью победами старшим лейтенантом Исаму Касииде, вышла в лобовую атаку на девятку В-29 из 468-й бомбардировочной авиагруппы.

Едва ведущий приготовился открыть огонь, как его ведомый, унтер-офицер Сигео Нобе, внезапно заявил по радио, что решил идти на таран и, не выполнив приказ не торопиться, заложил правый крен, ринувшись на ближайший бомбардировщик и ударив, как ножом, по его левой плоскости между первым двигателем и концевой частью крыла. Произошел сильный взрыв. Погибли Нобе и его стрелок унтер-офицер Дензо Такаги. Американцы лишились

машины полковника Роберта Клинскойла («Gertrude C», № 42-6334), бывшего личного пилота генерала Макартура, вместе со всем экипажем. Затем пылающие обломки обоих самолетов полетели дальше и едва не ударили по правой консоли шедшего вторым в строю В-29 майора Хамфри. Но не повезло экипажу капитана Орнелла Штауффера («Calamity Sue», 42-6368). Несмотря на попытки избежать столкновения, бомбардировщик получил попадание горячей массы в горизонтальное оперение и лишился его, сорвавшись после этого в штопор. Из одиннадцати человек уцелел лишь сержант Чарлз Шорт, спасшийся с парашютом и угодивший в плен, где он дождался конца войны. Всего же этот рейд стоил американцам четырнадцати В-29...

Затем противником «таранщиков» стали самолеты XXI бомбардировочной авиагруппы.

24 ноября 111 ее самолетов совершали налет на размещенный в пригороде столицы Мусасино авиадвигательный завод. На перехват поднялись истребители 10-й дивизии. Капрал Йосио Мита из 47-го сентай на своем Ки-44 атаковал «крепость» первого лейтенанта Сэма Уогнера (№ 42-24622) из 497-й бомбардировочной авиагруппы. Американские стрелки и Мита открыли огонь друг по другу. Японцу удалось привести к молчанию стрелковые точки на машине Уогнера, но огнем с других бомбардировщиков и его истребитель был подбит, но это капрала не остановило. На максимальной скорости правой консолью своего «Секи» он ударил по килю «крепости». Затем Ки-44 подбросило, и легчик направил машину на левый руль высоты В-29, отбив его. Оба самолета рухнули вниз, никто после тарана не выжил.

В ходе этого налета американцы потеряли два самолета, японцы — пять истребителей. Но завод удалось отстоять. В тот же день отмечен еще один таран: в районе острова Хатидзо, что в 300 километрах от Токио, старший лейтенант Мотокуни Исе из 17-го докуруицу чутай на своем Ки-46 таким образом вывел из строя еще один В-29...

3 декабря американцы вновь повторили налет на Мусасино, на сей раз силами 86 «крепостей». В 12.45 наряду с другими истребителями на перехват противника взлетели четыре Ки-61 «Хиен» таранного звена 244-го сентай, ведомого старшим лейтенантом Торю Синомия. Это был их день...

Синомия догнал один из бомбардировщиков и таранил его крылом, потеряв при этом левую законцовку. Тем не менее он сумел вернуться на свой аэродром. Капрал Масао Итагаки пошел над Токио в погоню за группой из одиннадцати В-29, нагнал ее над г. Мория, префектура Итагаки, и атаковал замыкающую машину, *«нанеся тараном ей такие повреждения, — как указывалось в представлении к награждению летчика Медалью почета («Букосе»), — что ей ничего не оставалось, как упасть»*. Итагаки пришлось покинуть свою поврежденную при этом машину с парашютом. Капрал Мацуми Накано догнал «крепость» первого лейтенанта Чарлза Феттера и таранным ударом срезал ей хвостовое оперение, а затем вынужденно посадил свой «Хиен» на рисовом поле. Американский самолет, несмотря на полученные повреждения, тем не менее продолжал полет, но над Токийским заливом был добит армейскими и флотскими истребителями. Однако экипаж сумел покинуть свою машину. Четвертый самолет, В-29



Истребитель Ки-44, на нем японские летчики совершили несколько десятков таранов

(Z-1, № 42-24656) майора Роберта Голдсуорси из 500-й бомбардировочной авиагруппы, таранил на Ки-45 унтер-офицера Масами Савамото из 53-го сентай. Летчик при этом погиб.

Вновь завод удалось отстоять. Американцы потеряли пять В-29 сбитыми, из них четыре — таранными ударами, и 13 поврежденными. Японцам этот успех обошелся в шесть истребителей. Летчики таранного звена были представлены к награждению «Букосе». Это была новая награда, которая вручалась отличившимся в бою бойцам, невзирая на то, остался он в живых или погиб. Ранее же, как правило, награждения осуществлялись посмертно. Находившиеся в строю летчики могли, правда, получить такую престижную награду, как письменная благодарность микадо.

Забегая несколько вперед, отметим, что один из летчиков звена, Мацуми Накано, завершил войну унтер-офицером и признанным асом, имея на своем счету пять сбитых самолетов, в том числе и три В-29...

22 декабря 78 бомбардировщиков совершили налет на г. Нагоя, намереваясь разбомбить расположенный здесь крупнейший авиадвигательный завод компании «Мицубиси». При отражении удара японцы оказали ожесточенное сопротивление. Было заявлено о сбитии 16 и повреждении 25 В-29 при потере своих четырех машин. Из них три погибли при таранах вместе со своими летчиками. Вместе с тем не все тараненные «крепости» были уничтожены. Так, на самолете «THE DRAGON LADY» (№ 42-63425) капитана Говарда Клиффорда из 497-й бомбардировочной авиагруппы японский истребитель крылом отрубил часть киля, но летчик сумел довести свою машину до базы на Сайпане...

27 декабря американцы вновь совершили рейд на Мусасино, куда направились 72 В-29. В небе над Токио и его пригородами разыгрались многочисленные воздушные бои, свидетелем одного из которых стали тысячи столичных жителей. Два звена Ки-61 из 244-го сентай атаковало девятку «крепостей» 498-й БАГ. Успех сопутствовал тройке старшего лейтенанта Тюити Итикавы, которой удалось подбить один из бомбовозов. Затем старший унтер-офицер Такео Йосида пошел на таран самолета майора Джона Краузе («UNCLE TOM'S CABIN NO.2», 42-24642), ударив его сверху-сзади в корневую часть крыла в районе третьего двигателя, выведя его из строя, а также сделав пробоину в фюзеляже, откуда полетели разные обломки, предметы и т.п. Йосида выпрыгнул, но его парашют не раскрылся, и летчик разбился. «Хижина дяди Тома» же вошла в штопор, однако на высоте около 6000 метров Краузе сумел выровнять машину и восстановить горизонтальный полет, на-

правившись в сторону Токийского залива. На еловыляющий самолет набросились другие истребители противника, пытаясь его добить, но «крепость» упорно шла в сторону моря. Точку поставил лейтенант Ясуо Ватанабе из 53-го сентай. Находясь выше, он спикировал под «американца», затем резко перешел в набор высоты, ударив носовой частью своего Ки-45 «хижину» снизу по второму левому двигателю. Раздался взрыв, добивший самолет Краузе. Погиб он сам и почти весь его экипаж, кроме трех человек, спасшихся на парашютах, из которых только двое дожили до победы. Погиб и Ватанабе. Стрелки экипажа В-29 также смогли подбить несколько атаковавших истребителей противника. Всего же в этот день японцы сбили три «крепости», потеряв четыре истребителя и двух летчиков. Завод же в Мусасино вновь обошелся без особых разрушений.

3 января 1945 года — налет 97 самолетов на город Нагоя. В ходе сражения японцам удалось сбить пять В-29, из них два — тараном. Отличились летчики 56-го сентай, летавшие на Ки-61: старший лейтенант Тосио Вакуи и унтер-офицер Йосио Такамуки. При этом Вакуи погиб, и посмертно ему было присвоено звание майора, а Такамуки с отбитой левой законцовкой смог вернуться на свой аэродром.

9 января — новый налет на Мусасино, куда направились 72 бомбардировщика. Группа «крепостей» появилась над аэродромом в Наримасу, где базировался 47-й сентай. Немедленно на своем Ки-44 на их перехват поднялся унтер-офицер Масумо Юки, который быстро догнал крайний левый самолет в строю и ударил его по левой плоскости. При этом японец погиб, а В-29 продолжил свой полет, раз-

вернувшись в сторону моря. В это время в воздухе уже находилась группа той же части, ведомая капитаном Ясуо Мазакки. Непосредственно за поврежденной машиной погнался прапорщик Такаси Авамура. Поначалу он не собирался таранить, а намеревался расстрелять «крепость» из своих пушек. Однако, выйдя на дистанцию открытия огня, он обнаружил, что пушки молчат. Ничего ему не оставалось делать, как идти на таран. В-29 рухнул в Токийский залив. Погиб и Авамура.

В этот же день опять отличились летчики 244-го сентай. Поначалу лейтенант Мицуюки Танге таранил самолет майора Дж. Бэрда (№ 42-24772) и повредил его, а сам при этом погиб. Предполагается, что добил «крепость» лейтенант Сеити Такаяма, который при этом уцелел, выпрыгнув с парашютом. Также кто-то из летчиков части таранил «Miss Behavian» (№ 42-24655) первого лейтенанта Бена Кроуэлла. Оба американских самолета были из состава 497-й бомбардировочной авиагруппы. Их экипажи погибли.

Всего американцы в этот день потеряли шесть В-29. Мусасино вновь устоял.

23 января в районе г. Нагоя таранил В-29 из 73-го бомбардировочного авиакорпуса командир эскадрильи 302-го кокутай авиации ВМС лейтенант Йоки Мориока на А6М5. Ему удалось лишь повредить вражеский бомбардировщик, однако затем он был ранен в левую руку огнем американского стрелка. Тем не менее «крепость» была добита другими летчиками. Несмотря же на ранение, Мориока из боя не вышел.

После недолгого лечения он продолжал летать и

стал асом буквально за пару часов до официального выхода Японии из войны, сбив 15 августа над Токийским заливом «Хеллкет»...

27 января — все тот же неуязвимый завод, словно заговоренная «Цель 357», к которой вышли 64 самолета. При отражении этого налета не обошлось без таранов. Сначала неизвестный истребитель ударил в левую консоль «Irish Lassie» (№ 42-65246) из 497-й бомбардировочной авиагруппы, однако поврежденная «крепость» продолжала свой полет. Тогда ее атаковал командир 244-го сентай капитан Терухико Кобаяси, таранив левую плоскость стабилизатора. Кобаяси выпрыгнул с парашютом, а В-29 вернулся на свой аэродром, где произвел посадку. Правда, после этого машину (точнее, то, что от нее осталось) сдали на металлолом. Кобаяси же довоевал до капитуляции страны, завершив войну майором и асом с пятью победами, в число которых вошли три В-29. Однако тараненная им «крепость» в этот список не вошла...

Двум таранным атакам подвергся другой самолет из той же группы, «Ghasty Goos» (№ 42-63541) капитана Дейла Петерсона. Поначалу в него врезался Ки-61 капрала Андо из 244-го сентай, однако поврежденная «крепость» не свернула со своего курса, а японец погиб. Затем ее таранил Ки-45 из учебно-тренировочной эскадрильи в Хитати. И здесь японский экипаж в составе унтер-офицера Юити Кобаяси и капрала Насуо Коибути погиб. В-29 в сопровождении другого своего самолета повернул в сторону Токийского залива, но до аэродрома не дотянул, пропав где-то в океанских водах.

Капитан Рэймонд Дэс попытался укрыть свою «Shady Lady» (№ 42-24619) в облаках, однако здесь

его нашел и таранил на своем Ки-44 старший унтер-офицер Киеси Сузуки из 47-го сентай. Разбились оба самолета, и погибли как американцы, так и японец...

Уже на обратном пути тарану подвергся Т-2 (№ 42-63501) капитана Пирса Килго из 498-й бомбардировочной авиагруппы, на котором зенитным огнем были повреждены два двигателя. Добил «крепость» прапорщик Сиробе Танака из 244-го сентай. Американцы погибли, а Танака спасся с парашютом, приводнился и был спасен рыбаками. Более он не летал...

Это рейд стоил американцам девяти самолетов, хотя японцы заявили о двадцати двух сбитых, из них десяти — таранами. Мусасино же вновь избежал разрушений...

10 февраля — крупнейший с начала регулярных бомбардировок Японии налет: 118 «крепостей» отправились в рейд на авиазавод компании «Накадзима» в г. Ота, где шел выпуск истребителей Ки-84. Удар был успешным, разрушено треть заводских строений, 87 самолетов было уничтожено в цехах. Однако на обратном пути американцам пришлось пережить немало неприятных мгновений.

Лейтенант Тосизо Кураи из 1-й учебно-тренировочной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Сагами, атаковал четверку «крепостей» из 505-й бомбардировочной авиагруппы. Подойдя к вражескому строю, он поднырнул под «Slick's Chicks» (№ 42-24784) капитана Кармела Слотера. Пытаясь уйти от японца, американский легчик совершил маневр уклонения и врезался в соседний самолет, «Deaner Bay» (№ 42-24815) первого лейтенанта Оуэна Барнарта. Обломки «крепостей» рухнули вниз, и оба американских экипажа погибли. Погиб и Кураи.

Японское командование заявило, что летчик выполнил таран, записав ему две победы. Ранее же за ним числились уже четыре сбитые «крепости»...

Пара летчиков из 47-го сентай, старший лейтенант Хейкити Йосизава и лейтенант Резо Бан, атаковали вражеские самолеты над Ота. Прорвавшись на своих Ки-44 сквозь заградительный огонь, они вышли к бомбардировщикам, оказавшись десятью метрами выше их. Йосизава немедленно спикировал на один из самолетов, разбив его. Сам погиб. Бан ничего не успел сделать, поскольку его самолет был поврежден огнем стрелков, и летчику пришлось вынужденно садиться на ближайшем аэродроме.

Еще одну «крепость» над горой Цукуба таранил капрал Сабуро Умегара из 244-го сентай. Он тоже погиб. Всего же американцы в ходе этого налета потеряли двенадцать В-29.

19 февраля 150 самолетов отправились в рейд на неуязвимую «Цель 357» — и вновь сильная облачность вынудила их отказаться от этого намерения и сбросить бомбы на запасные объекты!

В районе горы Фудзи лейтенант Осаму Хиросе из 53-го сентай во главе четверки Ки-45 атаковал группу из двенадцати «крепостей» и повредил одну из них. Затем он заметил группу из восьми В-29 и решил атаковать ее. Однако у него уже был израсходован боезапас, а из подбитого правого двигателя тянулся черный дым. Внезапно один из бомбардировщиков появился в его прицеле, и Хиросе пошел на таран, перерубив крылом на две части фюзеляж самолета капитана Стэнли Сэмюэльсона (№ 42-24692) из 500-й бомбардировочной авиагруппы. У американцев удар пережили всего три человека, но конца войны дождался только один — остальные умерли в

плону. В японском экипаже уцелел стрелок-радист капрал Кимио Като, которого при ударе выбросило из задней кабины.

Вторая четверка Ки-45 из той же части над Токийским заливом атаковала восемь В-29 из 499-й бомбардировочной авиагруппы. Капрал Кендзи Ямада направил свою машину на «SUPER Wabbit» (№ 42-65222) старшего лейтенанта Роберта Николсона. В пламени чудовищного взрыва никто не уцелел. Всего же американцы потеряли в ходе этого налета шесть самолетов...

В ночь на 14 марта над г. Осака успешный таран на Ки-44 совершил старший унтер-офицер Кендзи Фудзимото из 246-го сентай. «Секи» был поврежден, но летчик спасся с парашютом...

В ночь на 17 марта 330 бомбардировщиков совершили налет на город и порт Осака, сбросив на объект большое количество зажигательных бомб. Первыми навстречу противнику поднялись летчики уже упоминавшегося 246-го сентай. Вновь отличился Фудзимото, удачно таранив «крепость». Его примеру последовал унтер-офицер Юкио Икута и тоже пережил эту атаку. Фудзимото погиб позже, 14 августа, в бою с «Мустангами». На его счету — три В-29.

Над Кобе группу «крепостей» из 500-й бомбардировочной авиагруппы перехватило звено Ки-61 капитана Дзюнити Огата из 56-го сентай, ветерана боев в Бирме, за которым числилось двенадцать побед, в том числе четыре В-29. В этот раз он атаковал самолет, схваченный двумя прожекторами. Это был «Z-8» (42-24849) майора Роберта Фицджеральда. Огата врезался в «крепость», раздался взрыв, и на землю, в районе лагеря военнопленных, рухнули об-

ломки обоих самолетов. Уцелели лишь два американца, попавшие в плен и расстрелянные японцами 18 июля. Огате же посмертно было присвоено звание подполковника...

7 апреля «крепости» совершили два крупных рейда: 107 кораблей отправились бомбить (в десятый раз!) завод в Мусасино, а 197 — предприятия в г. Нагоя. Впервые бомбардировщики сопровождались до целей истребителями. Это был фактор, серьезно затруднявший боевую работу японских летчиков. Тем не менее они продолжали свои отчаянные попытки сорвать налеты противника. В воздух поднялись 119 перехватчиков.

В районе Токио японцы выполнили два тарана. Оба на счету летчиков 244-го сентай. Лейтенант Сатохиде Кохацу таким образом сбил «Mrs. TITTYMOUSE» (№ 42-65212) первого лейтенанта Джона Уайза из 498-й бомбардировочной авиагруппы. Японец спасся с парашютом, равно как и американский бортрадист.

Лейтенант Такаси Кавано таранил корабль № 42-24600 из 500-й бомбардировочной авиагруппы в районе н.п. Сайтама, откуда он был родом. Свидетелями боя были брат и сестра летчика. Он же погиб, равно как и все американцы.

В районе Нагоя таранен самолет капитана Френка Кроукрофта (№ 42-65350) из 29-й бомбардировочной авиагруппы. Его атаковал на Ки-45 экипаж в составе лейтенанта Каору Цудзимото и капрала Масаюки Като из 5-го сентай. Оба погибли. Из экипажа В-29 спаслись три человека. Налет на Токио и Нагую стоил американцам пяти самолетов...

В ночь на 15 апреля на перехват группы В-29 во

главе звена Ки-100 244-го сентай летал капитан Тюити Итикава. В ходе ожесточенного боя он огнем своих пушек и пулеметов сбил один бомбардировщик, а другой повредил, а затем, по израсходовании боезапаса, таранил еще одну «крепость», после чего покинул свой истребитель с парашютом. В ходе спуска он был серьезно ранен обломками обоих самолетов и завершение войны встретил в госпитале. За эту победу ему был вручен «Букосе» класса А — одному из пяти летчиков. Всего же на его счету десять сбитых и шесть поврежденных самолетов противника, все, кроме одного, — В-29...

17 апреля, в ходе отражения рейда 118 В-29 на аэродромы острова Кюсю, откуда в район Окинавы совершали свои вылеты камикадзе, таранил противника на Ки-45 и погиб летчик 4-го сентай унтер-офицер Цутому Нисимура. Американский самолет отделался повреждением и смог вернуться на свой аэродром.

18 апреля — повторный налет 112 «крепостей» на упомянутые аэродромы. Лейтенант Миосабуро Ямамото на своем «Торю» атаковал «Gonna Mak'er» (№ 42-65231) первого лейтенанта Роберта Андерсона из 497-й бомбардировочной авиагруппы, отбив ему хвостовое оперение и почти всю правую консоль с четвертым двигателем. Погибли оба экипажа со своими машинами. Всего же японцам удалось сбить две «крепости».

7 мая — завершающий налет на блокирование аэродромов на Кюсю, в котором приняли участие всего-навсего 41 В-29, сбросившие 238 тонн бомб на полосы. Сопrotивление им вновь оказали летчики 4-го сентай: по одной «крепости» таранили стар-

ший унтер-офицер Цутому Мурата и унтер-офицер Реити Канеко.

Добычей Мураты стал «Empire Express» (№ 42-63549) первого лейтенанта Джеймса Макклипа из 505-й бомбардировочной авиагруппы, Канеко — еще один самолет из этой авиачасти. Но какой именно, — ясности нет, поскольку 505-я потеряла в этот день три корабля...

26 июня 426 В-29 совершили девять рейдов против промышленных центров на Центральном Кюсю: городов Осака, Нагоя и т.д. Предыдущие потери, нехватка опытных летчиков и горючего привели к тому, что навстречу американцам смогли подняться 24 Ки-44 и Ки-84 из 246-го сентай и пара Ки-61 из 56-го сентай.

В завязавшемся бою над н.п. Кумано-Нада 246-я смогла сбить шесть самолетов, потеряв трех летчиков. Таранила два В-29 пара капитан Садахико Отонари и унтер-офицер Минору Хара. Оба, сбив «крепости», погибли. Отонари, таким образом, довел свой счет до четырех уничтоженных и восьми поврежденных В-29.

Пара из 56-го сентай, лейтенант Ютака Накагава и его ведомый, над н.п. Хакуган, в районе Нагоя, в лобовой атаке ринулись на группу «крепостей» из 19-й бомбардировочной авиагруппы. Огнем стрелков оба японских истребителя были подожжены, однако Накагава продолжал идти вперед. Его добычей стал самолет ветерана налетов на Германию капитана Бенджемина Кордаса (№ 44-69873), которому «Хиен» отрубил правую консоль. Из всего экипажа спасся всего лишь хвостовой бортстрелок сержант Шелтер, выпрыгнувший с парашютом и уго-

дивший в плен. В июле он был казнен в лагере в Нагоя. В этом контексте источниками отмечается особая жестокость военных властей этого города в отношении пленных авиаторов.

При ударе Накагаву выбросило из кабины. Он успел раскрыть парашют, но затем его тело обломками было разрезано пополам. То, что от него осталось, было найдено висящим на парашюте, зацепившимся за ветви одинокой сосны. Посмертно летчика наградили «Букосе»...

Самолет Кордаса оказался последней «крепостью», сбитой таранщиками над Японией. Пожалуй, не только ими, но и вообще — истребителями. Затем уже до 15 августа, когда император Хирохито объявил о капитуляции страны перед союзниками, В-29 особого сопротивления уже не встречали.

Итак, исходя из имеющихся у нас данных, с 20 августа 1944 года по 26 июня 1945 года над Японией были сбиты 342 В-29. При этом в ходе 44 таранных атак уничтожено 38 самолетов — не так уж и много, как от данного способа ведения воздушного боя ожидало японское командование. Хотя, с другой стороны, в относительных величинах это весьма неплохой результат: как-никак, но каждый десятый самолет! На советско-германском фронте данный показатель был куда меньше. При этом, несмотря на соответствующий приказ, можно смело сказать, что японские летчики шли на таран вполне сознательно: война пришла на их землю, они прекрасно видели, во что выливались налеты «крепостей».

И без Хиросимы с Нагасаки они наносили жестокие потери населению Японии. Так, лишь при ночном налете 10 марта, в ходе которого на Токио

были сброшены тысячи зажигательных бомб, погибло более 83 000 человек и ранено более 41 000. Естественно, летчики пытались сделать все, что от них зависело, дабы защитить свои дома, семьи, родных и знакомых, не задумываясь о том, насколько виновата правящая верхушка страны в том критическом положении, в котором оказалась их страна. Другое дело, что таран не являлся панацеей от налетов авиации противника и никоим образом не мог остановить стратегическое воздушное наступление американцев. Да и не всегда он был оправдан: как мы видим, наряду с устаревшей матчастью для этих атак применялась вполне современная техника, в большинстве случаев терявшаяся безвозвратно. Восполнение же от промышленности было более чем недостаточным. Кроме того, гибли опытные летчики, которых и так не хватало.

Вот — примерная раскладка по типам:

Тип летательного аппарата	Количество таранов	Количество сбитых
Ки-44	8	7
Ки-45	9	9
Ки-46	1	1
Ки-61	15	12
Ки-100	1	1
А6М5	1	—
Неустановленный тип	9	8
Собственные потери	40 истребителей и не менее 20 летчиков	

При этом хотим отметить, что по морской авиации наши данные неполны, но, надо полагать, они

вряд ли смогут существенно изменить общую картину...

Кроме стратегической авиации, над Японией с января 1945 года начали действовать палубные самолеты 58-го оперативного соединения ВМС США. Им также оказывали сопротивление истребительные части как армии, так и ВМС. В источниках, в ряде случаев без указания конкретных дат и обстоятельств, говорится о сбитии таранами нескольких самолетов противника (не менее четырех), главным образом, «Корсаров» и «Хеллкетов». Среди таранивших самолетов указываются армейские Ки-84 и Ки-100, а также флотские «Зеро» и N1K.

Известно лишь о бое, проведенном 25 июля 1945 года восемнадцатью Ки-100 из 244-го сентай, ведомыми капитаном Цугае Обара против десятка «Хеллкетов» из эскадрильи VF-31 ВМС США. Обара в ходе ожесточенной схватки таранил машину энзайна (младшего лейтенанта) Эдвина Уайта. Оба летчика погибли. Это была восьмая победа капитана и последний групповой воздушный бой, проведенный японцами. По его итогам они заявили о двенадцати сбитых вражеских истребителях при потере своих двух летчиков. Американцы же заявили о восьми Ки-100, сбитых достоверно, и трех предположительно при потере двух своих F6F-5.

Кроме того, отмечается ряд безуспешных таранных атак, которые японские летчики пытались выполнить на самолетах различных типов, в том числе и на таком безнадежном старье, как Ки-27 и учебно-боевые Ки-79...

Как видим, с точки зрения чистой результативности значение таранов было не таким уж и большим.

Но в моральном плане они сыграли определенную роль для укрепления и поддержания боевого духа личного состава вооруженных сил Империи.

* * *

По завершении Второй мировой войны и широком внедрении реактивной техники таран, казалось бы, навсегда канул в Лету. Некоторые авторитетные воздушные бойцы говорили о его невозможности в новых условиях: скорости современных самолетов и дальность ведения воздушного боя, мол, таковы, что их летчикам просто-напросто невозможно будет выйти на дистанцию выполнения таранной атаки. Однако практика дала несколько иной результат: в ходе многочисленных войн, конфликтов и вооруженных инцидентов с участием авиации таранам также нашлось место, хотя их количество уже было не таким, как в войну 1939—1945 годов, и вряд ли превысило таковое в период, ей предшествующий. При этом были и свои характерные особенности. Прежде всего практически всегда терялся таранивший самолет, и в подавляющем большинстве случаев гибли их летчики, что ранее случалось далеко не всегда.

Помимо всего, в ряде случаев зачастую трудно было понять, сознательно ли выполнялся таран или имело место простое столкновение двух самолетов в боевой обстановке. Но, поскольку оно приводило к гибели или по крайней мере повреждению вражеской машины, то, как правило, подобные эпизоды считались таранами, что было престижно как для самих летчиков, так и для их начальства.

ПОСЛЕ 1945 ГОДА

По завершении Второй мировой войны отношения между бывшими союзниками по антигитлеровской коалиции испортились и переросли в т.н. холодную войну, которая продолжалась фактически вплоть до развала СССР. Одним из ее проявлений были регулярные нарушения воздушного пространства СССР и его союзников иностранными летательными аппаратами: американскими, британскими, шведскими, иранскими и т.п.

Арсенал борьбы с ними включал много средств и тактических приемов, в том числе и тараны. При этом в ряде случаев применение их предусматривалось в приказном порядке, хотя зачастую применение их было не совсем оправданным. Более того, далеко не всегда была необходимость сбивать этих самых нарушителей. Однако свое понимание опыта применения таранов, вынесенное рядом особо ретивых командиров и начальников из Великой Отечественной войны, побуждало их требовать от летчиков обязательного выполнения таранов в случае отказа или отсутствия (да-да, именно так) бортового вооружения на перехватчике. К чему это приводило, мы еще увидим...

Кстати, для американцев опыт японских таранов даром не прошел и оказал некоторое влияние на

умы личного состава. Данный прием воздушного боя даже удостоился популяризации местными авиационными публицистами. Показательной в этом отношении является книга Артура Брофи «Военно-воздушные силы США», переведенная на русский язык и напечатанная в СССР в 1957 году. Описывая мифический налет ВВС СССР на США и Канаду, а также мифическое же его отражение, автор бросил одного из летчиков, у которого закончились боеприпасы, на таран советского бомбардировщика: *«Гарино направил истребитель [F-86D Sabre. — Авт.] прямо на бомбардировщик. Он выждал столько, сколько было возможно, и нажал на кнопку катапультируемого сиденья.*

Летчик рассказывал, что он не слышал, как столкнулись самолеты. И лишь приземлившись, он узнал, что бомбардировщик уничтожен».

В общем-то описание тарана получилось достаточно реалистичным. Самое поразительное, что именно таким образом действовал советский летчик в небе Закавказья почти двадцать лет спустя. Но всему свой черед...

Вернемся к советской ситуации. Одним из районов массового нарушения воздушных границ была Прибалтика, где во второй половине 40-х — начале 50-х годов весьма частыми были полеты как разведчиков, так и транспортных самолетов, доставлявших вооруженным антисоветским формированиям различные грузы, а также агентуру. При этом зачастую полеты выполнялись в ночное время на малой высоте, что затрудняло их перехват на реактивной технике.

Для перехвата и уничтожения низколетящих це-

лей командование ПрибВО приказало организовать дежурство самолетов Як-11. Приказ был доведен личному составу истребительных авиачастей округа, в том числе 336-й ИАД. А поскольку имевшиеся в части «яки» имели вместо радиоконуса РПК010М более тяжелые и громоздкие АПК-5, это вынудило демонтировать вооружение самолета — один 12,7-мм пулемет УБ-12,7. И получалось, что единственное, чем на этих машинах возможно было воздействовать на противника, — таран. Летчики, которым предстояло выполнять подобного рода задания, прекрасно все это понимали. И начальство подтвердило их догадки. Как вспоминал ветеран 431-го ИАП летчик-истребитель 1-го класса полковник Б.М. Воронцов, начальник штаба 336-й ИАД, знакомя личный состав с приказом, сказал буквально следующее: *«Да, да! Товарищи летчики! Вы меня правильно поняли: надо уничтожить самолет-нарушитель таранным ударом! Надеюсь, что вам понятно, как это делать?»* Еще летуны ясно осознали, что таранить самолет на высоте 50—100 м — верная смерть! Одним словом, у японского адмирала Угаки, отца-основателя корпуса камикадзе, в СССР нашлись достойные наследники!..

Тем не менее авиаторы беспрекословно приступили к выполнению задания. Подобного рода полеты выполнялись с 20 марта по 23 октября 1953 года. Однако, как вспоминал Воронцов, «бог миловал»: нарушений в их секторе не случалось, поэтому летчикам 336-й ИАД не пришлось прибегать к столь радикальному средству. Затем к тому времени ими были освоены маловысотные полеты на МиГ-15, и надобность в полетах «яков» отпала...

Надо сказать, что «таранная» психология крепко засела в головах многих ветеранов Великой Отечественной войны, которые спустя годы занимали высокие командные должности в структурах ВВС и ПВО. Это достаточно ясно показали события 1 мая 1960 года, когда воздушное пространство СССР нарушил небезызвестный капитан Френсис Гарри Пауэрс на высотном разведчике U-2. Прежде чем его сбили ракетчики при помощи ЗРК С-75, была предпринята попытка таранить американца. Соответствующий приказ от командующего ИА Войск ПВО страны маршала авиации Е. Савицкого получил капитан И. Ментюков, перегонявший с заводского аэродрома в одну из частей под Свердловском новейший на то время истребитель-перехватчик Т-10 (один из первых серийных Су-9). Несмотря на то что «сухой» не нес вооружения, а летчик не имел высотного компенсирующего костюма, решено было именно тараном остановить нарушителя, подлетавшего уже к Свердловску. Вскоре Ментюков был в кабине перехватчика (когда пришел приказ, он ожидал на остановке автобус, чтобы поехать в город), через некоторое время Т-10 почти вертикально набирал высоту. Через несколько минут он уже находился на 20 000 метров, однако U-2 он не обнаружил, несмотря на то что земля навела его на цель, к которой Ментюков подошел на пять километров. Однако затем офицер наведения, не сориентировавшись в ситуации, дал команду выключить форсаж, что летчику пришлось сделать. В результате Т-10 оказался далеко внизу и сзади от цели, горючего оставалось уже мало, и пришлось ему идти на посадку. Таким образом, таран не состоялся. Как

известно, полет «Локхида» был остановлен другими средствами.

Во второй половине 90-х годов в СМИ появились воспоминания летчика, где он настаивал на том, что таран удался и нарушитель был сбит именно его стараниями. Более того, после удачно проведенной посадки на аэродроме Ментюкова якобы встречал сам Савицкий, поздравивший летчика и сразу же огорчивший его сообщением о том, что, в угоду понятной конъюктуре и предпочтениям «наверху», герою дня придется свою победу не подтверждать, а будет она записана на счет ракетчиков.

Эти заявления Ментюкова вызвали, в свою очередь, ответные публикации, в которых, с опорой на архивные данные, отстаивалось честное имя ракетчиков...

Тем не менее до реальных таранов все-таки дело дошло.

Итак, 28 ноября 1973 года воздушную границу СССР со стороны Ирана нарушил самолет сопредельной стороны. Источники советского времени «с придыханием» утверждали, что это был F-4 «Фантом», естественно, являвшийся весьма престижной целью, но на самом деле нарушителем оказался реактивный учебно-тренировочный самолет Т-33, созданный на базе давно уж вышедшего в тираж F-80 «Шутинг Стар». На его перехват с аэродрома Вазиани поднялся истребитель МиГ-21СМ, управлявшийся капитаном Г.Н. Елисеевым. Он настиг нарушителя уже недалеко от границы и произвел необходимые действия, дабы показать ему, что тот находится в чужом воздушном пространстве и должен следовать за перехватчиком на ближайший аэродром.



Гордость советской истребительной авиации 60—70-х годов МиГ-21. На такой машине совершил таран Елисеев

Однако чужой экипаж и не думал выполнять требования летчика. Складывалась необходимость применения более решительных действий. Поэтому Елисеев произвел последовательно пуск двух ракет, от которых нарушитель сумел уйти, удачно выполнив маневры уклонения. Поскольку с КП части требовали любой ценой пресечь полет незваного гостя, Елисеев решил идти на таран, почему-то не воспользовавшись имевшейся на «миге» пушкой. «Земля» дала «добро» на подобное решение.

В 13.15 по московскому времени, догнав «иранца», он крылом своей машины ударил того по хвостовому оперению. Раздался взрыв, и на землю рухнули обломки обеих машин. Чужой экипаж, в состав которого входили американский инструктор и иранский учлет, был задержан, а Елисеев погиб.

Такова общепринятая трактовка произошедшего. Именно в таком виде ее решили довести до широких кругов общественности, и то — не сразу. На самом же деле обстоятельства инцидента выглядели несколько иначе, что было вскрыто в результате работы комиссии Главкомата войск ПВО страны, возглавлявшейся Героем Советского Союза генерал-лейтенантом И.И. Цаповым, асом времен Великой Отечественной войны, на счету которого числилось 28 побед.

Оказалось, что иранский экипаж отрабатывал «слепой» полет, то есть фонарь и учлета, и инструктора был закрыт шторкой, оставались открытыми лишь небольшие участки остекления по бокам. Нарушение границы они выполнили непреднамеренно, так как не видели, куда летят¹. Что произошло с их машиной и отчего она рухнула на землю, нарушители так и не поняли. Советского самолета они не видели. Из Москвы же Цапову пришло категорическое указание, чтобы ни в коем случае другая сторона не узнала о таране. Поэтому генерал пошел на хитрость. Приняв участие в допросах американца, он постарался ему внушить, что произошло самопроизвольное срабатывание воздушных тормозов, приведшее к аварии. «Визави» не спорил, поскольку действительно, по его же словам, в ходе эксплуатации Т-33 в войсках имели место подобного рода случаи...

Действия самого Елисеева оказались далеко не безупречными. Догнав нарушителя, он не выполнил

¹ Конечно, интересно, чего ради выполнять подобные полеты в приграничной зоне и что делала иранская служба руководства полетами, — но это другой вопрос.

положенной процедуры: не облетел «иранца», не произвел ни помахивания плоскостями, требуя следовать за ним на аэродром, ни предупредительного огня из пушки. «Земля» же самоустранилась от должного управлением перехватом. После промаха ракеты Елисеев сразу решил идти на таран, покинув свою машину сразу перед столкновением (практически, как описано у Брофи). Однако катапультное устройство сработало с некоторым запаздыванием, что и стоило летчику жизни...

Ознакомившись с результатами расследования, тогдашний министр обороны СССР Маршал Советского Союза А.А. Гречко был страшно недоволен случившимся: ни действиями расчета КП, ни самим тараном, ни отсутствием должного управления со стороны командования Бакинским округом ПВО. Выразили свое недовольство и более высокие инстанции советского руководства. Поэтому нет ничего удивительного, что в отношении «бакинцев» были произведены соответствующие «оргвыводы». Естественно, как же иначе: для пресечения полета заблудившейся «летающей парты» в результате безграмотных действий на всех уровнях пришлось пожертвовать боевым самолетом и жизнью опытного летчика¹...

Вместе с тем инцидент и его результаты решено было использовать «по максимуму» для воспитания личного состава ВВС и войск ПВО страны в соответствующем духе, представив случившееся как образец беззаветного героизма и решимости летчика выполнить поставленную задачу любой ценой.

¹ Елисеев к тому времени освоил самолеты одиннадцати типов, налетал 1700 часов, из них более 1000 на МиГ-21.

Поэтому указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 декабря 1973 г. «за мужество и героизм, проявленные при выполнении боевого задания» капитану Геннадию Николаевичу Елисееву было присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). 4 декабря того же года приказом министра обороны имя летчика было навечно занесено в списки личного состава первой эскадрильи его полка...

Однако полученный урок не пошел впрок. Пример Елисеева был у всех на слуху, и уж очень заманчиво было получить Звезду Героя, благо с иранской стороны вольных и невольных нарушителей хватало. Не прошло и восьми лет, как в небе Закавказья произошло событие, о котором в сообщении агентства ТАСС было сказано: «18 июля 1981 года самолет неуставленной принадлежности со стороны Ирана вошел в воздушное пространство Советского Союза в районе города Еревана. На все запросы советских наземных средств контроля за полетами самолетов и попытки оказания ему помощи экипаж самолета не отвечал, продолжая полет над советской территорией и совершая при этом опасные маневрирования. Через некоторое время этот самолет столкнулся с советским самолетом, разрушился и сгорел».

Так витиевато было сообщено советскому народу и мировой общественности о таране нарушителя, выполненном на Су-15М замполитом 1-й эскадрильи 982-го истребительного авиаполка старшим лейтенантом Валентином Александровичем Куляпиным. Через некоторое время имя героя стало известно, как и то, что он за свое деяние был награжден всего-навсего орденом Красной Звезды. А уже

это вызвало удивление, поскольку пример Елисеева был перед глазами, а здесь — летчик остался жив. Однако вскоре стало известно, что же таранил Куляпин, — грузовой самолет «Канадэйр» CL-44, принадлежавший некоей малой аргентинской авиа-транспортной компании, машину далеко не «первой свежести». Далекое не «Фантом». Сразу возникла мысль о том, что вряд ли стоило «менять» современный перехватчик на антикварную «летающую жестянку». И за подобный «успех» летчика не то что не надо было награждать даже медалью «За отвагу», а привлечь к ответственности за потерю боевой машины.

«Канадэйр», как оказывается, возвращался из Ирана, который в то время вел тяжелую войну с Ираком. Тегеран, громогласно разнося громы и молнии в адрес «сионистских захватчиков», по тайным дипломатическим каналам договорился с израильтянами о продаже вооружения и запасных частей для танков режиму мулл (благо со времен шаха остались старые связи) на общую сумму 15 млн фунтов стерлингов. Доставить данный груз из Тель-Авива в Тегеран и вызвалась вышеупомянутая фирма. Было намечено двенадцать полетов, из которых уже три были к упомянутой дате совершены. Обратный путь совершался «порожняком».

Вторично возвращаясь в «землю обетованную» 17 июля, самолет уже проходил через воздушное пространство СССР, однако этот факт был проигнорирован на КП замкомандующего ВВС Закавказского военного округа по ПВО полковником Гречко. Неудивительно, что и на следующий день аргентинский экипаж решил немного срезать путь, хотя

и нельзя исключить, что так его вынуждала поступить неудовлетворительная работа бортового навигационного оборудования. Не исключено, что, пролетая в Тегеран над северным участком ирано-иракского фронта, «Канадэйр» мог быть обстрелян и поврежден, что не могло не сказаться на функционировании приборного хозяйства CL-44...

Итак, 18 июля, после полудня, «летающий грузовик» нарушил границу Советского Союза. На его перехват с аэродрома «Кюрдамир» поднялась пара истребителей, а с Марнеули взлетел и Куляпин. Сначала «кюрдамирцы» смогли отеснить нарушителя к границе, после чего ушли. Однако пилоты «Канадэйра» после этого вновь развернули машину и взяли курс на Ереван, по всей очевидности, собираясь совершить посадку в местном аэропорту. На КП в Тбилиси в этот день дежурила смена оперативного дежурного полковника А. Багдасаряна. Он и приказал Куляпину пресечь полет чужого самолета. А находившийся здесь полковник Гречко вообще самоустранился от руководства действиями перехватчиков.

В принципе, как считают исследователи данного инцидента, летчику достаточно было подойти поближе к CL-44 и установленными международными правилами сигналами показать экипажу нарушителя, что он находится в чужом воздушном пространстве, и предложить тому следовать на ближайший советский аэродром. Аргентинцы непременно подчинились бы этим требованиям. Но, очевидно, и Багдасаряну, и самому Куляпину (особенно ему) захотелось «снять сливки» с данного события. С КП летчику поначалу «порекомендовали», как он сам вспоминал позже, выполнить установленную про-

цедуру и принудить нарушителя к посадке, но, если тот не подчинится требованиям летчика, сбить его. Вот что вспоминал сам Куляпин: «18 июля 1981 года я нес боевое дежурство в составе пары усиления. Вылет по тревоге командира звена и его ведомого поначалу воспринял как учебную вводную. Однако вскоре, еще на земле, по переговорам в эфире понял, что в воздухе мои сослуживцы ведут перехват реальной цели. Поэтому когда подошел мой черед, очень волновался.

Поначалу, после взлета с аэродрома под селением Марнеули (Грузия) был уверен, что меня в любом случае подстрахуют другие истребители или расчеты зенитно-ракетных комплексов. Однако с набором высоты понял: близость государственной границы и явная нерешительность офицеров боевого управления не дают мне права на ошибку.

Повод для волнений был серьезный. Первая пара истребителей на форсаже, исчерпав лимит времени полета по топливу, сорвала выполнение задания и возвращалась обратно ни с чем. Вот почему сразу после старта я решился без команды включить радиоэлектронный прицел и вывести двигатели на экономичный режим. Моя предусмотрительность, как выяснилось вскоре, была не напрасной.

Транспортный самолет я обнаружил визуально в самый последний момент, когда он едва не оказался внизу и сзади. На скорости, близкой к минимально допустимой для «сухого» (скорость сваливания), я занял позицию в задней полусфере нарушителя. И вновь вынужден был нарушить инструкции, выполняя приказ земли о принуждении к

посадке. Так, на свой страх и риск я проигнорировал рекомендации командного пункта о подаче эволюциями (покачиваниями) крыльев обязательных в таких случаях сигналов о возможных опасных для незваных гостей последствиях, их противоправных действий и неподчинения в воздушном пространстве Советского Союза. Ведь для этого следовало занять эшелон впереди противника и самому стать на время доступной мишенью. Не сумел я, к стыду своему, по требованию командного пункта и определить по имевшейся на хвостовом оперении символике государственную принадлежность нарушителя.

Впрочем, на размышления времени не оставалось. Мои доклады о попытке нарушителя прорваться к границе вынудили командный пункт решиться на приказ об уничтожении цели. Только тараном я мог выполнить боевой приказ, так как времени на увеличение дистанции до расстояния безопасного пуска ракет «воздух-воздух» не оставалось. Вот когда пригодились расчеты, теоретические занятия по разбору первого воздушного тарана на реактивном самолете, завершившегося, напомним, гибелью исполнителя. Ставя целью не только выполнить боевую задачу, но и самому остаться в живых, мы, молодые летчики, рассматривали немало способов применения «оружия смелых». И один из них пригодился.

Первый удар — фюзеляжем о крыло, сорвался. Зато вторично я шел на сближение уверенно. Удар фюзеляжем и килем по стабилизатору снизу на догонном курсе не мог не прервать преступный полет. В тот же миг, как и замышлял, катапульты-

ровался. Теперь жалею: истребитель, наверное, можно было спасти.

Да, вот еще что. При раскрытии парашюта из-за динамического удара потерял левый ботинок — забыл зашнуровать перед взлетом. Так и приземлился босиком! Только погасил шелковый купол, автоматически глянул на часы: 15.20, время московское».

Фактически же «Канадэйр» и так собирался садиться. Тем не менее советский летчик доложил, что самолет-нарушитель уходит к границе. Добавим, что после удара аргентинская машина резко пошла вниз и вскоре разбилась. Погиб ее экипаж: командир Эктор Кордеро Хаурегибери, второй пилот Эрмете Матео Сантьяго Боассо, который мог выпрыгнуть с парашютом, но предпочел до последней секунды помогать командиру спасти самолет, а также сопровождающий грузы Стюарт Мак-Кафферти. Куляпин же катапультировался и удачно приземлился, хотя позже считал, что поспешил и мог посадить свой Су-15.

Почти по горячим следам, 31 июля 1981 года, Военный совет ВВС Закавказского военного округа написал представление о присвоении Куляпину звания Героя Советского Союза, однако он так и не был награжден Золотой Звездой. Более того, расследование инцидента проводила обладавшая широкими полномочиями Государственная комиссия во главе с Главным штурманом ВВС генерал-лейтенантом авиации Шабуниным. Она достаточно быстро вскрыла непрофессиональные действия Багдасаряна, Куляпина, а также ряда других лиц.

В частности, абсолютно излишним выглядело

сбитие аргентинского самолета, тем более — с применением тарана. Тем более что, судя по всему, CL-44 намеревался садиться в Ереване.

Летчику грозили весьма крупные неприятности, но, когда в неофициальном порядке Куляпин признался Шабунину, что хотел, как и Елисеев, получить Звезду, тот проявил соответствующее понимание. Кроме того, хотя Багдасарян стер магнитофонную запись переговоров с Куляпиным в тот злополучный вылет, подобная велась и на пункте наведения ПВО страны. А она подтвердила, что замполит, по крайней мере, не самовольно сбил «аргентинца», а по команде с земли. Это его спасло от трибунала. Кроме того, возмутило проверяющих и безнаказанное нарушение 17 июля.

Одним словом, в ЦК пошел достаточно нелестный отчет Госкомиссии. В результате ряд ответственных лиц получили серьезные взыскания по служебной и партийной линиях, а Куляпин и его прямые и непосредственные начальники были отстранены от летной работы «на веки вечные». Естественно, ни о какой Золотой Звезде не могло быть и речи.

Вместе с тем, дабы инцидент в глазах мировой общественности, да и советской тоже, не выглядел столь позорно, на официальном уровне была выдумана легенда об очередном подвиге летчика-коммуниста в мирное время. Куляпина освободили от всякой ответственности и наградили орденом Красной Звезды, весьма престижной наградой для мирного времени.

Не обошлось без таранов и у бывших союзников СССР по Варшавскому договору, хотя они имели в

большинстве случаев достаточно специфический характер.

В пятидесятые годы, в частности, с территории ФРГ, Австрии и некоторых других государств велся массовый запуск различного рода аэростатов как простых агитационных, занимавшихся доставкой и разбрасыванием пропагандистских материалов (листовок, брошюр), так и более сложных разведывательных. Помимо выполнения своей прямой работы, они представляли просто-напросто и серьезную опасность для полетов самолетов гражданской авиации. В Чехословакии, например, бывали дни, когда из-за шаров приходилось отменять рейсовые полеты. Кроме того, например, заполненные водородом агитшары после приземления представляли прямую опасность для местного населения: часто бывало, что под воздействием статического электричества газ взрывался, нанося увечья находящимся вблизи людям и вызывая пожары. Поэтому нет ничего удивительного в том, что для борьбы с «пузырями» привлекались различные средства, в том числе и авиация.

В той же Чехословакии поначалу этим занимались летчики, летавшие на учебно-боевых самолетах С-2 и С-11 — соответственно, местные обозначения германских «Арадо» Ar-9б и советских Як-11. И на первых порах для уничтожения аэростатов они применяли таран: как правило, подлетая к шару, рубили винтом оболочку. Однако вскоре им пришлось отказаться от этого метода ввиду его опасности для самих «таранщиков»: клочки материи, остававшиеся на лопастях винта либо попадавшие в двигатель, отрицательно влияли на их нормальную работу и

создавали предпосылки к серьезным летным происшествиям. И уже нечего говорить о том, какую угрозу для самолетов и летчиков представлял взрыв водорода. Поэтому достаточно быстро от таранов летчики перешли к расстрелу аэростатов из бортовых пулеметов. Кроме того, через некоторое время, ввиду заметного увеличения высоты полета шаров, на борьбу с ними бросили реактивную матчасть.

Тем не менее окончательно таран из арсенала исключен не был. Вспоминает бывший летчик 11-го ИАП ВВС Чехословакии подполковник Ярослав Новак, имевший на своем счету пять или шесть сбитых аэростатов и в те времена — капитан: *«...Масштабная охота была организована на аэростат, который пережил разные атаки над территорией бывшей ГДР и неповрежденным добрался до нас. С земли смотрелось так, что он дрейфовал на высоте порядка 30 км. Я отправился на перехват на МиГ-15. Высотомер показывает уже 14 км, а цель все еще надо мной. Разгоняюсь по большой дуге и начинаю атаку. С какой дистанции открывать огонь?.. Начал стрельбу с расстояния нескольких километров из обеих 23-мм пушек с применением самоликвидирующихся снарядов. Трассы были видны по всей дальности, что позволяло мне корректировать стрельбу. Однако баллон продолжал плыть по небу и приобретал уже угрожающие размеры. Тогда с КП поступил приказ: «Сбивай его тараном!» «МиГ» несетя навстречу гигантскому белому шару... В последнюю минуту закрыл рукой глаза. Пролетел. Со мной ничего не произошло, но самолет пришлось ремонтировать».* Как видим, не такое уж простое это было дело — таранить аэростаты.



Польский учебный МиГ-15УТИ тоже автор таранных ударов

Подобный метод борьбы применялся и в других странах Варшавского договора, но не всегда удачно. В Венгрии имели место два подобных случая. Так, в один из дней 1955 года при таране аэростата на МиГ-15 погиб комэск майор Йозеф Коши. Еще один летчик не пережил такого рода атаки 19 июля 1956 года.

В ПНР 3 августа 1956 года, таранив шар-нарушитель на МиГ-15УТИ, не вернулись более на свой аэродром летчики Р. Ляхцик и Ю. Раже...

Но не обошлось у наших бывших союзников и без таранов самолетов, прилетавших с сопредельной стороны. Если быть более точным, за тараны были признаны элементарные столкновения. Факты подобного рода имели место в той же Чехословакии. В первой половине 70-х годов минувшего века в воздушное пространство страны из Австрии зачастую легкие самолеты, выполнявшие, как оказалось, разведывательные задания. Для борьбы с ними была привлечена различная матчасть: от реактивных учебно-тренировочных L-29 «Дельфин» до ис-

требителей-бомбардировщиков Су-7. Им удалось сбить либо принудить к посадке шесть самолетов-нарушителей, при этом в трех случаях не обошлось без таранов.

27 июля 1973 года в районе деревни Писечне австрийский легкий самолет вторгся в воздушное пространство ЧССР. На его перехват с аэродрома Намешти-над-Ославу взлетел на «Дельфине» 8-го ИАП майор Мирослав Мржичка. Летчик огня не открывал, а выполнением различного рода маневров пытался отсечь нарушителю обратный путь к границе. Но «австриец» отказывался выполнять требования чешского летчика. И тогда Мржичка таранил чужой самолет. Обломки обеих машин рухнули в сельской местности между деревнями Шатов и Моравске-Будеевице. Погибли как майор, так и австрийский экипаж: авиаинженер Альфред Винтер и летчик-инструктор Ганс Вайзер. Как утверждали некоторые австрийские газеты, оба были на самом деле сотрудниками военной разведки австрийской армии. В обломках сбитой машины была найдена разведывательная фотоаппаратура...

1 сентября 1973 года на перехват австрийского мотопланера поднимался Су-7, летчик которого попытался принудить его к посадке. Пилот нарушителя Фридрих Гаммер начал маневрировать, пытаясь уйти к себе. В результате «сушка» всей своей массой врезалась в австрийский аппарат. Ее летчик удачно катапультировался, а Гаммер погиб. И этот случай командование ВВС ЧНА засчитало как таран...

На следующий день, 2 сентября, двухместный самолет «Йодель» нарушил границу в районе д. Нова-Быстрица и проник в глубь территории Чехослова-



На таких учебных Л-29 «Дельфин» защищали родное небо чехословацкие летчики в 70-е годы

кии на 25 километров. У деревни Жировница его перехватила пара «Дельфинов» из 1-го ИАП. Их летчики попытались общепринятыми маневрами дать знать экипажу нарушителя о том, что те находятся в чужом воздушном пространстве и должны следовать на ближайший чехословацкий аэродром. Никакой реакции. Точнее, «Йодель» снизился почти до бреющего и пошел к границе. Тогда был открыт предупредительный огонь из контейнерных пулеметных установок. Нарушитель продолжал уходить. Тогда летчики «Дельфинов» решили все-таки маневрами прижать австрийский самолет к земле и заставить его экипаж следовать за ними. В ходе маневрирования один из перехватчиков зацепил одним из выпущенных тормозных щитков на фюзеляже консоль крыла нарушителя и сломал ее. Австрийская машина рухнула на землю и разбилась. Ее экипаж погиб. При последующем обследовании обломков также было найдено разведывательное оборудование. Что касается «Дельфинов», то они благополучно вернулись на свой аэродром.

В ВОЙНАХ, КОНФЛИКТАХ, ИНЦИДЕНТАХ

Как мы уже отмечали, применение таранов, пусть и произвольных, было зафиксировано в ряде крупнейших конфликтов второй половины прошлого столетия: Корейской, воздушной войне над ДРВ, Шестидневной войне. Кроме того, в годы холодной войны самолеты СССР и стран НАТО несли боевую службу над нейтральными водами Мирового океана, отслеживая действия кораблей ВМС «вероятного противника» и встречая противодействие его истребительной авиации. Поскольку оружие применять было нельзя, то для срыва выполнения поставленных задач истребители применяли опасное маневрирование в непосредственной близости от подопечных, что в нескольких случаях опять-таки приводило к таранам. Но обо всем — по порядку.

Итак, война в Корее. Исследователями отмечены три тарана, при этом — два ночных. Первый — в активе штурмана 176-го ГвИАП 324-й ИАД капитана Серафима Петровича Субботина, совершенный в ходе воздушного боя 18 июня¹ 1951 года. Правда, сам летчик отрицает его преднамеренность.

¹ По другим данным, 21-го.

Дело обстояло следующим образом. В тот день восемь МиГ-15 атаковали шестнадцать американских истребителей F-86 «Сейбр». С первой же атаки Субботин сбил один истребитель противника, а затем бой принял маневренный характер. При этом от него оторвался ведомый, лейтенант Головачев. Вскоре Субботин увидел машину Головачева, в хвост которой «вцепились» два «Сейбра» и поливали его пулеметным огнем. Капитан бросился на вырубку, открыв заградительный огонь, и... сам получил очередь в двигатель. Аварийно сбросив фонарь и переведя истребитель в нисходящую спираль, летчик приготовился покинуть подбитую машину. Что произошло дальше, он указал в своем послеполетном рапорте: *«...Я выпустил воздушные тормоза и почти сразу же почувствовал удар в заднюю часть моего МиГа и дикий скрежет, а в следующую секунду увидел с левой стороны фюзеляж F-86 с обломанной правой плоскостью — «Сейбр» врезался в мой самолет».*

Советский летчик сумел покинуть свой истребитель и приземлился на парашюте в горной местности в 12 километрах к от г. Тайсен. Американцу, капитану Уильяму Д. Кроуну, не повезло: он погиб. Grimаса фортуны: в этот день ему исполнилось 34 года. Субботин же продолжал летать и сражаться. В Союз вернулся с девятью победами.

Второй таран был выполнен в ночь с 7 на 8 ноября 1952 года. Тогда на перехват самолета противника вылетел летчик 351-го ИАП старший лейтенант Иван Петрович Ковалев. Наведение осуществлялось наземной РЛС и было настолько точным, что, выйдя на высоту 10 000 метров, он в 0.49 по местному вре-

мени просто-напросто врезался в свою цель. Ею оказался ночной истребитель F-94В «Старфайр» из 319-й эскадрильи всепогодных перехватчиков ВВС США. На «миге» загорелся двигатель, и Ковалев был вынужден покинуть своего «боевого коня». Катапультирование и приземление оказались удачными, и вскоре летчик вернулся в свою часть. Экипаж «Старфайра» тоже сумел спастись. По возвращении в свою часть они заявили, что в темноте «столкнулись с самолетом противника».

К третьему тарану также оказался причастным экипаж 319-й эскадрильи. В ночь на 8 июня 1953 года на перехват северокорейского ночного легкого бомбардировщика По-2 вылетел комэск подполковник Роберт Хейл вместе со своим бортоператором РЛС капитаном Сэмом Хостером. Обнаружив цель, американцы пошли на сближение с ней, однако затем Хейл не сумел уравнять скорость своего F-94 с малой скоростью «кукурузника». В результате «Старфайр» всей своей массой «въехал» в По-2. Раздался взрыв, и на землю рухнули обломки обоих самолетов и то, что осталось от их экипажей...

Как показали дальнейшие события, Корейская война оказалась наиболее богатой на тараны из всех конфликтов реактивной эры. При этом у нас отсутствуют данные о том, таранили ли самолеты противника северокорейские и китайские летчики...¹

Следующий (по хронологии) таран произошел в небе Египта 5 июня 1967 года, в первый день Шестидневной войны, и носил полуанекдотический характер. При налете после полудня на египетскую

¹ Хотя в северокорейской прессе отмечены случаи огненных таранов.

авиабазу Каир-Вест группы «Ураганов» летчик одного из них на взлете смог сбить МиГ-17. Затем произошло непредвиденное: египетский летчик смог покинуть свой самолет, а катапультное кресло, падая, ударило по израильской машине. Летчик смог довести свой «Ураган» до моря, где катапультировался и был взят на борт египетского судна, угодив, таким образом, в плен...¹

Декабрь 1972 года, Северный Вьетнам. В разгаре — воздушное наступление американцев, известное в истории как операция «Лайнбейкер-2». 28-го, в 21.38 по местному времени, с полевого аэродрома «Кам-Тюй» на перехват одиночного В-52 был поднят МиГ-21 из 921-го ИАП «Красная Звезда». На высоте 7000 метров летчик Ву Ксань Тхиеу доложил на пункт наведения, что видит огни бомбардировщика, следовавшего на 3000 метров выше. Почти сразу после доклада американцы погасили АНО, получив, очевидно, от своей службы радиоразведки, подслушавшей переговоры Тхиеу с «землей», предупреждение о грозящей опасности. А затем метки от обоих самолетов исчезли с экрана РЛС. Вскоре в районе г. Шонла были обнаружены их обломки. По всему видно было, что вьетнамский летчик, неправильно определив дистанцию, врезался в «крепость», совершив таким образом непреднамеренный таран². Погибли как американский экипаж, так и вьетнамец...

Это оказалась завершающая, 158-я (и 81-я в кампании 1972 года) воздушная победа ВВС ДРВ в их

¹ К сожалению, фамилию израильского летчика на сегодняшний день установить не удалось.

² По другим данным, Тхиеу сумел произвести пуск одной ракеты, а затем уж столкнулся с В-52.

восьмилетнем противостоянии военной мощи Америки.

В ходе других «горячих» конфликтов, согласно имеющейся в распоряжении авторов информации, до применения таранов, преднамеренных либо случайных, дело не дошло, однако в некоторых случаях летчики готовились применить данный прием.

Так, в 1958 году, в заключительный период гражданской войны на Кубе, в составе партизанских сил 2-го фронта им. Франка Паиса были организованы «Повстанческие ВВС». В декабре они приступили к осуществлению налетов на объекты войск диктатора Батисты на единственном своем бомбардировщике — трофейном «Кингфишере» (OS2U Kingfisher). Однако в каждом вылете он подвергался реальной опасности быть сбитым самолетами правительственных ВВС: то ли реактивными Т-33, то ли устаревшими, но в кубинском небе являвшими собой реальную боевую мощь, поршневыми истребителями F-47 «Тандерболт», бомбардировщиками В-26 «Инвейдер» и даже вооруженными учебно-тренировочными АТ-6 «Тексан». Повстанцы же могли им противопоставить лишь перегнанный накануне из Майами учебно-тренировочный Т-28 «Троуджен». При этом самолет не был вооружен, и партизаны не имели реальных возможностей что-либо предпринять в данном направлении. Как некий паллиатив в заднюю кабину помещали стрелка с автоматом, но реальной пользы от этого мероприятия не было никакой, поскольку в полете фонарь кабины самолета открыть было невозможно. Поэтому летчик Хорхе Триана, летавший на «Троуджене», принял решение идти на таран любого вражеского самолета, кото-

рый попытается атаковать «Кингфишер», — иного выхода в сложившейся ситуации он не видел. Всего Триана совершил три боевых вылета на прикрытие, но встреч с вражеской авиацией не было, и свое намерение повстанческий летчик так и не претворил в жизнь...

В Иране после победы Исламской революции в качестве своеобразного противовеса вооруженным силам страны был организован Корпус стражей Исламской революции (КСИР). Уже в разгар войны с Ираком 1980—1988 годов в его составе были организованы собственные ВВС. Как отмечалось в мировых авиационных СМИ, среди прочих задач, к выполнению которых готовились ксировские летчики, были и таранные атаки иракских самолетов, совершавших опустошительные налеты на иранские города, экономические и военные объекты. Однако нет информации о том, дошло ли в ходе боевых действий дело до таранов.

В небе над нейтральными водами неоднократно разворачивались драматические события. Так, одной из задач экипажей советских самолетов-разведчиков было фотографирование корабельных ордеров вероятного противника, а также отдельных кораблей, в первую очередь — авианосцев. Если в завершающий период холодной войны летчики натовских, в первую очередь американских, истребителей, сопровождавших разведчики, относились к работе советских экипажей достаточно спокойно, то в самый ее разгар делались неоднократные попытки ее сорвать. Как вспоминали ветераны тех полетов (например, Герой Советского Союза А.Н. Клещ), при выходе на цель и открытии створок для фото-



Типичная картинка времен холодной войны

графирования американских кораблей появлялись палубные истребители и размещались непосредственно под объективами аэрофотоаппаратов, мешая выполнять поставленную задачу. Поскольку экипаж не мог долго находиться над целью ввиду ограниченного запаса топлива, американцы надеялись таким образом сорвать фотографирование. Самому Клешу в данной ситуации пришлось пойти на экстраординарный шаг — выполнение таранной атаки: он внезапно просадил свой Ту-95 на «американца», и тот едва успел увернуться от гигантской «туши». А советский экипаж успел произвести съемку. Несомненно, риск был большой, и замедленная реакция американского «визави» могла бы дорого обойтись обеим сторонам...

Надо полагать, что и другие экипажи применяли этот метод, и не всегда он приводил к успеху, по-

сколько известно, что несколько Ту-16 и Ту-95 не вернулись из разведполетов, пропав без вести. Не исключено, что они были потеряны в подобного рода ситуациях.

Позже и американцы переняли подобный метод, когда пытались мешать советским самолетам вести съемку своих кораблей...

Известны несколько случаев самопроизвольных таранов, произошедших в то время. В ходе одного из них над Атлантикой Ту-95РЦ был перехвачен тремя «Фантомами» ВМС США. Американцы начали лихачить. Один из них, пролетая под крылом советской машины, задел за него килем и повредил плоскость. Янки катапультировались, а советский экипаж довел свой воздушный корабль до базы и посадил его успешно.

Широкою известность получил инцидент, имевший место 13 сентября 1987 г. над Норвежским морем, когда летчик 941-го ИАП 10-й армии ПВО старший лейтенант Василий Цымбал на своем Су-27 таранил самолет-разведчик Р-3 «Орион» 333-й эскадрильи ВВС Норвегии. Судя по доступной информации, дело обстояло следующим образом. В одном из районов Баренцева моря советские подводные лодки проводили отработку боевых задач. Прибыл «норвежец» и начал ставить гидроакустические буи. Дабы помешать ему и выпроводить из упомянутого района, и был направлен находившийся в воздухе самолет Цымбала. Поначалу советский летчик начал «отжимать» Р-3, а затем вышел вперед, дабы «Орион» попал в спутную струю Су-27. Норвежская машина резко сбросила скорость, но советский истребитель все держался рядом. Затем Цым-

бал вышел вперед и облил «Орион» керосином, выполнив аварийный слив. Затем Р-3 попытался выполнить очередной маневр уклонения, а Цымбал — помешать ему. В результате произошло столкновение: «Орион» винтом четвертого двигателя зацепил киль «сухого». Лопастями оказались поврежденными, а двигатель «противолодочника» также вышел из строя. Пришлось норвежцам срочно поворачивать на базу. Цымбал также без особых проблем вернулся на свой аэродром «Килп-Ярв». Было произведено затем совместное расследование инцидента. Поскольку в мире веяли «ветры перестройки и нового мышления», то все уладили полюбовно: обе стороны признали свои ошибки и принесли взаимные извинения...

Отмечен в практике боевой подготовки и такой уникальный случай, который можно назвать самотараном. В один из дней 1983 года экипаж одного Ту-95К из состава 1226-го ТБАП на полигоне у мыса Шевченко на Каспии отрабатывал так называемый тактический пуск УР Х-20, то есть выполнялся весь цикл необходимых действий: ракета выходила из люка, запускался ее двигатель, работала аппаратура наведения, но собственно пуск не производился. Все шло своим чередом, но вдруг штатно не включилась фотоприставка, которая должна была фиксировать момент отделения УР. Тогда бортинженер посоветовал штурману «перебросить» один из тумблеров на ее панели. При этом никогда ранее не случавшееся взаиморасположение переключателей привело в действие цепь сброса. Кормовой стрелок доложил: «Ракета пошла». Не ожидавшие подобного поворота событий летчики не успели вовремя от-



Карьера Су-27 тоже не обошлась без случая таранного удара

вернуть, дабы дать Х-20 дорогу, и одиннадцатитонная машина таранила носитель, ударив его снизу-сзади по фюзеляжу. Машина была сильно повреждена, но экипаж сумел ее успешно посадить. Ракета же бесследно пропала в Каспийском море...

Но, самый, пожалуй, громкий «таранный» инцидент произошел на другом конце света уже по окончании холодной войны...

11 апреля 2001 года китайские РЛС, размещенные на острове Хайнань, обнаружили над Тайваньским проливом крупную цель, которая, правда, находилась над нейтральными водами Южно-Китайского моря, примерно на расстоянии 104 километров от острова. Немедленно на ее опознавание и перехват была поднята пара истребителей «Цзянь-8» (Shenyang J-8) 25-го ИАП 9-й авиадивизии авиации ВМС КНР. В кабинах находились капитан 1-го ранга Ван Вэй и капитан 2-го ранга Чжао Ю. Выйдя по наведе-

нию к ней, они увидели, что это был самолет радиоэлектронной разведки EP-3 «Aries» II (156111, PR/32) из эскадрильи VQ-1 ВМС США, базировавшейся на авиабазе Кадена (остров Окинава). Китайские перехватчики подошли весьма близко, но их поведение у американцев тревоги не вызывало: за последние месяцы было уже 44 подобных перехвата, ставших для обеих сторон обычной рутинной. Да и на этот раз «визави» не высказывали враждебных намерений. Более того, Ван Вэй приветливо помахал янки рукой, а потом приложил к внутренней стороне фонаря листок бумаги, на котором крупно был написан его электронный адрес. Затем китайцы скрылись с виду, а EP-3 собрался поворачивать на обратный курс, как внезапно его потряс сильный удар. Оказалось, что товарищ Ван решил слыхачить, но несколько переоценил свои возможности: намереваясь пройти под фюзеляжем «американца», он задел его килем. Фюзеляж и часть крыла получили повреждения, а их обломки разбили носовой обтекатель, а также повредили один из двигателей и лопасти винта. Начало тут же барахлить управление. Командир экипажа капитан-лейтенант Шейн Осборн дал сигнал «Мэйдей» (аналог SOS, передаваемый в радиотелефонном режиме) и направил свой самолет на ближайший аэродром на Хайнани. Машина же Ван Вэя рухнула в море, а летчик погиб. Чжао Ю немедленно повернул на свой аэродром.

Вскоре Осборн посадил EP-3 на полосу авиабазы Линсуй. Экипаж и находившиеся на борту командированные специалисты постарались уничтожить имевшиеся секретные данные, оборудование, магнитные носители и т.п.



Китайский истребитель J-8, отметившийся тараном американского разведчика EP-3 в 2001 году

Через некоторое время машину взяли под свой контроль китайцы, а находившиеся на борту двадцать четыре американца были интернированы. Разразился небольшой дипломатический кризис. Пекин в очередной раз обвинил Вашингтон в шпионаже и «происках», а Ван Вэй был объявлен национальным героем, котрый пожертвовал своей жизнью для срыва «коварных планов врагов».

Американцы же, в свою очередь, обвинили противную сторону в нарушении правил полетов и заявили, что их самолет совершал самый обыденный полет, да еще — над нейтральными водами.

В конечном итоге кризис был разрешен политическими методами. 11 апреля американцы были вывезены с Хайнаня транспортным C-17 ВВС США и доставлены на о. Гуам. EP-3 был по частям увезен Ан-124 авиакомпаний АНТК им. Антонова (Украи-

на) и «Волга-Днепр» (Россия). Он был собран и отремонтирован затем на заводе фирмы «Локхид» в г. Мариэтта, поднявшись вновь в воздух 15 ноября 2002 года.

Надо сказать, что таран как способ нанесения ущерба принят на вооружение и террористами самых разных мастей, как организованными, так и одиночками.

Правда, в нашем распоряжении нет данных именно о воздушных таранах, совершенных этой «братией», однако среди нескольких наземных акций зафиксирована и одна атака стоявших на земле самолетов.

Факт имел место 11 октября 1999 года в международном аэропорту имени Сереза Хамы — воздушных воротах Габороне, столицы африканского государства Ботсвана. Некий отстраненный от летной работы по медицинским показателям и по этой причине находившийся в состоянии глубокой депрессии пилот авиакомпании «Эйр Ботсвана» прибыл на стоянку ее самолетов, сел в кабину одного из ATR 42-300 и поднял его в воздух. Поначалу он заявил по радио, что собирается направить свой лайнер на резиденцию премьер-министра, но затем передумал и бросил машину на стоянку остальных двух ATR 42. В результате все три самолета «Эйр Ботсваны» (весь ее действующий парк) были уничтожены, а пилот-камикадзе погиб...

Несколько забавный случай произошел в сентябре 1947 года в г. Гамильтон, канадская провинция Онтарио. Рабочие местного сталелитейного завода, принадлежавшего компании «Steel Company of Canada», объявили забастовку.

Однако ее поддержали не все, и какая-то часть металлургов продолжали работу. Пикеты забастовщиков окружили предприятие, однако на его территорию проникнуть не могли. Тогда их руководители, дабы хоть как-то воздействовать на штрейкбрехеров, решили организовать разбрасывание листовок с воздуха, наняв для этого легкий самолет «Цессна 140».

Вскоре загруженная листовками машина появилась над заводом, и ее пилот приступил к выполнению порученного ему дела. Хозяева предприятия решили ему помешать, и вскоре в небе появилась принадлежавшая компании «Цессна Крейн». Ее летчик, долго не раздумывая, пошел в атаку, явно показывая свое намерение вытеснить оппонента, наседа на него то сверху, то с боков и нанося легкие удары корпусом и крылом, т.е. выполняя своеобразный таран. Естественно, сбивать «140-ю» он не собирался. Поединок длился около пятнадцати минут. Более мощный и скоростной «Крейн», за штурвалом которого сидел бывший летчик-истребитель, имел явное преимущество, и нанятый забастовщиками самолет ретировался. Его пилот считал тем не менее, что он свою работу выполнил и нет смысла рисковать машиной...

Таким образом, мы видим, что и в современных условиях таран как метод ведения воздушного боя еще не стал достоянием истории, хотя уже и не получает широкого распространения и по большей своей части выполняется непреднамеренно. Тем не менее результаты его применения в некоторых случаях имели серьезные последствия...

АКТ

**расследования по обстоятельствам героической кончины
начальника 11-го корпусного авиационного отряда
штабс-капитана Нестерова**

Осмотром разбитых аппаратов и опросом свидетелей воздушной борьбы штабс-капитана Нестерова с австрийским бимонопланом системы «Альбатрос» выяснилось:

1. Штабс-капитан Нестеров уже давно выражал мнение, что является возможным сбить неприятельский воздушный аппарат ударом сверху колесами собственной машины по поддерживающим поверхностям неприятельского аппарата, причем допускал возможность благополучного исхода для таранящего летчика.

2. Штабс-капитан Нестеров неоднократно выражал мысль, что неприятельская воздушная машина летать над 11-м авиационным отрядом беспрепятственно не будет.

3. Решение таранить и сбивать неприятельские воздушные машины у штабс-капитана Нестерова зародилось уже давно. Так, в г. Дубно, числа 5—6 сего августа им был приспособлен нож к задней конечности фюзеляжа, которым он предполагал разрезать оболочку неприятельского дирижабля. Во время пребывания в Злочеве он решил приспособо-

бить к хвосту аппарата длинный трос с грузом, которым надеялся спутать винт неприятельского аэроплана, пролетая перед носом такового.

4. Об опасности такого рода действий товарищи покойного ему неоднократно указывали, настаивая на том, что при ударе в воздухе таранящий аппарат должен обязательно сломаться, на что штабс-капитан Нестеров отвечал, что это еще не доказано, а, наконец, если аппарат и сломается, то это еще ничего не значит, так как все равно когда-нибудь разбиваться придется, а жертвовать собой есть долг каждого воина.

5. 26-го августа штабс-капитан Нестеров для преследования неприятельского аппарата подымался два раза: при первом подъеме догнать неприятельский аппарат не удалось, кроме того, при подъеме, еще на земле, оборвался трос с грузом, после чего штабс-капитан Нестеров опустил и послал в канцелярию, велел предупредить себя, если появится неприятельский аппарат.

Вскоре вновь появился тот же аппарат; штабс-капитан Нестеров поехал на аэродром на автомобиле, спешно сел на свой двухместный аппарат системы «Моран-Сольнье», так как одноместный разбился; садясь в аппарат, он настолько спешил, что даже к нему не привязался.

На слова поручика Кованько: «Что же ты будешь делать, возьми хоть браунинг», штабс-капитан Нестеров ответил: «Ничего, я как-нибудь обойдусь».

6. Штабс-капитан Нестеров быстро выиграл высоту и нагнал неприятельский аппарат в 3 ¹/₂ верстах (северо-западнее деревни Липина) в 12 час. 5 мин. дня. Здесь, будучи значительно выше неприятель-

ской машины, он спланировал на нее, очевидно, с целью сбить ее колесами.

7. Вследствие трудности учесть поступательную скорость обеих машин аппарат штабс-капитан Нестерова не ударил австрийский аэроплан колесами, а врезался мотором между двумя несущими поверхностями бимоноплана. Доказательством сего служит: а) совершенно изломанный винт «Морана», б) обмотавшаяся вокруг обломка того же винта наружная крышка Бауденовского гибкого вала от счетчика оборотов, в) поломка вала, отделение мотора от аппарата и отдельное его падение на землю метрах в 130 от первого.

8. По характеру падения «Морана» штабс-капитана Нестерова спиралью можно заключить, что крылья такового в первый, последовавший после столкновения момент остались целы, а если прогнулись, то незначительно.

9. Штабс-капитан Нестеров вылетел из аппарата и упал на землю отдельно от машины метрах в 25 от нее; момент отделения его от аппарата установить не удалось; имеются показания, что он вылетел в самый момент столкновения аппаратов, но некоторые показывают, что это случилось значительно позже указанной точки.

10. Осмотр обломков «Морана» указывает на то, что шасси прогнулось или подломилось уже в воздухе, нижние тросы ослабели, и в момент касания земли аппарат сложился так, что концы крыльев смотрели в одну сторону.

Из всего вышеизложенного надлежит вывести заключение, что штабс-капитан Нестеров сознательно, презрев личную опасность, преднамеренно

поднялся, настиг и ударил неприятельский аппарат собственной машиной, что от силы столкновения собственный аппарат штабс-капитана Нестерова настолько пострадал, что штабс-капитан Нестеров спуститься на нем не мог, был выброшен из аппарата при одном из резких движений последнего и погиб, разбившись о землю.

Подписали:

*председатель комиссии
генерального штаба
капитан Лазарев*

*члены: военный летчик поручик Передков
военный летчик поручик Кованько*

Источник: ЦГВИА, ф. 2000, 1914, оп. 111, д. 2472, л. 134—137 (цит. по интернет-сайту www.aeroram.narod.ru).

**НЕ ИДЕНТИФИЦИРОВАННЫЕ
ПО СОВЕТСКИМ ДАННЫМ
ПОТЕРИ НЕМЕЦКИХ САМОЛЕТОВ
В РЕЗУЛЬТАТЕ ТАРАННЫХ УДАРОВ**

Дата	Место	Часть	Самолет	Заводской №	Примечание
08.07.41	Борисов	1./JG51	Bf-109F-2	9559	
03.08.41	район Киева	III./JG3	Bf-109F-2	8217	Пилот пропал без вести
07.08.41	район Кингис- сеппа	6./KG26	Bf-110	4463 (3U+AP)	2 члена экипа- жа числятся пропавшими без вести
12.08.41	район Городца	4./STG1	Ю-87R-4	6273 (6G+BR)	
21.09.41	район Перекопа	III./JG77	Bf-109F-4	7073	Таранен ист- ребителем И-16, совер- шил вынуж- денную посад- ку в р-не Мелитополя
22.10.41	район Перекопа	III./KG27	He-111		И-16 нанес удар по хвост- овому опере- нию
12.11.41	Чудово	III./KG27	Ю-88А-5	10365	
04.12.41		2./KG27	He-111		И-16 нанес удар по пра- вой плоскости, повреждение 40%, совершил посадку в поле
08.05.42	Керчен- ский полу- остров	1./KG55	He-111H-6	7014 (G1+MH)	

Дата	Место	Часть	Самолет	Завод- ской №	Примечание
17.07.42		4./JG54	Bf-109G-2	10442	
26.07.42	Красно- гвардейск	2./JG54	Bf-109G-2	10390	
08.08.42	Кириши	2./JG54	Bf-109G-2	10365	Пилот пропал без вести
14.08.42	Минераль- ные Воды	Stab JG52	Bf-09G	13556	Повреждение 20%
15.08.42	Минераль- ные Воды	Stab JG52	Bf-109G	14186	
31.08.42	квадрат 49531	8./JG52	Bf-109G	13414	
09.09.42	аэродром Тусов	1./JG52	Bf-109G-2		
29.10.42	Красная Слобода	9./JG3	Bf-109F-4	13023	Пилот пропал без вести
09.11.42	район Городка	8./JG54	Bf-109G-2	13809	
27.12.42	Кубань	9./JG 3	Bf-109 G-2	13932 «желтая 7»	Повреждения 50%. Таранил (или таранен?) ЛаГТ-3. Летчик благополучно приземлился на аэродром Морозовская
27.05.43	Новая Ладoga	I./KG53	He-111H-16	8542 (A1+KK)	4 члена эки- пажа взяты в плен
08.06.43	под Мур- манском	II./JG5	Bf-109G-2	14185	Повреждение 35%
10.06.43	ст. Крымская	3./JG52	Bf-109G-2	14602	Пилот пропал без вести
06.07.43	западнее Орла	7./JG51	ФВ-190А-5	5948	Повреждение 20%

Дата	Место	Часть	Самолет	Заводской №	Примечание
09.07.43	квадрат 6116	1./StG2	Ю-87D-3	100340	Повреждение 60%, совершил вынужденную посадку
14.07.43	квадрат 54353	6./JG54	ФВ-190А-5	1322	Таранен истребителем ЛаГГ-3
16.07.43	Большов	6./JG54	ФВ-190А-5	71002	Таранен истребителем Як-9
19.07.43	Столбище	4./StG1	Ю-87D-3	110513	
30.07.43		NAGr1	ФВ-189А-2	125288	
01.08.43	квадрат 53443	9./JG51	ФВ-190А-5	1310	
21.08.43	квадрат 35448	15./JG51	ФВ-190А-5	525	
28.08.43	квадрат 43844	7./JG51	ФВ-190А-5	7367	
27.09.43	район Керчи	5./NJG200	Bf-110G-2	6392	
30.09.43	Шевченко	7./StG2	Ю-87D-5	130821	
26.11.43	район Керчи	8./KG55	He-111H-11	110085 (Q1+AS)	
12.02.45		1./SG1	ФВ-190F-8	584364	

Источник: таблица любезно предоставлена исследователем Р. Ларинцевым с дополнениями и исправлениями авторов.

ИЗ ИСТОРИИ ОГНЕННЫХ ТАРАНОВ

Хотя наш труд о воздушных таранах, однако полностью обойти тему огненных таранов мы не смогли и поэтому посчитали нужным дать небольшую историческую справку по этому виду таранов.

Долгое время считалось, что первый в мире огненный (наземный) таран был совершен 26 июня 1941 года экипажем самолета ДБ-3Ф из 207-го БАП (42-й БАД). Тогда командир эскадрильи капитан Н.Ф. Гастелло направил загоревшуюся от зенитного снаряда машину на скопление вражеской техники на трассе Минск—Москва в районе Радошковичей в Белоруссии. В экипаж капитана Николая Гастелло входили штурман лейтенант Анатолий Бурденюк, заменивший тяжело раненного штурмана эскадрильи, стрелок-радист сержант Алексей Калинин и подсевший в последний момент в качестве нижнего люкового стрелка адъютант эскадрильи лейтенант Григорий Скоробогатый.

Но, согласно последним исследованиям, этот таран был далеко не первым: так, в архиве среди наградных документов на воинов, отличившихся в боях на Халхин-Голе, исследователями было найдено представление к награде на военкома 150-го БАП батальонного комиссара М.А. Ююкина. Он при вы-

полнении боевого задания попал под ожесточенный обстрел японских зенитных батарей, был подбит и направил горящий бомбардировщик на вражеский дзот.

Мало того, в ходе «незнаменитой» финской войны зафиксированы по крайней мере два случая огненных таранов: 25 декабря 1939 года старший лейтенант Иван Дмитриевич Борисов, помощник командира эскадрильи 5-го ИАП ВВС Балтийского флота, направил горящий самолет на скопление финских войск. Звание Героя Советского Союза ему присвоено посмертно.

А под занавес — 11 марта 1940 года — при выполнении боевого задания в районе Сякки-Ярви самолет СБ 31-го СБАП, которым управлял командир эскадрильи капитан Константин Николаевич Орлов, получил повреждение и загорелся. Горящую машину летчик направил на скопление вражеской пехоты и техники. Звание Героя Советского Союза ему тоже было присвоено посмертно.

Да и в первые дни Великой Отечественной войны таранов хватало: первым, видимо, был старший лейтенант Петр Чиркин (командир звена 62-го ШАП), который 22 июня 1941 года у села Лисятичи Стрыйского района Львовской области направил свою горящую «Чайку» на колонну врага.

А через два дня — 24 июня 1941 года — командир звена 33-го СБАП капитан Григорий Архипович Храпай направил свой горящий бомбардировщик СБ на мост под Бродами, по которому двигалась колонна вражеских танков, и уничтожил его ценой своей жизни и членов экипажа — штурмана лейте-

нанта В.В. Филатова и стрелка-радиста сержанта Г. Тихомирова.

В этот же день поврежденный самолет бросил на колонну врага у г. Таураге в Литве старший политрук С. М. Айрапетов. А 25 июня 1941 года в районе Ошмяны в Белоруссии капитан А.Л. Авдеев (штурман — лейтенант П. Стреленко) направил свой подбитый штурмовик на немецкую колонну.

А первый огненный таран в мире среди летчиц-женщин совершила сержант Александра Павловна Полякова из 970-го ЛБАП (9-й БАД). 10 мая 1943 года во время ночной бомбежки ее По-2 был подбит и загорелся. Тогда она направила свой самолет на скопление эшелонов на железнодорожной станции в Орловской области. С ней погиб штурман сержант Ефим Сагайдаков.

Известно также, что в составе экипажа Ил-2 из 103-го ШАП с командиром младшим лейтенантом И.Г. Чайченко, совершившего 7 мая 1944 года таран на вражеские позиции на Сапун-горе под Севастополем, стрелком была Варвара Емельяненко.

Всего за время войны огненные тараны повторили около 500 советских экипажей!

В те годы на фронте можно было встретить и детей членов правительства. В воздушных боях погибли летчики Т. Фрунзе, В. Ярославский, Л. Хрущев. Из своего третьего боевого полета (18 сентября 1942 года) в районе станции Котлубань не вернулся летчик 434-го ИАП Владимир Микоян. Свой подбитый в бою и горящий истребитель он направил на колонну вражеской техники.

В Отечественную войну два испанских летчика также совершили тараны. В боях под Сталинградом

Ансельмо Сепульведа на Ил-2 врезался в танковую колонну немцев, когда закончился боезапас. А в марте 1944 года в районе озера Балатон самолет Ил-2 Селестино Мартинеса Фьерро был подбит снарядом и загорелся. Летчик таранил колонну автотранспорта противника.

Огненный таран — не обязательно смерть для экипажа. Так, лейтенанта Сергея Ивановича Колыбина после тарана вражеской танковой колонны 24 августа 1941 года под Киевом спасла бронированная кабина Ил-2, которая взрывом была отброшена в сторону. Тяжело раненного летчика взяли в плен, где его спасли наши врачи. А уже после окончания войны — 1 декабря 1945 года Сергей Иванович вернулся на Родину.

Остался жив и лейтенант Ю.А. Спицин из 71-го авиаполка ВВС КБФ, который 19 апреля 1942 года таранил скопление техники на вражеском аэродроме «Гатчина».

Уцелел почти весь экипаж тяжелого бомбардировщика из 57-го БАП, таранивший 10 июля 1942 года переправу через Дон: летчик сержант Н.И. Дивиченко, штурман лейтенант В.В. Журавлев, стрелок сержант Н.М. Мысиков. Погиб только стрелок сержант Н.Я. Ежов.

Первым, кто совершил и воздушный и огненный тараны, стал экипаж Петра Игашева. Бомбардировщик ДБ-3Ф 1-го МТАП ВВС БФ младшего лейтенанта Петра Игашева в бою 30 июня 1941 года в окрестностях Даугавпилса сбил пулеметным огнем вражеский самолет, а другой таранил. После этого свой израненный падающий самолет летчик направил на немецкую мотоколонну. В состав экипажа входил

ли также штурман Д. Парфенов, стрелок-радист В. Новиков, стрелок А. Хохлачев.

О напряженности воздушных боев, особенно в начальный период войны, выпавших на долю наших летчиков, можно судить по последнему бою экипажа Игашева. Эскадрилью 1-го МТАП, подошедшую на рубеж атаки, с остервенением атаквали Me-109. Стрелки наших бомбардировщиков сбивают один вражеский истребитель, но и бомбардировщик Игашева начал сначала дымить, а затем и гореть. В это время немецкий истребитель заходит для атаки ведущего — командира эскадрильи Н.В. Челнокова и оказывается впереди самолета Игашева. Резким движением рулей наш летчик доворачивает бомбардировщик и дает полный газ моторам. Он догоняет Me-109 и ударом винта одного из моторов обрубает ему хвост. После чего самолет Игашева разворачивается и врезается в скопление вражеских танков на берегу Даугавы.

Чуть позже к Даугаве подходят СБ 57-го и 73-го БАП 8-й БАБр ВВС БФ, и воздушный бой разгорается с новой силой. Бомбардировщик 73-го БАП летчика лейтенанта Петра Пономарева (штурман лейтенант В.П. Вотинков, воздушный стрелок краснофлотец И.С. Вареников) загорелся от огня вражеского истребителя. Наша машина прорывается сквозь огонь зенитной артиллерии и направляется на скопление вражеской техники у переправы, повторяя подвиг Игашева. Затем то же самое повторил СБ 73-го БАП летчика Алексея Глухова. В этот день из 112 торпедоносцев и бомбардировщиков, участвовавших в двух налетах без всякого истребительного прикрытия, не вернулось на аэродромы 32 эки-

пажа. Было разрушено несколько понтонных мостов, однако это не смогло помешать немцам форсировать Даугаву. Попутно отметим, что, согласно немецким данным, в этот день истребительная эскадра JG54, действовавшая в этом районе, потеряла 5 Me-109F-2 и двух пилотов.

Печально, но в XXI веке огненные тараны взяли на вооружение фанатики из международных террористических организаций. Весь мир в прямом эфире видел, как 11 сентября 2001 года, используя четыре захваченных лайнера в небе над США, с пассажирами на борту, они направили их на два высотных здания торгового центра в Нью-Йорке и один на здание Пентагона в Вашингтоне, разрушив их и погубив тысячи людей. Преступность таких действий в том, что объектом атаки являлись мирные люди и заложники-пассажиры захваченных гражданских самолетов.

**ВОЗДУШНЫЕ ТАРАНЫ,
СОВЕРШЕННЫЕ СОВЕТСКИМИ ЛЕТЧИКАМИ
В ХОДЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
22.06.41 4.15	Кокорев Дмитрий Васильевич, младший лейтенант	124-й иап	1918	Орден Красного Знамени
22.06.41 4.25	Иванов Иван Иванович, старший лейтенант (+)	46-й иап	1909	Герой Советского Союза
22.06.41 5.15	Бутелин Леонид Георгиевич, младший лейтенант (+)	12-й иап	1919	Орден Красного Знамени
22.06.41 5.20	Гудимов Степан Митрофанович, лейтенант (+)	33-й иап	1913	Орден Отечественной войны 2-й степени
22.06.41 6.00				
22.06.41 6.05	Малиенко Терентий Сергеевич, лейтенант (+), Петров Никифор Дементьевич (+), Катин Сергей Игнатьевич (+)	86-й бап	1910	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
22.06.41 6.30	Лобода Василий Сергеевич, лейтенант (+)	10-й иап	1915	
22.06.41 7.00	Протасов Анатолий Сергеевич, капитан (+)	16-й сбап	1909	
	Ярулин А.К., лейтенант (+)			
	Бесарабов, сержант (+)			
22.06.41 8.30	Панфилов Евгений Максимович, младший лейтенант	126-й иап	1920	Орден Ленина
22.06.41 10.00	Рябцев Петр Сергеевич, лейтенант	123-й иап	1915	
22.06.41 10.30	Данилов Андрей Степанович, старший политрук	127-й иап	1910	Орден Ленина
22.06.41 11.00	Пачин Александр Иванович, лейтенант (+)	127-й иап	1918	
22.06.41 12.00	Ковтун Иван Игнатьевич, лейтенант (+)	62-й шяп	1915	
22.06.41 13.00	Кузьмин Петр Александрович, старший лейтенант (+)	127-й иап	1908	
22.06.41	Ерошин Николай Павлович, лейтенант (+)	127-й иап	1913	
22.06.41	Морозов В.	21-й СМАД		

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
22.06.41	Рокиров Д.В., младший лейтенант	124-й иап		
22.06.41	Сиволобов Виктор Иванович, старший лейтенант	16-й сбап		
23.06.41	Жуков Михаил Петрович, младший лейтенант	158-й иап	1917	Герой Советского Союза
24.06.41	Яловой Алексей Иванович, лейтенант	146-й иап	1915	
25.06.41 3.25	Оборин Константин Петрович, старший лейтенант	146-й иап	1911	Орден Ленина
25.06.41	Бондарь Иван			
26.06.41	Хархалуп Семен Иванович, старший лейтенант	55-й иап	1909	
27.06.41	Иванов Леонид Илларионович, старший лейтенант (+)	147-й иап	1909	Герой Советского Союза
27.06.41	Мисяков Иван Титович, лейтенант (+)	145-й иап	1918	Орден Ленина
27.06.41	Яковлев Николай Васильевич, млад- ший лейтенант (+)	55-й иап	1920	
27.06.41 вечер	Кузьмин Георгий Павлович, старший лейтенант	161-й иап	1913	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
28.06.41 13.00	Харитонов Петр Тимофеевич, младший лейтенант	158-й иап	1916	Герой Советского Союза
28.06.41 14.10	Здоровцев Степан Иванович, младший лейтенант	158-й иап	1916	Герой Советского Союза
28.06.41	Егоров	2-й иап		
28.06.41	Тихомиров В.Д., младший лейтенант (+)	62-й шап		
29.06.41	Гурин Иван Андреевич, старший политрук (+)	48-й бап	1910	Орден Ленина
	Афоничев Николай Кузьмич, лейтенант (+)		1914	Орден Ленина
	Деревянко, сержант (+)			Орден Ленина
29.06.41 5.40	Жуков Михаил Петрович, младший лейтенант	158-й иап	1917	
29.06.41	Кобец Анатолий Петрович, старший лейтенант	170-й иап	1914	
29.06.41	Михин Яков Филиппович, старший лейтенант	49-й иап	1914	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
30.06.41	Игашов Петр Васильевич, младший лейтенант Парфенов Дмитрий Григорьевич (+) Новиков Василий Логинович, краснофлотец (+), Хохлачев Александр Митрофанович, младший лейтенант	1-й мтап	1915	Орден Отечественной войны 1-й степени, Герой России Орден Отечественной войны 1-й степени Орден Отечественной войны 1-й степени Орден Отечественной войны 1-й степени
01.07.41	Терехин Николай Васильевич, старший лейтенант	161-й иап	1916	Орден Ленина
02.07.41	Антонюк Максим Кондратьевич, старший лейтенант (+)	147-й иап	1914	Орден Ленина
02.07.41	Гошко Степан Семенович, лейтенант	11-й иап	1917	Орден Ленина
03.07.41	Одинцов Иван Давыдович, старший политрук	7-й иап	1916	Орден Красного Знамени
04.07.41	Зайцев Дмитрий Александрович, младший лейтенант	2-й иап	1918	Герой Советского Союза
04.07.41	Лукьянов Александр Михайлович, младший лейтенант	159-й иап	1919	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
04.07.41	Ткачев Сергей Федорович, младший лейтенант (+)	145-й иап	1914	
04.07.41	Тотмин Николай Яковлевич, старшина	158-й иап	1919	Орден Ленина
05.07.41	Рошупкин Иван Фролович, младший лейтенант	159-й иап	1919	Орден Ленина
05.07.41	Тарасов Павел Тимофеевич, старший лейтенант	12-й иап ПВО	1914	
06.07.41	Власов Сергей Николаевич, майор	159-й иап	1909	
06.07.41	Деменок Василий Федорович, младший лейтенант	88-й иап	1915	
06.07.41	Охват Афанасий Степанович, лейтенант	159-й иап	1918	Орден Красной Звезды
07.07.41	Морозов Анатолий Афанасьевич, старший лейтенант	4-й иап	1916	
09.07.41	Курочкин Александр Васильевич, лейтенант,	208-й сбап	1909	
	Степанов Константин Дмитриевич, лейтенант,		1919	
	Салангин Сергей Константинович, старший сержант		1919	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
09.07.41	Табатадзе Моисей Ефремович, младший лейтенант (+)	160-й иап	1921	
10.07.41 (или 12.07)	Титовка Сергей Алексеевич, лейтенант (+)	154-й иап	1919	Герой Советского Союза
12.07.41	Матвеев Владимир Иванович, капитан	154-й иап	1911	Герой Советского Союза
12.07.41	Антонов Михаил Григорьевич, лейтенант	19-й иап	1917	
12.07.41	Жуков Михаил Никитович, лейтенант	38-й иап	1917	Орден Красного Знамени
12.07.41	Реутов Дмитрий Андреевич, лейтенант	ВВС СФ	1916	
12.07.41	Шаманов Илья Михайлович, лейтенант (+)	67-й иап		
13.07.41	Адонкин Василий Семенович, младший лейтенант	72-й сап	1913	
13.07.41	Жук Александр Иванович, младший лейтенант (+) Гуменников Алексей Васильевич, лейтенант (+)	60-й сбап	1919 1917	Орден Красной Звезды
13.07.41	Кавторадзе Ари-стотель Степанович, лейтенант (+)	38-й иап		Медаль «За отвагу»

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
15.07.41	Глухов Николай Трофимович, младший лейтенант	62-й шап	1918	
16.07.41	Митин Николай Иванович, старший лейтенант	21-й иап	1914	Орден Ленина
16.07.41	Чватов Дмитрий Алексеевич, младший лейтенант	67-й иап	1917	Орден Красной Звезды
17.07.41	Лебединский Павел Григорьевич, капитан	19-й иап	1909	Орден Ленина
18.07.41	Виноградов Василий Григорьевич, старший политрук (+)	155-й иап	1909	Орден Красного Знамени
18.07.41	Михалев Владимир Александрович, лейтенант	71-й иап ВВС КБФ	1914	Герой Советского Союза
18.07.41	Терехин Николай Васильевич, старший лейтенант (2)	161-й иап	1916	
19.07.41	Багрянцев Михаил Иванович, старший лейтенант	5-й иап ВВС КБФ	1909	Орден Красного Знамени
20.07.41 после 12.00	Игнатъев Николай Петрович, младший лейтенант	Сводная группа Чугуевской авиашколы	1917	
20.07.41	Клыков Виктор Павлович, лейтенант	19-й иап	1917	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
22.07.41	Джабидзе Давид Васильевич, лейтенант	158-й иап	1916	
22.07.41	Зосимов Дмитрий Иванович, старший лейтенант	71-й иап ВВС КБФ	1918	Орден Ленина
22.07.41	Шавров Владимир Николаевич, младший лейтенант (+)	7-й иап	1921	Орден Ленина
23.07.41	Максимов Виктор, лейтенант (+)	168-й иап		
23.07.41	Новиков Иван Иванович, младший лейтенант	88-й иап	1920	
23.07.41	Сторожаков Алексей Николаевич, младший лейтенант	154-й иап	1917	Орден Красного Знамени
24.07.41	Орлов Федор Андреевич, старший лейтенант (+)	122-й иап	1913	
24.07.41	Шибяев Николай Иванович, младший лейтенант (+)	122-й иап	1920	
25.07.41	Васильев Борис Андреевич, лейтенант	11-й иап	1915	Орден Ленина
25.07.41	Мартыщенко Михаил Гаврилович, старший лейтенант	5-й иап ВВС КБФ	1912	Орден Ленина

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
22.07.41	Залевский Владимир Николаевич, лейтенант	157-й иап	1918	
27.07.41	Рыжов Евграф Михайлович, капитан	32-й иап ВВС ЧФ	1916	
28.07.41	Дудин Николай Максимович, младший политрук	29-й иап	1917	Герой Советского Союза
29.07.41 1.36	Еремеев Петр Васильевич, старший лейтенант	28-й иап	1911	Орден Красного Знамени
29.07.41	Мамонтов Афанасий Андреевич, лейтенант (+)	402-й иап	1914	Орден Ленина
30.07.41	Артамонов Алексей Алексеевич, лейтенант (+)	168-й иап	1916	Герой Советского Союза
июль 41-го	Батяев Н.	88-й иап		
июль 41-го	Бенделиани Чичико Кайсарович, лейтенант	43-й иап	1913	Орден Ленина
июль 41-го	Тивин Евгений Григорьевич, лейтенант	88-й иап		
01.08.41	Машковский Степан Филиппович, старший лейтенант	184-й иап	1914	
05.08.41	Андреев Самсон Иванович, капитан	67-й иап	1912	Орден Красного Знамени
06.08.41	Кривошеин Сергей Михайлович, младший лейтенант	9-й иап	1921	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
06.08.41 23.28.	Талалихин Виктор Васильевич, младший лейтенант	177-й иап	1918	Герой Советского Союза
09.08.41	Монастырский Григорий Федорович	34-й иап		Орден Ленина
10.08.41	Горбачев Иван Илларионович, капитан	71-й иап ВВС КБФ	1914	Орден Красного Знамени
10.08.41 0.48	Киселев Виктор Алексеевич, лейтенант	34-й иап	1916	Орден Ленина
10.08.41	Черевко Борис Григорьевич, младший лейтенант	9-й иап ВВС ЧФ	1917	Орден Красного Знамени
11.08.41	Губачев И.И.			
11.08.41 9.40	Катрич Алексей Николаевич, лейтенант	27-й иап	1917	
11.08.41	Шаповалов Василий Титович, капитан	192-й иап	1907	
12.08.41	Краснолуцкий Митрофан Петрович, капитан	65-й шап	1906	
13.08.41	Битюцкий Петр Семенович, политрук (+)	66-й шап	1913	Герой Советского Союза
13.08.41	Даргис Павел Никодимович, лейтенант	7-й иап	1913	
14.08.41	Деменов Василий Федорович, младший лейтенант (2) (+)	88-й иап	1915	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
14.08.41	Катров Александр Иванович, лейтенант	9-й иап ВВС ЧФ	1914	
15.08.41	Грек Владимир Федорович, младший лейтенант (+)	9-й иап ВВС ЧФ		
15.08.41	Кленин Алексей Матвеевич, лейтенант (+)	192-й иап		
18.08.41	Власов Николай Иванович, майор	42-й иап	1916	
20.08.41 17.30	Деменчук Павел Васильевич, лейтенант (+)	24-й иап	1919	Орден Отечественной войны 1-й степени
20.08.41	Моранов П.А.			
21.08.41	Каштанов Василий Григорьевич, капитан (+)	38-й иап	1909	
21.08.41	Ковац Петр Семенович, старший лейтенант (+)(1,2)	129-й иап	1913	Герой Советского Союза
21.08.41				
21.08.41	Коновченко Иван Александрович, лейтенант	38-й иап	1917	Орден Красного Знамени
22.08.41	Березин Александр Яковлевич, младший лейтенант (+)	38-й иап	1914	Орден Отечественной войны 1-й степени
23.08.41	Банченков Г.С., младший лейтенант	92-й иап		

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
25.08.41	Харитонов Петр Тимофеевич, младший лейтенант (2)	158-й иап	1916	Орден Ленина
25.08.41	Сергиенко, младший лейтенант			
27.08.41	Мальцев П.Н.	88-й иап		
28.08.41	Беришвили Иван Соломонович, младший лейтенант (+)	8-й иап ВВС ЧФ	1916	Орден Отечественной войны 1-й степени
29.08.41	Красильников Николай Петрович, лейтенант	487-й иап	1920	
29.08.41	Куница Семен Андреевич, старший политрук (+)	69-й иап	1914	Орден Ленина
август 41-го	Адамович Василий (+)	744-й иап	1921	
август 41-го	Каберов Игорь Александрович, лейтенант	5-й иап ВВС КБФ	1917	
лето 41-го	Тристан	ВВС КБФ		
лето 41-го	Уфимцев Алексей, лейтенант (+)	237-й иап		
01.09.41	Кондратьев (+)	17-й иап		
02.09.41	Зайцев Сергей Фомич, лейтенант (+)	43-й иап	1918	Орден Ленина
03.09.41	Муравицкий Лука Захарович, старший лейтенант	29-й иап	1916	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
05.09.41	Бринько Петр Антонович, лейтенант	13-й иап ВВС КБФ	1915	
07.09.41	Габринец Михаил Максимович, старший лейтенант	159-й иап	1911	Орден Ленина
09.09.41	Грунин Николай Леонтьевич	124-й иап	1917	Орден Красного Знамени
11.09.41	Заринцев			
12.09.41	Зеленко Екатерина Ивановна, старший лейтенант (+)	135 бап	1916	Герой Советского Союза
12.09.41	Катрич Алексей Николаевич, лейтенант (2)	27-й иап	1917	Герой Советского Союза
13.09.41	Сероштанов Виктор, лейтенант	254-й иап	1921	
14.09.41	Гузов Петр Фомич, лейтенант	12-я оиаэ ВВС КБФ	1920	Орден Красного Знамени
14.09.41 12.50	Пирожков Борис Григорьевич, младший лейтенант	124-й иап	1917	
14.09.41 12.55	Довгий Владимир Иванович, младший лейтенант	124-й иап	1916	
14.09.41	Старцев Георгий Никандрович, младший лейтенант	171-й иап	1918	Орден Красного Знамени
17.09.41	Новиков Егор Павлович, младший лейтенант (+)	19-й иап	1915	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
18.09.41.	Алабин Николай Иванович, капитан	415-й иап	1911	Орден Ленина
20.09.41	Борисов Леонид Иванович, младший лейтенант	43-й иап	1916	Орден Ленина
20.09.41	Мещеряков Иван Иванович, старший лейтенант	129-й иап	1908	
20.09.41	Сироштан Василий Васильевич, лейтенант	512-й иап	1918	Орден Красного Знамени
22.09.41	Карасев Семен Евстигнеевич, старший лейтенант	32-й иап ВВС ЧФ	1916	Орден Красного Знамени
24.09.41	Козлов Николай Александрович, старший лейтенант	162-й иап	1917	
24.09.41	Титенков Константин Николаевич, старший лейтенант	11-й иап	1911	
26.09.41	Гарам Михаил Александрович, лейтенант	434-й иап	1918	
28.09.41	Карасев С.Е. (2)			
30.09.41	Бритиков Алексей Петрович, лейтенант	11-й иап	1917	
04.10.41	Гаранин Владимир Иванович, младший лейтенант	254-й иап	1921	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
07.10.41	Старцев Георгий Никандорович, младший лейтенант (2)	171-й иап	1918	
09.10.41	Грул С.Г.			
11.10.41	Краснопевцев Федор Петрович, сержант	564-й иап	1919	Орден Ленина
13.10.41	Швагирев Иван Михайлович, младший лейтенант	178-й иап	1915	Орден Красного Знамени
15.10.41	Жидков П.Г., лейтенант	445-й иап	1916	Орден Ленина
17.10.41	Ачкасов Сергей Васильевич, сержант		1919	
18.10.41	Круглов Владимир Петрович, майор	445-й иап	1907	
18.10.41	Немятый Иван Порфирьевич, старший лейтенант	519-й иап	1913	Орден Красного Знамени
18.10.41	Савва Николай Иванович, лейтенант	32-й иап ВВС ЧФ	1916	Орден Красного Знамени
25.10.41	Сорокин Захар Артемович, лейтенант	2-й сап ВВС СФ	1917	
29.10.41	Катуров Сергей Иванович, старший лейтенант	176-й иап	1908	
29.10.41	Ковзан Борис Иванович, младший лейтенант	42-й иап	1922	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
02.11.41	Лесконоженко Николай Гаврилович (1,2) (+)	513-й иап	1919	Герой Советского Союза
02.11.41				
03.11.41	Штукин Николай Сергеевич, сержант	248-й иап	1922	
04.11.41 22.00	Севастьянов Алексей Тихонович, младший лейтенант	26-й иап	1917	
05.11.41	Гетман Наум Фроймович, старший лейтенант	752-й дбап		
12.11.41	Иванов Яков Матвеевич, младший лейтенант	32-й иап ВВС ЧФ	1916	
17.11.41	Иванов Я.М. (2)			
28.11.41	Кулагин Владимир Тарасович, лейтенант	248-й иап	1913	
29.11.41	Кайков Павел Александрович, лейтенант (+)	147-й иап	1917	Герой Советского Союза
30.11.41	Кулагин Владимир Тарасович, лейтенант (2)	248-й иап	1913	Орден Красного Знамени
ноябрь 41-го	Букварев Константин Петрович, младший лейтенант	34-й иап	1919	Орден Красного Знамени
ноябрь 41-го	Мартыщенко Михаил Гаврилович (2)	5-й иап	1912	Орден Ленина

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
осень 41-го	Мальцев Иван Андреевич, младший лейтенант			Орден Ленина
03.12.41	Воронцов Евгений Петрович, младший лейтенант	123-й иап	1917	Орден Ленина
04.12.41	Левин Абрам Георгиевич, сержант (+)	11-й иап	1920	
04.12.41	Репников Николай Федорович, старший лейтенант (+)	152-й иап	1914	Герой Советского Союза
12.12.41	Гнидо Петр Андреевич, лейтенант	248-й иап	1919	
12.12.41	Зудиев			
18.12.41	Круглов В.П. (2)			
22.12.41	Куприянов Александр Васильевич, лейтенант	519-й иап	1913	Орден Красного Знамени
25.12.41	Липатов Василий Григорьевич, младший лейтенант (+)	88-й иап	1919	Орден Ленина
декабрь 41-го	Глотов Николай Иванович, сержант		1919	
1941	Холодов М.	6-й ИАК ПВО		
01.01.42	Лямин Юрий Витальевич, сержант	788-й иап	1921	Орден Ленина
03.01.42	Лукьянов Анатолий Григорьевич, старший лейтенант	487-й иап	1919	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
04.01.42	Лукьянов Александр Михайлович, лейтенант (2)	159-й иап	1919	
04.01.42	Шумилов Иван Петрович, лейтенант	16-й иап	1919	
11.01.42	Силантьев Виталий Васильевич, младший лейтенант (+)	172-й иап	1919	Орден Красного Знамени
18.01.42	Александров Михаил Петрович, лейтенант (+)	66-й иап	1918	
21.01.42	Чирков Андрей Васильевич, лейтенант	154-й иап	1917	
23.01.42	Осипов Михаил Михайлович, лейтенант	8-й иап	1918	
январь 42-го	Бутман Ион Владимирович			
05.02.42 17.00	Прокурат Евгений Тимофеевич, лейтенант (+)	50-й иап		
07.02.42 10.00	Годовиков Алексей Николаевич, политрук (+)	740-й иап	1914	
08.02.42	Мещеряков Иван Иванович, гвардии капитан (2) (+)	5-й Гвипап	1908	Герой Советского Союза
15.02.42	Васильев			
22.02.42	Ковзан Борис Иванович, старший лейтенант (2)	42-й иап	1922	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
24.02.42	Книжник Василий Аверкиевич, лейтенант	65-й шап	1918	Орден Ленина
февраль 42-го	Бондаренко Алексей Васильевич, майор	415-й иап	1912	Орден Красного Знамени
февраль 42-го	Колыхалов Константин	8-й иап		
зима 42-го	Лященко Ф.			
10.03.42	Сорокин Алексей Власович, лейтенант	152-й иап	1917	Орден Красного Знамени
19.03.42	Пичугин Евгений Иванович, младший лейтенант (+)	441-й иап	1922	Герой Советского Союза
20.03.42	Авсков Иван Авдеевич	519-й иап	1919	
29.03.42	Жилинский Петр Казимирович, младший лейтенант (+)	12-я окая	1921	Орден Красного Знамени
	Новорожкин Самуил Израильевич, младший лейтенант			
31.03.42	Мигунов Василий Васильевич, старший лейтенант (+)	29-й иап	1919	
март 42-го	Кустов Игорь Ефремович, сержант	728-й иап	1921	Орден Красного Знамени
02.04.42	Чернопашенко Василий Евграфович, капитан (+)	7-й иап ВВС ЧФ	1914	Орден Отечественной войны 1-й степени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
08.04.42	Хлобыстов Алексей Степанович, гвардии лейтенант	20-й Гвиап	1918	
08.04.42	Поздняков Алексей Павлович, гвардии капитан (+)	20-й Гвиап	1916	Герой Советского Союза
08.04.42	Хлобыстов Алексей Степанович, гвардии лейтенант (2)	20-й Гвиап	1918	
09.04.42	Гузов Петр Фомич, старший лейтенант (2)	ВВС КБФ	1920	
20.04.42	Павлович Евгений Фомич, лейтенант	265-й иап	1918	Орден Красного Знамени
23.04.42	Негуляев Сергей Павлович, младший лейтенант	769-й иап	1915	
24.04.42	Васильев Алексей Александрович, старший лейтенант	340-й иап АДД	1919	
28.04.42	Севрюков Леонид Иванович, сержант (+)	7-й иап ВВС ЧФ	1922	Герой Советского Союза
28.04.42 15.46	Троицкий Геннадий Александрович, майор (+)	721-й иап	1909	Герой Советского Союза
29.04.42 вечер	Игнатьев Никифор Игнатьевич, лейтенант	27-й иап	1915	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
29.04.42	Новгородский Астафий Иванович, старшина	Сводная группа Армавирской военной авиационной школы пилотов	1917	Орден Красной Звезды
05.05.42	Никитин Данил Евстигнеевич, младший лейтенант (+)	5-й иап	1921	Орден Красного Знамени
14.05.42	Хлобыстов Алексей Степанович, гвардии старший лейтенант (3)	20-й Гвиап	1918	Герой Советского Союза
20.05.42	Барковский Виктор Антонович, младший лейтенант (+)	591-й иап	1919	Герой Советского Союза
25.04.42	Козлов Николай Александрович, капитан (2)	788-й иап	1917	
28.05.42 10.30	Захаров Василий Никанорович, гвардии сержант (+)	4-й Гвиап ВВС КБФ	1923	Орден Красного Знамени
29.05.42, утро	Лопатин Карп Кузьмич, сержант (+)	78-й иап ВВС СФ	1919	Орден Красного Знамени
31.05.42	Амет-Хан Сулган, лейтенант	4-й иап	1920	Орден Ленина
май 42	Сайко Алексей Никитович, лейтенант	181-й иап	1920	Орден Ленина
03.06.42	Проскурин Михаил Алексеевич, лейтенант	487-й иап	1914	Орден Ленина

МИХАИЛ ЖИРОХОВ, АЛЕКСАНДР КОТЛОБОВСКИЙ

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
03.06.42	Родионов Михаил Александрович, младший лейтенант (+)	562-й иап	1918	Герой Советского Союза
08.06.42	Ковзан Борис Иванович, старший лейтенант (3)	42-й иап	1922	
13.06.42	Кочуев Иван Ефимович, старший лейтенант	515-й иап		
15.06.42	Кривошеев Ефим Автономович, гвардии лейтенант	19-й Гвиап	1916	
23.06.42	Смирнов Николай Михайлович, младший лейтенант	516-й иап		Орден Красной Звезды
26.06.42	Орлов А.М., старшина	487-й иап		
28.06.42	Калачев Виктор Николаевич, майор (+)	15-й иап	1910	
01.07.42	Колесниченко Василий Ефремович, младший лейтенант (+)	573-й иап	1915	Герой Советского Союза
04.07.42 13.45	Потапов Константин Петрович, лейтенант	487-й иап	1918	Орден Ленина
05.07.42	Шкурупий А., лейтенант	826-й иап		
07.07.42	Зорин Николай Иванович, младший лейтенант	750-й смап	1922	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
10.07.42	Зиновьев Николай Константинович, сержант (+)	62-й иап ВВС ЧФ	1916	
13.07.42	Кырчанов Степан Федорович, младший лейтенант	721-й иап	1917	Орден Красного Знамени
14.07.42	Агеев Петр Григорьевич, старший лейтенант	182-й иап	1913	
14.07.42	Жердый Евгений Николаевич, лейтенант (+)	273-й иап	1918	Герой Советского Союза
17.07.42	Заварухин Павел Филиппович, капитан	744-й иап	1913	Орден Отечественной войны 1-й степени
17.07.42	Куликов Михаил Васильевич, гвардии старший сержант	18-й Гвиап	1918	
23.07.42	Попов Александр Романович, старший сержант	629-й иап	1922	Орден Ленина
25.07.42	Кильговатов Олег			Орден Красного Знамени
26.07.42	Рябов А.Д., лейтенант	296-й иап	1916	
27.07.42 9.00	Логинов Александр Иванович, лейтенант	629-й иап	1918	
27.07.42	Надеев Виктор Семенович, младший лейтенант	651-й иап	1918	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
27.07.42	Шавурин Петр Иванович, лейтенант	722-й иап	1918	
июль 42-го	Бабайлов Павел Константинович, старший сержант	790-й иап	1919	
01.08.42	Бондаренко Иван Иванович, старший сержант (+)	Сводная группа Армавирской военной школы	1920	
01.08.42	Мишустин Василий Иванович, лейтенант	166-й иап	1916	
02.08.42	Мясников Б.А., сержант (+)	760-й иап	1921	
03.08.42	Диденко Василий Корнеевич, лейтенант (+)	Сводная группа Армавирской военной авиационной школы пилотов	1918	
04.08.42	Войтаник Трофим Алексеевич, капитан	440-й иап	1913	Орден Красного Знамени
04.08.42	Бикмухаметов Ибрагим Шагнахмедович, гвардии лейтенант	5-й Гвиап		Орден Красного Знамени
06.08.42	Баранов Михаил Дмитриевич, старший лейтенант	183-й иап	1921	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
08.08.42 19.00	Тарасов Анатолий Леонович, капитан (+)	236-й иап	1907	
08.08.42	Усков Василий Михайлович, капитан	234-й иап	1911	
09.08.42	Тарасов Павел Тимофеевич, старший лейтенант (2)	12-й иап ПВО	1914	
10.08.42	Белоусов Тимофей Григорьевич, сержант	34-й иап	1915	Орден Красного Знамени
10.08.42	Борисов Михаил Алексеевич, младший лейтенант (1,2) (+)	62-й иап ВВС ЧФ	1917	Герой Советского Союза
10.08.42				
11.08.42	Серебряков Евгений Георгиевич, старший лейтенант (+)	168-й иап		
13.08.42	Ачкасов Сергей Васильевич, лейтенант (2)	176-й иап	1919	
13.08.42	Ковзан Борис Иванович, капитан (4)	42-й иап	1922	Герой Советского Союза
15.08.42	Кырчанов Степан Федорович, младший лейтенант (2)	721-й иап	1917	Орден Красного Знамени
16.08.42	Кобылецкий Иван Иванович, старший лейтенант	43-й иап	1916	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
17.08.42	Шатов Алексей, сержант	8-й иап		
19.08.42	Заморин Иван Александрович, гвардии старший лейтенант	18-й Гвиап	1918	Орден Ленина
23.08.42	Вазиян Василий Демьянович, старший сержант (+)	45-й иап	1916	
27.08.42	Александрович Яков Александрович, старший лейтенант	926-й иап	1907	Орден Ленина
27.08.42	Стоянов Александр, старший лейтенант (+)	171-й иап		
28.08.42	Костиков	792-й иап		
август 42-го	Дымченко Петр Леонтьевич, младший лейтенант	659-й иап	1917	
август 42-го	Лавренко Иван, гвардии сержант	5-й Гвиап		
лето 42-го	Бельтран Висенте (1,2)	960-й иап		
лето 42-го				
03.09.42	Романенко Александр Сергеевич, капитан	32-й иап	1912	Орден Красного Знамени
04.09.42	Пирожков Борис Григорьевич, старший лейтенант (2) (+)	787-й иап	1917	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
06.09.42	Ермолин Александр (+)	926-й иап	1923	
07.09.42	Лукьянов Сергей Иванович, лейтенант (?)		1910	
08.09.42	Гомолко Борис Мефодьевич, старший сержант	520-й иап	1922	Орден Ленина
08.09.42	Кострицын Аркадий Степанович, старший лейтенант (+)	431-й иап	1918	Орден Красного Знамени
09.09.42	Кривошеев Ефим Автономович (2) (+)	19-й Гвиап	1916	Герой Советского Союза
09.09.42	Оборин Александр Васильевич, батальонный комиссар	563-й иап	1908	
09.09.42	Шаповалов Алексей Александрович, батальонный комиссар	862-й иап	1913	
10.09.42	Шапошников Федор Денисович, капитан (+)	32-й иап ВВС ЧФ	1907	Орден Отечественной войны 1-й степени
10.09.42	Эмиров Валентин Аллахиярович, майор (+)	926-й иап	1914	Герой Советского Союза
11.09.42 12.00	Гудков Дмитрий Васильевич, старший сержант	Сводная группа Качинской военной авиационной школы	1921	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
11.09.42	Кальченко Поликарп Андреевич, лейтенант	6-й иап ВВС ЧФ	1916	
13.09.42	Токарев Николай Павлович, лейтенант (+)	15-й иап	1919	
14.09.42	Луганский Сергей Данилович, капитан	270-й иап	1918	
14.09.42	Чумбарев Илья Михайлович, старший сержант	237-й иап	1922	Орден Красного Знамени
15.09.42	Тенников И.И., капитан	437-й иап		
17.09.42	Матвеев И.П., лейтенант	738-й иап		
17.09.42	Проворихин Владимир Борисович, капитан	926-й иап		
17.09.42	Пятов Василий Ефремович, младший лейтенант	21-й иап	1921	Орден Красного Знамени
18.09.42	Мухин Семен Степанович, капитан	62-й иап ВВС ЧФ	1910	Орден Красного Знамени
18.09.42	Танов Сергей Фортунатович, старшина (+)	Сводная группа Качинской военной авиашколы летчиков	1916	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
19.09.42	Бинов Лев Исаакович, батальонный комиссар	512-й иап	1909	Орден Отечественной войны 1-й степени
19.09.42	Ченский Владимир Никифорович, капитан	563-й иап	1915	Орден Красного Знамени
23.09.42	Стародуб Иван Филиппович, капитан (+)	434-й иап	1915	Орден Красного Знамени
27.09.42	Новиков Константин Афанасьевич, младший лейтенант	862-й иап	1919	Орден Красного Знамени
27.09.42	Чиликов Георгий Николаевич, лейтенант (+)	255-й иап	1914	Орден Ленина
29.09.42	Щербинин Александр Яковлевич, старший лейтенант (+)	57-й шап ВВС КБФ	1917	Орден Красного Знамени
02.10.42	Пилипенко Иван Маркович, капитан (+)	40-й иап	1912	Герой Советского Союза
02.10.42	Смирнов Виктор Петрович, старшина (+)	629-й иап	1921	Герой Советского Союза
04.10.42	Шутов Николай Федорович, сержант (+)	802-й иап	1921	Орден Ленина
08.10.42	Бокарев Сергей Тимофеевич, старшина	652-й иап	1921	Орден Ленина

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
09.10.42 9.00	Печеневский Александр Дмитриевич, старший лейтенант	177-й иап	1920	Орден Красного Знамени
09.10.42	Сидоровский Алексей Андреевич, лейтенант	652-й иап	1914	Орден Красного Знамени
10.10.42	Казачков Иван Филиппович, старший лейтенант	572-й иап	1912	Орден Ленина
10.10.42	Мартыс Григорий Константинович, лейтенант	822-й иап	1921	Орден Ленина
25.10.42	Евсеев Евгений Архипович, лейтенант	629-й иап	1919	
25.10.42	Лазюка Павел Мартынович, лейтенант	88-й иап		
27.10.42	Бычков Виктор Алексеевич, лейтенант (+)	11-й иап	1922	
29.10.42	Калараш Дмитрий Леонтьевич, подполковник	236-я ИАД	1911	
октябрь 42-го	Мильвит Иван Петрович, лейтенант (+)	15-й иап	1920	
08.11.42	Рожков Петр Петрович, сержант	659-й иап	1920	Орден Красного Знамени
25.11.42	Сугак Василий Никитович, старший лейтенант	273-й иап	1918	Орден Ленина

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
28.11.42	Бугасв Тимофей Иванович, лейтенант	237-й иап	1918	Орден Красного Знамени
ноябрь 42-го	Семенов Михаил Иванович, старший лейтенант	40-й иап	1917	
осень 42-го	Проценко Федор Елисеевич, капитан	21-й ап ДАА	1916	
02.12.42	Крицев Яков Михайлович, младший лейтенант	486-й иап	1916	Орден Ленина
14.12.42	Макутин Виктор Николаевич, младший лейтенант (+)	84-й иап	1922	Орден Красного Знамени
25.12.42	Михеев Виктор Илларионович, лейтенант	987-й иап	1918	
27.12.42 10.00	Шавурин Петр Иванович, старший лейтенант (2)	910-й иап	1918	Герой Советского Союза
29.12.42	Гражданинов Павел Андреевич, лейтенант	160-й иап	1920	
1942	Воронин Иван Иванович, капитан	28-й иап	1910	Орден Красной Звезды
1942	Ершов Александр			
1942	Киселев Николай Николаевич, лейтенант (+)	Сводный отряд Качинской авиашколы	1916	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
1942	Мишин	102-я ИАД		
1942	Новиков Алексей Иванович, капитан	17-й иап	1916	
06.01.43	Кузнецов Николай Федорович, старший лейтенант	436-й иап	1916	
07.01.43	Палагин Владимир Степанович, лейтенант	837-й шап	1914	Орден Красного Знамени
12.01.43	Заикин Николай Михайлович, старший сержант	236-й иап	1921	Орден Отечественной войны 1-й степени
13.01.43	Линчевский Анатолий Анатольевич, гвардии старший лейтенант	4-й Гвбап	1915	
15.01.43	Литвинов Федор Иванович, младший лейтенант	230-й шап	1917	Орден Отечественной войны 1-й степени
18.01.43	Трофимов Александр Иванович, старший сержант	61-й шап	1922	Орден Красного Знамени
02.02.43	Шидловский Леонид Захарович, лейтенант	814-й иап	1914	Орден Красного Знамени
04.02.43	Кильдюшев Иван Гаврилович, гвардии лейтенант	5-й Гвиап	1920	Орден Красного Знамени
06.02.43	Благодаренко Николай Моисеевич, старший лейтенант	445-й иап	1916	Орден Ленина

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
12.02.43	Журавлев Георгий, сержант	5-я ВА		
23.02.43	Харченко Степан Иванович, капитан (+)	523-й иап		
27.02.43	Исаев Александр Иванович, лейтенант (+)	169-й иап	1918	
06.03.43	Холодов Иван Михайлович, гвардии капитан	32-й Гвип	1915	
06.03.43	Коваль Николай Павлович, гвардии лейтенант	32-й Гвип		Орден Красного Знамени
12.03.43	Бухтияров Иван Никифорович, лейтенант	573-й иап	1915	
12.03.43	Коковихин Алексей Федорович, старший лейтенант	573-й иап	1914	Орден Ленина
12.03.43	Чучвага Иван Иванович, капитан (+)	866-й иап	1920	Герой Советского Союза
13.03.43	Кузнецов Иннокентий Васильевич, гвардии старший лейтенант	30-й Гвип	1914	Орден Красного Знамени
16.03.43	Губич Владимир Михайлович, младший лейтенант	515-й иап	1918	Орден Красного Знамени
19.03.43	Симонов Алексей Иванович, гвардии младший лейтенант	38-й Гвип	1921	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
22.03.43	Кудряшов Николай Иванович, сержант (+)	45-й иап	1913	
22.03.43	Шматко Иван Леонтьевич, старший лейтенант (+)	45-й иап	1919	Орден Красного Знамени
23.03.43	Поддубский Алексей Федорович, старший лейтенант (+)	45-й иап	1918	Орден Красного Знамени
25.03.43	Макаров Сергей Петрович, старший лейтенант (+)	738-й иап	1918	
25.03.43	Табунов Виктор Александрович, гвардии старший сержант (+)	73-й Гвиап	1923	Орден Красного Знамени
26.03.43	Коровкин Петр Павлович, гвардии старший лейтенант (+)	9-й Гвиап	1917	Орден Отечественной войны 1-й степени
27.03.43	Нечушкин Василий Иванович, старший лейтенант (+)	266-й иап	1920	
28.03.43	Николаев Борис Петрович, старший лейтенант	768-й иап	1921	
31.03.43	Федоров К.Ф., капитан	573-й иап		
март 43-го	Коваль Дмитрий Иванович, лейтенант	45-й иап	1918	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
03.04.43	Сытов Иван Никитович, гвардии лейтенант	5-й Гвиап	1916	
11.04.43	Козлов Борис Васильевич, гвардии старший лейтенант	16-й Гвиап	1918	Орден Красного Знамени
20.04.43	Медведев Юрий Иванович, старшина	269-й иап	1920	Орден Красного Знамени
21.04.43	Куницин Виктор Александрович, сержант	4-й иап	1923	Орден Красного Знамени
24.04.43	Рыбин Иван Петрович, майор (+)	148-й иап	1909	Герой Советского Союза
24.04.43 12.50	Чурилов Иван Павлович, старший сержант (+)	437-й иап		
27.04.43	Голюк Андрей Евдокимович, гвардии младший лейтенант	85-й Гвиап	1921	Орден Красной Звезды
29.04.43	Картавенко Сергей Васильевич, лейтенант	291-й иап	1919	
29.04.43	Папков Владимир Васильевич, подполковник (+)	402-й иап	1908	
29.04.43	Янович Анатолий Кузьмич, майор	291-й иап	1915	Орден Красного Знамени
30.04.43	Скорняков Виктор Николаевич, лейтенант	402-й иап	1917	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
апрель 43-го	Авилев Николай Николаевич, сержант	148-й иап	1922	
апрель 43-го	Молодцов Петр Федорович, старший лейтенант	4-й иап	1921	
апрель 43-го	Шиманчик Лев Леонидович, старший сержант	164-й иап	1922	
апрель 43-го	Шувалов Виктор, старший лейтенант (1,2)	14-я ВА		
апрель 43-го				
04.05.43	Прохоров Владимир Дмитриевич, младший лейтенант	236-й иап	1921	Орден Красной Звезды
06.05.43	Габуня Иван Михайлович, младший лейтенант (+)	240-й иап	1916	
07.05.43	Руть Михаил Семенович, старший лейтенант (+)	6-й иап	1905	
08.05.43	Маковский Спартак Иосифович, старший лейтенант	43-й иап	1920	
08.05.43	Потапов Константин Петрович, капитан (2)	487-й иап	1918	Орден Ленина
08.05.43 10.30	Свеженцев Федор Климентьевич, капитан (+)	812-й иап	1916	Орден Отечественной войны 2-й степени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
09.05.43	Бахтин Владимир Петрович, старший сержант (+)	961-й иап	1923	
09.05.43	Киричков Анатолий Васильевич, лейтенант (+)	961-й иап	1922	
09.05.43	Рудченко Владимир Петрович, сержант	293-й иап	1922	Орден Александра Невского
10.05.43 17.00	Федоров Иван Васильевич, старшина	812-й иап	1920	Орден Красного Знамени
11.05.43	Давыдов Н.С.			
13.05.43	Михайлов Константин Данилович, старший сержант	628-й иап	1918	Орден Ленина
14.05.43	Березуцкий Иван Михайлович, гвардии старший лейтенант	63-й Гвиап	1918	
14.05.43	Гулаев Николай Дмитриевич, старший лейтенант	27-й иап	1918	Орден Красного Знамени
16.05.43	Дема Леонид Васильевич, старший лейтенант	236-й иап	1916	
21.05.43	Ситников Анатолий Васильевич, старший сержант	71-й иап ВВС КБФ	1920	
22.05.43	Михалев Василий Павлович, младший лейтенант	508-й иап	1917	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
24.05.43	Бухтияров Иван Никифорович, лейтенант (2) (+)	573-й иап	1915	
24.05.43	Закревский Александр Васильевич, младший лейтенант	254-й иап	1923	Орден Красного Знамени
25.05.43	Ситников Анатолий Васильевич (2) (+)	71-й иап ВВС КБФ	1920	Орден Красного Знамени
30.05.43	Хорошков Александр Петрович, гвардии младший лейтенант	86-й Гвиап	1919	Орден Красного Знамени
май 43-го	Сигарев Вениамин			
весна 43-го	Погорелов Михаил Савельевич, гвардии лейтенант	9-й Гвиап	1921	Орден Красного Знамени
02.06.43	Котлов Николай Степанович, гвардии старший лейтенант (+)	55-й Гвиап	1918	Орден Отечественной войны 1-й степени
02.06.43	Лобынцев Иван Епифанович, майор (+)	347-й иап	1908	Орден Красного Знамени
04.06.43	Сотников Иван Иванович, сержант (+)	27-й иап	1921	
05.06.43	Багиров Владимир Джаварович оглы, гвардии старший лейтенант (+)	40-й Гвиап	1919	Орден Ленина
07.06.43	Табарчук Борис Сергеевич, старший лейтенант	722-й иап	1919	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
17.06.43	Волков Степан Тимофеевич, старший лейтенант	628-й иап	1921	Орден Красного Знамени
21.06.43	Пичугин Сергей Степанович, старший лейтенант (+)	439-й иап	1922	Орден Ленина
21.06.43	Ушкалов Иван Федорович, старший сержант	959-й иап	1920	Орден Ленина
02.07.43	Сырейщиков Геннадий Георгиевич, младший лейтенант	565-й иап	1923	Орден Красного Знамени
05.07.43	Гусаров Николай Михайлович, капитан	486-й иап	1917	
05.07.43	Логинов Александр, младший лейтенант (+)	519-й иап		
05.07.43	Поляков Виталий Константинович, гвардии младший лейтенант	54-й Гвиап	1923	Герой Советского Союза
05.07.43	Сидоров Иван Дмитриевич, капитан (+)	92-й иап	1916	Герой Советского Союза
06.07.43 20.00	Горовец Александр Константинович, гвардии старший лейтенант (+)	88-й Гвиап	1915	Герой Советского Союза
06.07.43	Коптев Лев Григорьевич, гвардии лейтенант	30-й Гвиап	1917	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
06.07.43	Полянский Ростислав Федорович, гвардии младший лейтенант	55-й Гвиап	1921	Орден Красного Знамени
07.07.43	Вижунов Михаил Иванович, старший лейтенант (+)	517-й иап	1916	
07.07.43	Дердик Александр Семенович, младший лейтенант (+)	438-й иап	1921	
08.07.43	Римша Стефан Стефанович, гвардии майор (+)	88-й Гвиап		
09.07.43	Гулаев Николай Дмитриевич, старший лейтенант (2)	27-й иап	1918	
09.07.43	Колбаса Василий Прокофьевич, младший лейтенант (+)	176-й иап	1921	
10.07.43	Кубышкин Михаил Васильевич, младший лейтенант (+)	193-й иап	1923	
11.07.43	Агданцев Александр Николаевич, сержант	183-й иап	1923	Орден Красного Знамени
12.07.43	Алексеев Николай Михайлович, гвардии младший лейтенант (+)	64-й Гвиап	1919	Герой Советского Союза
13.07.43	Самков Александр	171-й иап		

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
14.07.43	Баддук Василий Семенович, гвардии младший лейтенант (+)	2-й Гвиап	1921	
15.07.43	Добродецкий Анатолий Васильевич, младший лейтенант	297-й иап	1923	
15.07.43	Королев Петр Ефимович, гвардии младший лейтенант (+)	65-й Гвиап	1921	
17.07.43	Некрасов Виктор Алексеевич, капитан	172-й иап	1917	
19.07.43	Петров Николай Павлович, младший лейтенант	267-й иап	1916	Орден Красного Знамени
20.07.43	Гривень Н.В.			
24.07.43	Ратников Петр Петрович, гвардии лейтенант (+)	53-й Гвиап	1918	Герой Советского Союза
30.07.43	Глазов Николай Елизарович, гвардии старший лейтенант (+)	31-й Гвиап	1919	
июль 43-го	Глинка Борис Борисович, лейтенант	45-й иап	1914	
июль 43-го	Графов Игорь Александрович, младший лейтенант	279-й иап		
июль 43-го	Демин Иван, лейтенант (+)	Авиагруппа «Меч»		
июль 43-го	Дроздов Сергей, старший лейтенант	312-й шап		

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
июль 43-го	Крючков Николай Иванович, гвардии младший лейтенант	54-й Гвиап	1920	
июль 43-го	Мокрый Иван	146-й иап		
июль 43-го	Мясников Н., младший лейтенант	20-й иап		
июль 43-го	Трофимов Евгений Олимпиевич, старший лейтенант	402-й иап		Орден Красного Знамени
июль 43-го	Черкашин Николай (+)	Авиагруппа «Меч»		
02.08.43	Панов Алексей Борисович, гвардии подполковник	67-й Гвиап	1914	Орден Красного Знамени
04.08.43	Заботин Вениамин Леонидович, младший лейтенант	263-й иап		Орден Красного Знамени
04.08.43	Шагал Анатолий Ионович, старший сержант (+)	34-й иап	1921	
07.08.43 10.00	Данилюк Иван Степанович, лейтенант	248-й иап	1918	Орден Красного Знамени
07.08.43	Калинин Василий Александрович, лейтенант	ВВС ЧФ	1921	
07.08.43	Лобачев Владимир Иванович, младший лейтенант	821-й иап	1922	
08.08.43	Пискунов Илья Михайлович, младший лейтенант	236-й иап	1922,	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
09.08.43	Карнач Степан Андреевич, капитан	247-й иап	1918	
10.08.43 11.40	Добродецкий Анатолий Васильевич, младший лейтенант (2) (+)	297-й иап	1923	Герой Советского Союза
13.08.43	Гавриков Петр Поликарпович, младший лейтенант (+)	20-й иап	1921	
14.08.43	Смольников Александр Данилович, младший лейтенант (+)	49-й иап	1921	Орден Красного Знамени
15.08.43 10.30	Пушков Сергей Алексеевич, младший лейтенант (+)	21-й иап	1916	Орден Отечественной войны 1-й степени
16.08.43	Маврин Александр Михайлович, лейтенант	826-й иап	1916	
19.08.43	Васильев Николай Николаевич, лейтенант	484-й иап	1918	Орден Красного Знамени
23.08.43	Давыдов Н.С., стрелок			
23.08.43	Драченко Иван Григорьевич, гвардии младший лейтенант	140-й Гвиап	1922	
23.08.43	Королев Николай Николаевич, младший лейтенант	383-й иап	1923	
23.08.43	Радигер Лев Сергеевич, младший лейтенант (+)	728-й иап	1923	

МИХАИЛ ЖИРОХОВ, АЛЕКСАНДР КОТЛОВОВСКИЙ

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
24.08.43	Березкин Вячеслав Арефьевич, гвардии младший лейтенант	16-й Гвиап	1922	
27.08.43	Горобец Иван Яковлевич, гвардии младший лейтенант	64-й Гвиап	1919	
28.08.43	Марьин Виктор Александрович, старший лейтенант	515-й иап	1922	Орден Красной Звезды
30.08.43	Пинчук Николай Григорьевич, гвардии лейтенант	18-й Гвиап	1921	
август 43-го	Кондратьев В.Д., младший лейтенант			
август 43-го	Лозовский Виктор Артемьевич, младший лейтенант	431-й иап	1923	
лето 43-го	Кузенов Иван Петрович, гвардии младший лейтенант	66-й Гвиап	1922	
14.09.43	Битюков Иван Васильевич, капитан, стрелок	618-й шап	1912	
17.09.43	Лебедев А.А., лейтенант (+)	738-й иап		
17.09.43	Ушацкий Лев Вульфович, младший лейтенант	926-й иап	1916	Орден Красного Знамени
22.09.43	Микитянский Гедалий Давыдович, гвардии капитан	100-й Гвиап	1914	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
23.09.43	Колодий Михаил Павлович, младший лейтенант (+), Алехин Евгений Евдокимович (+)	47-й шап		
27.09.43	Василенко Иван Иванович, младший лейтенант (+)	247-й иап	1922	Орден Красной Звезды
27.09.43	Луганский Сергей Данилович, капитан (2)	270-й иап	1918	
28.09.43	Коновалов Николай Андреевич, сержант (+)	812-й иап	1920	Орден Красного Знамени
сентябрь 43-го	Виноградов Александр Матвеевич, гвардии лейтенант	41-й Гвиап	1915	Орден Красного Знамени
сентябрь 43-го	Новиков Петр Сергеевич, старший лейтенант	943-й шап	1910	
25.10.43	Богун Арсений Яковлевич, лейтенант (1,2) (+)	427-й иап	1922	Орден Красного Знамени
25.10.43				
октябрь 43-го	Зайцев Василий Сергеевич, капитан	42-й иап	1913	Орден Красного Знамени
октябрь 43-го	Полуновский Валерий Федорович, старший лейтенант	845-й иап	1920	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
октябрь 43-го	Семенцов Михаил Иванович, гвардии старший лейтенант (2)	41-й Гвиап	1917	
03.11.43	Воловцов Борис Наумович, лейтенант (+), Быков Василий Леонтьевич, младший лейтенант (+)	47-й шап	1914 1910	Герой Советского Союза Орден Отечественной войны 1-й степени
06.11.43	Гревцов Василий Васильевич, младший лейтенант (+)	91-й иап	1919	
07.11.43	Якунин Николай Григорьевич, младший лейтенант	20-й иап	1918	
10.11.43	Бородин Василий Иванович, лейтенант (+)	13-й иап ВВС КБФ		Орден Красного Знамени
21.11.43	Бабайлов Павел Константинович, лейтенант (2)	790-й иап	1919	
осень 43-го	Новоселов Кузьма Васильевич, младший лейтенант (1,2)	146-й иап	1919	
осень 43-го				
декабрь 43-го	Кадыров Николай	439-й иап		
1943	Асин Владимир Наумович, старший лейтенант			

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
1943	Борисов Леонид Иванович, младший лейтенант (2)	43-й иап		
1943	Быков В.Л.			
1943	Гордеев Алексей, лейтенант	14-я ВА		
1943	Долгих Анатолий Гаврилович, младший лейтенант	ВВС КБФ		
1943	Золотов, лейтенант	106-й иап		
1943	Плеханов Андрей Филиппович, гвардии младший лейтенант	73-й Гвиап	1918	
1943	Самохвалов Иосиф Иванович, старший лейтенант	618-й шап	1918	Орден Ленина
1943	Соколов	2-й Гвиап		
12.01.44	Гудилин Александр Николаевич, гвардии старший лейтенант	56-й Гвиап	1920	
14.01.44	Бунимович Юрий Эммануилович, гвардии старший лейтенант (+)	1-й Гвмтап	1919	Герой Советского Союза
23.01.44	Слизень Леонтий Николаевич, капитан	15-й иап	1918	
январь 44-го	Леонов Николай Иванович, старший лейтенант	183-й иап	1919	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
01.02.44	Синчук Василий Прокофьевич, капитан (+)	254-й иап	1921	Герой Советского Союза
09.02.44	Житков Михаил Федорович, лейтенант	160-й иап	1922	Орден Красного Знамени
03.03.44	Астахов Иван Михайлович, капитан (+)	49-й иап	1921	Герой Советского Союза
11.03.44	Малашин А.С.			
14.03.44	Гусев Владимир Петрович, гвардии младший лейтенант (+)	14-й Гвиап	1923	Орден Красной Звезды
02.04.44	Часнык Николай Леонтьевич, гвардии старший лейтенант	148-й Гвиап	1921	Герой Советского Союза
03.04.44 11.05	Пологов Павел Андреевич, подполковник	737-й иап	1913	
05.04.44	Минаев Иван Иванович, лейтенант	383-й иап	1921	
05.04.44	Евстафьев Петр Егорович, капитан	383-й иап	1915	
09.04.44	Лазарев Николай Федорович, лейтенант	197-й иап		
10.04.44	Печенов Николай Никифорович, младший лейтенант (+), стрелок	807-й шап	1921	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
11.04.44	Колесников Иван Иванович, младший лейтенант (+)	240-й иап	1923	
08.05.44	Прасолов Василий, гвардии лейтенант (+)	112-й Гвиап		
08.05.44	Фомин С.Д., старший лейтенант	773-й иап		
14.05.44	Баранов Иван Дмитриевич, гвардии капитан (+)	14-й Гвиап	1918	Орден Красного Знамени
20.05.44	Филонов Михаил Максимович, старший лейтенант (+)	659-й иап	1915	Орден Красного Знамени
31.05.44	Кармин Александр Леонтьевич, гвардии старший лейтенант	129-й Гвиап	1910	Орден Красного Знамени
31.05.44 6.52	Харенко Николай Михайлович, лейтенант	163-й иап	1920	
май 44-го	Гришин Виктор (+)	240-й иап		
май 44-го	Долгарев Павел, капитан (+)	240-й иап		
май 44-го	Поляков Николай	240-й иап		
01.06.44 7.40	Поляков Иван Матвеевич, старший лейтенант (+)	907-й иап	1919	Герой Советского Союза

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
05.06.44 12.30	Нефагин Петр Андреевич, гвардии младший лейтенант (+)	4-й Гвиап	1920	
06.06.44	Киселев Виктор Алексеевич, старший лейтенант (+) (2)	34-й иап	1916	
08.06.44 8.23	Елькин Валентин Иванович, младший лейтенант (+)	908-й иап	1923	Герой Советского Союза
09.06.44	Курилло Виктор Антонович, лейтенант	738-й иап	1922	Орден Красного Знамени
26.06.44	Серов Владимир Георгиевич, старший лейтенант (+)	159-й иап	1922	Герой Советского Союза
29.06.44	Витковский Иван Петрович, гвардии майор	66-й Гвиап	1914	
30.06.44	Гунченко Алексей Сергеевич, лейтенант	591-й иап	1916	
30.06.44	Растягаев Иван Петрович, младший лейтенант	591-й иап	1920	
июнь 44-го	Негодяев Борис			
01.07.44	Константинов А. (+)			
02.07.44	Попов Николай Авксентьевич, гвардии лейтенант	58-й Гвиап	1918	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
03.07.44	Гучек Петр Иосифович, гвардии лейтенант	100-й Гвиап	1923	
04.07.44	Галустян Михаил Джумшудович, младший лейтенант (+)	176-й иап	1922	
10.07.44	Лебедев Геннадий Павлович, младший лейтенант	631-й иап	1922	
15.07.44	Глинкин Сергей Григорьевич, гвардии старший лейтенант	5-й Гвиап	1921	
21.07.44	Азаров Евгений Александрович, капитан	19-й иап	1914	
31.07.44	Белкин Семен Викторович, младший лейтенант	812-й иап	1921	
июль 44-го	Никитин Виктор, гвардии старший лейтенант	16-й Гвиап		
04.08.44	Маридор Ж-М.			
07.08.44	Оборин Александр Васильевич, подполковник (2) (+)	438-й иап	1908	Герой Советского Союза
16.08.44	Андреев Павел Николаевич, гвардии капитан	32-й Гвиап	1918	
16.08.44	Иванов Анатолий Иванович, младший лейтенант	591-й иап	1922	Орден Красного Знамени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
17.08.44	Емельяненко Иван Никифорович, старший лейтенант	21-й иап	1920	
17.08.44	Кравченко Александр Иванович, лейтенант	812-й иап		
17.08.44	Семенов В.Г., лейтенант	721-й иап		
22.08.44	Волошин Александр Иович, гвардии старший лейтенант	107-й Гвиап	1922	
28.08.44	Конкин А., младший лейтенант (+)			
август 44-го	Ольховский Николай Иванович, гвардии майор	178-й Гвиап	1909	
август 44-го	Стахов	1-я ВА		
04.09.44	Антипов Василий Михайлович, младший лейтенант	484-й иап	1920	Орден Красного Знамени
06.09.44	Буланов Петр Иванович, младший лейтенант	961-й иап	1922	
14.09.44	Грачев Иван Петрович, гвардии майор (+)	68-й Гвиап	1915	
06.10.44	Удальцов Ефим Григорьевич, старший лейтенант, Румянцев	47-й шап	1922	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
17.10.44	Лорийон Пьер, аспирант	1-й иап «Нормандия»	1918	
30.12.44	Головачев Павел Яковлевич, гвардии старший лейтенант	9-й Гвиап	1917	Орден Красного Знамени
декабрь 44-го	Лункин П.П., майор (+)	16-я ВА		
12.01.45	Глядаев Николай Андреевич, гвардии старший лейтенант	42-й Гвиап	1921	
16.01.45	Волошин Григорий Андреевич, младший лейтенант (+)	813-й иап	1922	
16.01.45	Долгалев Сергей Семенович, гвардии старший лейтенант	139-й Гвиап		
20.01.45	Иванников Петр Пантелеевич, гвардии младший лейтенант (+), Сорокалетов Анатолий Емельянович (+)	140-й Гвшап	1921 1923	
20.01.45	Филиппов Александр Иванович, лейтенант	812-й иап	1918	Орден Красной Звезды
29.01.45	Краснов Николай Федорович, майор (+)	116-й иап	1914	
18.02.45	Мастерков Александр Борисович, гвардии старший лейтенант	5-й Гвиап	1921	

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
19.02.45	Ершов Александр Михайлович, лейтенант	233-й иап	1923	
февраль 45-го	Ермаков Григорий Степанович, лейтенант			
03.03.45	Антипов Николай Михайлович, старший лейтенант (+)	133-й иап	1918	
05.03.45	Климов Николай Николаевич, гвардии лейтенант (+)	104-й Гвиап	1918	Орден Красного Знамени
11.03.45	Бибин Нестор Афанасьевич, лейтенант	18-й крап	1920	Орден Красного Знамени
06.04.45	Середин Владимир Алексеевич, капитан (+)	866-й иап	1917	
16.04.45	Белозеров Олег Павлович, гвардии младший лейтенант	56-й Гвиап	1922	
17.04.45	Попков Виталий Иванович, гвардии капитан	5-й Гвиап	1922	
19.04.45	Кузнецов Иннокентий Васильевич, гвардии майор (2)	30-й Гвиап	1914	
20.04.45	Колесников Александр Леонтьевич, лейтенант (+)	209-й рап	1922	
20.04.45	Пашенцев Андрей Васильевич, гвардии младший лейтенант (+)	42-й Гвиап		Орден Отечественной войны 1-й степени

Дата и время	ФИО, воинское звание	Воинская часть	Год рождения	Награждение
апрель 45-го	Петров Федор Семенович, старший лейтенант	66-й иап	1920	Орден Красного Знамени
апрель 45-го	Чечелашвили Отари Григорьевич, гвардии капитан	141-й Гвиап	1923	
	Петров Петр	141 Гвшап		
август 45-го	Голтвенко Алексей Евдокимович, лейтенант	22-й иап ВВС ТОФ	1921	Орден Отечественной войны 2-й степени
август 45-го	Черепнин В.Г., лейтенант	22-й иап ВВС ТОФ		

В скобках указан номер тарана летчика: например, (2) — второй, (3) — третий и т.д.

(+) — погиб при совершении тарана или умер от ран сразу после.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Абрамов А.С.* Двенадцать таранов. — Свердловск: Средне-Уральское кн. изд., 1970.
- Бессмертные подвиги. — М.: Воениздат, 1980.
- Бойко В.С.* Крылья Северного флота. — Мурманск: Мурманское кн. изд., 1976.
- Бурнашов Г.В.* Таран над Галичем. — Ужгород, 1976.
- Важин Ф.А.* Воздушный таран. — Изд. 2-е, пер. и доп. — М.: Воениздат, 1962.
- Герой воздушных таранов. — М., 1980.
- Жукова Л.Н.* Выбираю таран. — М.: Молодая гвардия, 1985.
- Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И.* В прицеле Ju-87. — Северодвинск, 2006.
- Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И.* В прицеле ФВ-189 (Потери ближних разведчиков ФВ-189 на Советско-германском фронте в 1941—1943 годах). — СПб., 2006.
- Зайцев А.Д.* Оружие сильных духом. — Монино, 1984.
- Зайцев А.Д., Роцин И.И., Соловьев В.Н.* Зачислены навечно. — Кн. 1. — М.: Политиздат, 1990.
- Иду на таран. — Волгоград: Нижне-Волж. кн. изд., 1978.

- Иноземцев И.Г.* Воздушные тараны в небе Ленинграда. — Л.: Знание, 1970.
- Иноземцев И.Г.* Тараны в северном небе. — М.: Воениздат, 1981.
- Иринархов Р.С.* Западный особый... — Минск, 2002.
- Коваленко А.* Таран — оружие смелых. — М., 2001.
- Кривель А.М.* Слышишь, Халхин-Гол. — М.: Политиздат, 1989.
- Малаховський М.Д.* Герої повітряних таранів. — Киев, 1972.
- Масликов В.С.* Крылья Победы (402-й Истребительный авиационный полк особого назначения). — М.: Русавиа, 2006.
- На грани возможного. — Изд. 2-е, испр. и доп. — М.: Лимб, 1993.
- Семенов Г.К.* Пароль — «Испания». — Изд. 2-е, испр. — Харьков: Прапор, 1976.
- Смирнов С.С.* Были Великой войны. — М.: Советская Россия, 1966.
- Трунов К.И.* Петр Нестеров. — М.: Советская Россия, 1975.
- Хазанов Д.Б.* 1941. Горькие уроки. Война в воздухе. — М.: Яуза, Эксмо, 2006.
- Хазанов Д.Б.* Неизвестная битва в небе Москвы. Оборонительный период. — М., 2001.
- Халхин-Гол'39. — М.: ДОСААФ, 1989.
- Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. — Вып. 1. — М., 1945.
- Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. — Вып. 3. — М., 1946.
- Шингарев С.И.* Иду на таран. — Тула: Приокское кн. изд., 1966.
- Штуля Л.* Четыре тарана в небе. — Минск, 1982.

ПЕРИОДИКА

- Абрамов А.С.* За 9 дней до Талалихина // Уральский следопыт. — 1992. — № 2.
- Вахламов В., Котельников В.* Американские «Совы» в советской авиации // Авиация. — № 5.
- Верховский С.С., Гиленко О.* Защищая сталинградское небо // Военно-исторический журнал. — 1975. — № 10. — С. 50—56.
- Жирохов М., Каминский О.* Воздушные тараны черноморцев // Авиамастер. — 2004. — № 1.
- Жирохов М., Харин В.* Шесть побед Виктора Марьяна // Авиамастер. — 2006. — № 3.
- Зайцев А.Д.* Хроника воздушных таранов // Военно-исторический журнал. — 1989. — №3. — С. 24—30.
- Каминский О.* Задолго до Талалихина // Одесские известия. — 7.08.01.
- Каминский О.* Первая победа // Одесские известия. — 22.06.01.
- Каминский О.* Победы и таран Виталия Топольского // Краеведческий сборник. — Одесса, 2001. — № 2.
- Каминский О., Суховой Л.* Первый ночной таран в Великой Отечественной войне // Краеведческий вестник. — Одесса, 2001. — № 2.
- Котельников В., Хазанов Д.* Легендарная «рама» // Мир авиации. — 1994. — № 1.
- Кузнецов В.* Иду на таран // Правда. — 29.10.74.
- Ларинцев Р., Заблотский А., Котлововский А.* На таран // Авиация и время. — 2003. — № 5, 6.
- Сеидов И., Абросов С.* Оружие смелых // История авиации. — 2002. — № 1—3.

Суховой Л. Тараны в небе Одессы и наш долг перед павшими // Краеведческий сборник. — Одесса, 2001. — № 2.

Толстой А.Н. Таран // Военная публицистика. — М.: Воениздат, 1984.

Кроме того, в ходе работы использовались материалы интернет-сайтов www.jg54greenhearts.com, www.aeroramn.narod.ru, www.airwar.ru, форума сайта www.airforce.ru.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	5
ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА	12
МЕЖДУ МИРОВЫМИ ВОЙНАМИ	27
Испания	31
Китай	42
Халхин-Гол	55
Финляндия	65
ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА	68
ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА	88
Оборонительные бои начального периода	88
Первый день войны	88
Оборона Одессы	113
Тараны над Черным морем	119
Битва за Москву	140
Война на Севере	148
Западный фронт	169
Ленинградский фронт	178
Волховский фронт	187
Калининский фронт	188
Сталинградский фронт	189
Год коренного перелома (1943 год)	191
Черное море	191
Северный фронт	195
Кубань	198
Воронежский фронт	207
Калининский фронт	217
Битва за Донбасс	218

Завершающий период войны (1944–1945 гг.)	219
Северный фронт	219
Крымская операция	221
Белорусский фронт	223
Волховский фронт	224
Прибалтийский фронт	224
Ленинградский фронт	225
Бои в Молдавии и Румынии	226
Бои в Польше и Германии	227
ТАРАНЫ ЛЕТЧИКОВ ПВО	238
НЕМЕЦКИЕ ТАРАНЫ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ	280
АЗИЯ. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	289
От Порт-Морсби до Мукдена	289
В небе над Японией	302
ПОСЛЕ 1945 ГОДА	321
В ВОЙНАХ, КОНФЛИКТАХ, ИНЦИДЕНТАХ	341
Приложение № 1	
Акт расследования по обстоятельствам героической кончины начальника 11-го корпусного авиационного отряда штабс-капитана Нестерова	355
Приложение № 2	
Не идентифицированные по советским данным потери немецких самолетов в результате таранных ударов	359
Приложение № 3	
Из истории огненных таранов	362
Приложение № 4	
Воздушные тараны, совершенные советскими летчиками в ходе Великой Отечественной войны	368
Библиография	424

Михаил Жирохов, Александр Котлобовский

«ИДУ НА ТАРАНИ!»

Последний довод «сталинских соколов»

Издано в авторской редакции

Художественный редактор *П. Волков*

Технический редактор *В. Кулагина*

Компьютерная верстка *А. Щербакова*

Корректор *М. Пыкина*

OCR - Давид Титиевский, июнь 2017 г., Хайфа

ООО «Издательство «Яуза».

109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.

Тел.: (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Подписано в печать с готовых диапозитивов 18.07.2007.

Формат 84×108 1/32. Гарнитура «Гарамонд». Печать офсетная.

Бумага тип. Усл. печ. л. 22,68. Тираж 5000 экз.

Зак. № 1748

Отпечатано в типографии

ОАО «Издательство «Самарский Дом печати».

443080, г. Самара, пр. К. Маркса, 201.

Знаменитый летчик И.Н. Кожедуб считал: «Эталоном ратного подвига можно считать воздушный таран, когда летчик, ставя на карту собственную жизнь, обрушивает во имя победы удар своей машины на самолет врага». Причем выполнить таран совсем не просто: неприятель владеет и огнем, и маневром. Как писал вышеупомянутый ас, чтобы зайти ему в хвост, нужно обезвредить кормового стрелка либо умелым маневром очутиться в «мертвой зоне». Затем требуется выровнять скорости обоих самолетов, чему мешает сильный воздушный поток, а затем выбрать такой угол атаки слева или справа, чтобы обломки вражеской машины пронесли мимо тебя. Наконец – удар, скрежет, сильнейшая встряска. Но это не все – требуется еще совладать с собой и вышедшей из повиновения искалеченной машиной, дотянуть до аэродрома и совершить посадку.

ISBN 978-5-699-22730-3

