

ИСТОРИЧЕСКИЕ ОЧЕРКИ

НА ВОЗДУШНЫХ ПОДСТУПАХ К МОСКВЕ

А. Г. Федоров

Одним из самых тяжелых моментов, пережитых нашей столицей за всю ее многовековую историю, являются первые месяцы Великой Отечественной войны, когда фашистские захватчики, бросив в бой огромное количество живой силы и боевой техники, предприняли попытку захватить Москву. В последовавшем затем разгроме гитлеровских полчищ под Москвой немалую роль сыграли наши Военно-Воздушные Силы — авиация Московской зоны обороны, фронтовая и дальнебомбардировочная Главного Командования.

В начале войны линия фронта проходила далеко от столицы. Но на воздушных подступах к Москве уже было беспокойно. С конца июня 1941 г. налеты вражеской авиации на наши города становились все более ожесточенными и массированными. Враг рвался к столице. Защита Москвы от бомбардировок была возложена на 1-й корпус ПВО, которым командовал генерал-майор артиллерии Д. А. Журавлев.

Победы, легко одержанные гитлеровцами в Западной Европе в 1939—1940 гг., вскружили голову летчикам фашистской Германии. Но в ходе воздушных боев в небе Подмосковья они встретились с непоколебимым мужеством и волей к победе наших пилотов, навязывавших бой врагу на тех фигурах высшего пилотажа, которые на высотах лучше выполняли советские маневренные истребители. Противник терялся и часто терпел поражения. В сознании справедливости своего дела и уверенности в себе, в летном мастерстве, в умении заставить врага сражаться в невыгодных для него условиях заключалась причина успехов наших летчиков-истребителей. 1-й корпус ПВО входил тогда в Московскую зону ПВО (командовал зоной генерал-майор М. С. Громов). Кроме того, для прикрытия Москвы предназначался 6-й истребительный авиационный корпус (командир корпуса — полковник И. Д. Климов) в составе одиннадцати полков, из которых четыре находились в стадии формирования. К началу войны на защите Москвы насчитывалось 389 самолетов, из них 45% были новой конструкции («Як-1», «МиГ-3», «ЛаГГ-3»), а 55% — устаревших (типа «И-15», «И-16» и «И-153»). Только 18% летчиков-истребителей могли летать ночью, остальные были подготовлены для боевых действий лишь в дневных условиях¹. В задачу истребителей ПВО входило уничтожение воздушного противника на подступах к Москве в полосе 80—100 километров от города. Усилия по обороне столицы с воздуха наращивались. К 22 июля 1941 г. на прикрытии столицы имелось уже 602 самолета, 796 зенитных орудий среднего калибра, 248 малокалибра и 336 зенитных пулеметов². Это была реальная сила, способная отразить массированный налет самолетов противника.

Для удара по Москве гитлеровское командование выделило лучшие воздушные эскадры, имеющие боевой опыт, полученный ими в Западной Европе. Всего им было подготовлено около 300 бомбардировщиков типа «Хейнкель-111», «Ю-88» и других³, которые объединялись в четыре бомбардировочные эскадры. Как известно, первый налет на Москву гитлеровские бомбардировщики совершили в ночь с 21 на 22 июля 1941 года. Посты воздушного наблюдения, оповещения и связи ПВО в течение пяти часов зафиксировали пролет до 250 вражеских бомбардировщиков, следовавших по маршруту Минск — Орша — Смоленск — Вязьма — Москва. В ту ночь наши истребители произвели 173 самолето-вылета, провели 25 воздушных боев и сбили 12 вражеских само-

¹ Архив МО СССР, ф. 741, оп. 708648, д. 1, лл. 7—8.

² Там же, л. 19.

³ Там же, оп. 199008, д. 10, л. 5.

летов, а зенитчики — 10⁴. Летчики-истребители К. Титенков, П. Мазепин, П. Еремеев, Елисеев и другие сражались настойчиво и упорно. Особенно горячие воздушные бои развернулись в районах Истры, Звенигорода и Солнечногорска. Второй налет начался в 22 часа 10 минут 22 июля и продолжался до 2 часов следующего дня. В нем участвовало до 200 самолетов, из которых 15 было нами сбито⁵, а остальные, не долетев до Москвы, повернули обратно. В ночь на 24 июля из 190 вражеских бомбардировщиков, пытавшихся прорваться к Москве, лишь два долетели до города, но здесь были сбиты⁶. В августе налеты на Москву продолжались. В них принимали участие как крупные авиационные группы, по 100 и более самолетов, так и мелкие, по несколько самолетов. Действия вражеской авиации в ее стремлении прорваться к столице резко активизировались. Так, если в июле таких налетов было 9, то в августе 1941 г. — 16.

Войска ПВО, прикрывавшие Москву, успешно справились с ответственной задачей. Подавляющее число немецко-фашистских бомбардировщиков, принимавших участие в налетах на нашу столицу, не было допущено к городу. Потеряв от огня зенитной артиллерии и атак советских истребителей около 200 самолетов, противник вынужден был сократить число самолетов-вылетов в сторону Москвы. В сентябре число налетов снизилось до одиннадцати. Тем не менее обстановка продолжала оставаться крайне напряженной. По данным воздушной разведки, наше командование знало, что гитлеровцы подтягивают из глубины на московское направление свежие резервы. На временно захваченных советских территориях фашисты строили аэродромы, полевые площадки, пытаясь обеспечить своей авиации таким способом ближний путь к Москве.

В то время автору этих строк довелось быть участником обороны Москвы. Являясь инспектором-летчиком бомбардировочной авиации ВВС Московского военного округа, я числился в составе ночной авиагруппы майора Г. П. Карпенко, действовавшей на самолетах «СБ» и «Петляков-2» в тесном взаимодействии с ночниками-истребителями Московской зоны ПВО. Вначале наша авиационная группа занималась отвлечением экипажей фашистских бомбардировщиков от ударов по объектам столицы, и в этом деле ею был достигнут определенный успех. Однако обстановка требовала усилить боевые действия, и потому командование поставило перед нами новые задачи. До тех пор мы действовали вне зон воздушных боев, чтобы сбить вражеские бомбардировщики с их боевого курса на Москву, ввести их в заблуждение и заставить принять искусственно созданные нами «военные» объекты на земле за истинные. За сравнительной дальностью аэродромов бомбардировщики противника пока что следовали без истребительного прикрытия, а сами не решались нас преследовать. Теперь нам, экипажам бомбардировочной авиации, предстояло действовать вместе с истребителями Московской зоны противовоздушной обороны в самой гуще трасс зенитного огня и воздушных схваток.

Подготовка к выполнению задания развернулась полным ходом. Экипажи работали вместе с техниками и механиками у самолетов, меняя их оснащение: на крыльях бомбардировщика устанавливались компактные, но сильные прожекторы. Когда же монтаж и отладка систем управления светом подошли к концу, к нам прибыли представители истребительных полков. Начались ночные тренировки: отрабатывалось патрулирование самолетов-осветителей вместе с истребителями. На третью ночь непрерывных тренировок «слетки» с истребителями дали удовлетворительный результат. Наконец в ночь на 2 августа 1941 г. началось... Высота — 5 тыс. метров, курс — круг, место — установленный квадрат. Мерно гудят моторы бомбардировщиков «СБ». Самолеты идут в сплошной темноте. С ритмической последовательностью вдруг заскользили вниз тени, пересекавшие наш курс чуть пониже. Хищные, удлиненные, как у акулы, тела. Почти пополам перерезающие их плавники-крылья. Это «Дорнье»⁷. Три... шесть... девять... Курс! Минут десять продолжается смертельная схватка с врагом. Четыре машины в ту ночь потеряли фашисты в зоне нашего патрулирования.

Темны августовские ночи. Теперь они стали еще темнее. Суровая военная опасность притушила все световые точки в Подмоскowie. Труден полет в этой тьме. Глазу не за что зацепиться! Наш экипаж получил задание проверить маскировку военных

⁴ Там же, ф. 32, оп. 22149, д. 34, л. 53.

⁵ Там же, ф. 251, оп. 130139, д. 2, л. 12.

⁶ Там же, ф. 741, оп. 199008, д. 10, л. 8.

⁷ «Дорнье» — ночной бомбардировщик ВВС фашистской Германии.

объектов в одном из районов. Она оказалась довольно надежной. Подтвердив это по радио, развернулись и пошли на базу. Вот прошли столько раз точно отсчитанные минуты, а своего аэродрома все нет и нет... Земля черна и пустынна. Никаких сигналов не видно. С ужасающей скоростью бегут секунды, приближающие к опаснейшему барьеру зенитной защиты столицы.

— Штурман!

— Ничего не понимаю,— доносят до меня наушники его голос. Холодный пот выступает у меня на лбу: потеря ориентировки! Послушные навыкам руки, опережая мысль, выполняют свою работу. Машина, как бы споткнувшись обо что-то, уходит в вираж. Непосредственная опасность остается позади. Но впереди не лучше: вражеская территория. И тут на какое-то мгновение вспыхивают очертания посадочных сигналов аэродрома.

— Запасной! — радостно кричит штурман.

Иду на посадку. Что такое? Навстречу планирующему самолету несется неистовая россыпь зенитно-пулеметных трасс. Очевидно, приняли за вражеский самолет. Вновь взмываю вверх. Беру курс на северо-восток. Высота — 5 тыс. метров. Где мы? Над своей или чужой землей? Невыносимо долги минуты... Буквально заставляю себя ощупывать взглядом то ничуть не светлеющий на востоке горизонт, то циферблат часов, то стрелку бензиномера, со страшной стремительностью продвигающуюся к нулю. И так полтора долгих, как вечность, часа. Наконец тьма нехотя стала отступать перед первыми проблесками рассвета. Внизу сверкнул плавный извив реки. Это Ока. «Спокойно! Снизаться рано: внизу еще темно», — сверлит мысль. Проходит несколько минут. Поперек реки обозначились ниточки железнодорожных путей. Тут мост возле города. Послушная штурвалу машина плавно идет вниз. Моторы работают на малых оборотах, поглощая последние капли бензина. Наконец вижу небольшую зеленую лужайку, резко окаймленную слева рекой, а по другую сторону — подлеском. Направляю машину прямо на прибрежную кромку. Самолет с трудом замедляет бег, успев все-таки застекленным носом слегка раздвинуть кроны молодых березок. Усталое откидываясь на спинку, закрываю глаза и проваливаюсь в тяжелый сон. Не знаю, сколько он длился, а просыпаюсь, услышав очень знакомый голос. Возле стоит «эмка», около нее — высокий и стройный полковник. Приглядываюсь. Да это никак наш «батя»! Через минуту я уже в его объятиях... Полковник М. И. Кузин был комиссаром, любимым нашим воспитателем еще в Ейской школе морских летчиков.

— А теперь, Алексей Григорьевич,— как бы поясняет он, обращаясь ко мне,— я команду здесь поблизости районом авиационного базирования. Пожалуйте к нам с экипажем. Я и людей привез. Самолет заправят, площадку расчистят. Отмоем вас в крестьянской бане. Сообщим твоим по радио, а к вечеру будешь на своем аэродроме.

9 августа 1941 г. командующий Московской зоной ПВО генерал-майор Михаил Степанович Громадин ставит задачу провести воздушную разведку промышленных и военных объектов Москвы и ее окраин, чтобы по материалам аэрофотосъемки определить надежность маскировки. Экипаж тщательно инструктируется. Точно определена высота полета над столицей — 3 тыс. метров. Зенитчики и истребители получают оповещение. Все предвещало, что полет над Москвой будет безопасным. Однако на следующий день все пошло не так, как рассчитывали. В августе нередкими были дневные налеты фашистских разведчиков, не брезговавших беспорядочной бомбардировкой городских кварталов. Поэтому ПВО столицы всегда находилась в полной боевой готовности. Прошло четыре минуты, как позади остался пригород, и в тот самый момент, когда самолет лег на компасный курс плановой аэрофотосъемки, стрелок-радист доложил: «Из центра города батарея зенитной артиллерии открыла огонь». Сзади внизу вижу двенадцать, нет, шестнадцать разрывов. Покачиваю крыльями. Штурман выпускает две зеленые ракеты. Однако этот сигнал («Я — свой самолет») тонет в разрывах снарядов. Лишь две минуты удается удерживать заданные скорость, курс и высоту. Затем приходится прибегнуть к противозенитному маневру. Опасность быть сбитым своими же зенитчиками угрожающе нарастает. Прямо над собой оставляем смертоносное облако разорвавшегося зальпа зенитных снарядов. Огонь все более уплотняется. Машину начинает бросать. Штурман нервно докладывает: «Вижу до сорока разрывов». Появились пробойны в фюзеляже и в плоскостях. Приказываю повторить сигнал: «Я — свой самолет!» Бросаю машину в крутое пикирование. И когда

навстречу, все увеличиваясь в размерах, уже набегают перелески и дома, перехожу на бредущий полет. Вот и подступы к аэродрому. Но параллельно курсу нашего самолета следуют сверху трассы двух пулеметных очередей. Четыре истребителя «ЛаГГ-3» берут машину в клещи, приказывая: «Следуй за мной!» Поднявшийся из своей кабины стрелок-радист обращает внимание летчиков-истребителей на красные звезды. Простреливание продолжается. Делать нечего, отдаюсь на милость конвоя. Ястребки «отконвоировали» самолет на подмосковный полевой аэродром. Когда он приземлился, на летном поле уже стояла группа автоматчиков, готовая к действию. И только тут раздалась команда знакомого мне командира истребительного авиаполка: «Отставить!»

Вместе с ним осматриваем самолет. Двадцать девять пробоин, из них семь — вблизи от важных частей машины. Вскоре дежурный на полковом КП встревоженно обращается ко мне: «Генерал Громадин требует вас к телефону». «Как машина? Как экипаж?» — резко звучат вопросы генерала. «Может перелететь на свой аэродром. Самолет исправен, хотя и имеется больше двух десятков осколочных пробоин. Товарищ генерал, разрешите выполнить эту задачу на самолете «По-2» с трехсотметровой высоты, в противном случае наш бомбардировщик и впредь будут принимать зенитчики и истребители за фашистского разведчика». «Согласен! Но вы-то и впрямь готовы это сделать?» «Так точно!» «Ну, спасибо. Возвращайтесь к себе. Самолет подготовят, а уж я заставлю зенитчиков на этот раз помолчать...»

На другой день встретились с М. С. Громадиным в штабе ВВС. Вошедший во время нашего разговора полковник Александр Саввич Шадский, указав на меня, рассмеялся: «Это он, товарищ генерал, сбил с толку вчера наших зенитчиков и истребителей, а нас загнал в бомбоубежище. Ведь это из-за него в Москве была объявлена воздушная тревога». После паузы генерал ответил: «Н-да... А стреляют-то наши все-таки плоховато...»

В тяжелое время битвы за Москву мне довелось познакомиться с полярным летчиком Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, в то время он был уже генералом и командовал дивизией бомбардировщиков дальнего действия.

«Теперь будете работать у меня в восемьдесят первой дивизии,— сказал Михаил Васильевич, обращаясь ко мне.— Вам придется возглавить группу специального назначения, формируемую, в частности, из самолетов «ТБ-3».

«Товарищ генерал, на что они, тихоходы эти, теперь годны?»

«Это сложная работа,— продолжал он, не обратив внимания на мой вопрос.— Так что подучиться придется малость...»

И вот 2 сентября 1941 г. для меня началась подготовка к выполнению особого задания. Вся группа специального назначения состояла из разнотипных самолетов. На одном из подмосковных аэродромов были собраны двухмоторные бомбардировщики «СБ» и «ИЛ-4». Сюда же прибыли безнадежно устаревшие к тому времени «ТБ-3», тяжелые и угловатые. Ни дать ни взять, летающие мишени! Начали съезжаться летчики, штурманы, техники, прибористы, вооруженцы и специалисты радиодола. Вскоре приступили к освоению ныне никого не удивляющего, но в то время казавшегося очень сложным радионаведения. В течение недели на «ТБ-3» были переоборудованы пилотские кабины. В них установили радиоприемники, заблокированные с системой рулевого управления. Все остальное внутреннее устройство демонтировали. Внутрисамолетное пространство максимально освободили для заполнения взрывчаткой. На бомбардировщиках «СБ» и «ИЛ-4» устанавливались радиопередатчики, настраиваемые в резонанс с приемниками тяжелых бомбардировщиков. Пилоты приступили к парашютным тренировкам, штурманы — к изучению приемов передачи радиокоманд управления.

Наступил первый тренировочный вылет. В нем все было необычно. Ведущий (лидер) занимал в строю место позади ведомого. Следующий впереди ведомый должен воспринимать радиокоманды лидера, а его пилот, оставив управление самолетом, по приборам сверять четкость и надежность радиоуправления. Самолеты шли в две волны. Впереди — «ТБ-3», в затылок им, с небольшим превышением и на дистанции 150—200 метров — группа лидирующих наводящих «СБ». Радиоуправляемые машины энергично выполняли различные фигуры: развороты, снижение, подъем. Все шло гладко до появления облачности. С потерей прямой видимости начал нарушаться строй «ТБ-3», хаотически меняться курс и высота. На этот раз в нормальное положение

самолеты удалось вернуть только с помощью вновь принявших на себя управление летчиков. Тренировались трое суток. На четвертый день с двумя тройками вышли на учебную бомбежку. Через 15—20 минут два звена достигли высоты в 2 тыс. метров. От шедших впереди тяжелых бомбардировщиков отделились три черные точки. Через минуту над ними вспыхнули белые лепестки парашютов. В эфир уходит команда на изменение курса. На пульте вспыхивает зеленая лампочка, и идущие вперед «ТБ-3» послушно ложатся «на боевой курс». Минута... три... пять... И тихоходы медленно теряют высоту. Системы работают надежно.

Шел октябрь 1941 года. Гитлеровское командование бросает все силы на Москву. В один из жарких боевых дней командиру зенитного дивизиона вермахта, прикрывавшему переправу через водную преграду, действия его подчиненных не могли не показаться на редкость результативными: тяжелый тихоходный советский бомбардировщик после первого же пристрелочного залпа был сбит. Но уже через мгновение начиненный тротилом самолет-бомба перемешал переправу и орудия, людей и машины, взметнув все это к небу с такой силой, что даже лидер, шедший на значительной высоте, ощутил силу взрыва. Цель была накрыта. На какое-то время закупорилась одна из артерий, питавшая фашистское наступление. В дальнейшем радиоуправляемые самолеты не нашли широкого боевого использования из-за трудностей с перебазированием и отладкой аппаратуры. Но уже тогда, в первые месяцы войны, советские инженеры, конструкторы ряда предприятий усиленно работали над совершенствованием нашей отечественной авиационной техники. Вскоре меня вызвали в штаб ВВС Красной Армии. Принял меня заместитель начальника штаба генерал-лейтенант авиации Николай Иванович Кроленко.

«Для вас есть новое назначение, будете командовать 9-м отдельным авиаполком, подчиненным непосредственно Главному штабу ВВС. А завтра на Центральном аэродроме я познакомлю вас с этой частью».

Из штаба ВВС я вышел ободренный: был доволен назначением, которое давало возможность испробовать свои силы и способности на новом, более ответственном месте. Прибыть вовремя на Центральный аэродром имени М. В. Фрунзе, где размещался штаб 9-го отдельного авиаполка, было нелегко. На Ленинградском шоссе стоял непрестанный рев автомобильных моторов, ляг танковых гусениц. Сотни машин двигались к фронту. Хорошо, что на этот аэродром, с которым связано начало моей летной боевой жизни, я выехал за полтора часа до назначенной генералом Кроленко встречи. Неожиданно регулировщик перекрыл движение. Колонны танков застыли. Черный лимузин, примчавшийся от Белорусского вокзала, развернулся, пересек шоссе и скрылся в воротах аэродрома. Вот и аэродром. Вспомнилось, как судьба подарила мне радость встреч с непревзойденными летчиками нашего времени: Валерием Павловичем Чкаловым, Михаилом Михайловичем Грозовым и с одним из организаторов Советских ВВС, дважды Героем Советского Союза Яковом Владимировичем Смушкевичем. Отсюда мы стартовали в район реки Халхин-Гол, а затем один из видных советских авиационных начальников, Николай Федорович Науменко, повел нас на северозапад, на Карельский перешеек, в бой против белофиннов. Пристально глядявываясь в знакомые детали аэродромной картины, медленно иду по дорожке к зданию клуба. В небольшом зале многолюдно: вокруг стола, накрытого зеленым сукном, расположились офицеры штаба, летчики, штурманы, стрелки-радисты, много представителей инженерно-технического состава. У входа в зал ко мне подходит майор В. Сандалов. От него предстоит принять полк. Здравуемся. Здесь я вновь встретился с генералом Кроленко. Он чуть ниже среднего роста, с большой проседью на висках и с приятной улыбкой на лице.

«Товарищи! — говорит генерал. — Перед советскими летчиками открываются новые боевые возможности. Мы должны с воздуха поддержать наземные войска, прикрыть их от вражеской авиации». — И он напомнил, далее, собравшимся, в каких труднейших условиях в первые же дни войны экипажам этой части на бомбардировщиках «СБ» приходилось подниматься в воздух и на больших высотах пробиваться в фашистское логово, бомбить аэродром, железнодорожный узел и военный завод в Тильзите. Тогда полк вел в бой майор М. И. Скитев. Это были первые ответные удары нашей авиации по территории фашистского рейха. И таких ударов было немало. «Хочу подчеркнуть, — продолжал генерал Кроленко, — что беспримерное мужество и отвага, проявленные лич-

ным составом полка в первые дни войны, слаженность полкового коллектива, всесторонняя подготовка экипажей, проявивших способность к смелым бомбардировочным рейдам в тыл противника и показавших себя мастерами воздушных боев,— все это лежало в основе решения командования ВВС подчинить 9-й полк непосредственно Главному штабу и возложить на него решение особых задач».

Из-за окон здания Центрального аэродрома доносился продолжающийся рокот множества моторов. «Слышите, товарищи? — повернувшись к окну, спросил Кроленко. — Это новая война, машинная... Однако победим в ней мы! В воздухе победу может обеспечить лишь могучий союз человека с машиной. Крепите его в своем полку. И тогда будут выполнены многогранные задачи, поставленные перед вами командованием ВВС».

На протяжении целого года мне пришлось работать под непосредственным руководством этого замечательного военачальника, генерала Кроленко. Всегда внимательный и чуткий к запросам личного состава, он умел находить общий язык с подчиненным любого ранга — от рядового пилота до командира соединения. Я часто удивлялся его большой загруженности по работе. Просто было непонятно, когда же отдыхает этот генерал! Он и на рассвете и поздней ночью всегда был на рабочем месте. А нередко сам выезжал на аэродром и здесь ставил задачу нашему полку. Перед отъездом не забывал напомнить о представлении к награде Павла Дерюжкина, Александра Беляева или других летчиков за эффективное выполнение боевого задания по бомбардировке аэродрома противника либо какого-либо другого важного объекта. Душевный характер, высокая культура и эрудиция, тактическая и оперативная грамотность, забота о людях, простота в обращении, стремление оказать помощь полку в преодолении трудностей — все это не могло не вызвать чувства особого уважения со стороны всего летно-технического состава нашего полка. Еще незадолго до своей смерти Николай Иванович Кроленко при встрече со мной и другими ветеранами полка всегда продолжал интересоваться судьбами людей, сражавшихся с коварным врагом в тяжелое время битвы за Москву. Ветераны полка тяжело переживают ныне потерю дорогого им человека.

Советская авиация, действовавшая на московском направлении, к началу октября 1941 г. насчитывала более 650 самолетов (вместе с самолетами 6-го истребительного корпуса ПВО). Противник же имел здесь в составе авиационной группировки 950 самолетов. К тому времени наш летный состав приобрел боевой опыт и превосходил гитлеровских летчиков в морально-боевых качествах. Уже прославились пикирующий бомбардировщик «Петляков-2», истребители «МиГ-3», «Як-1», «ЛаГГ-3», штурмовик «Ильюшин-2». Авиация противника в результате действий нашей бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации понесла значительные потери. Только за сентябрь 1941 г. на аэродромах было уничтожено до 175 самолетов⁸. Но активность немецко-фашистской авиации не уменьшилась, а еще более возросла с началом октябрьского наступления гитлеровских войск под Москвой. Враг намеревался нанести бомбовые удары по промышленным и военным объектам в районах Подмоскovie. Разгадав замысел гитлеровского командования, наше Верховное Главнокомандование дало указание ВВС Красной Армии произвести упреждающие удары по немецким аэродромам на широком фронте.

Выполняя приказ Ставки, с 11 по 18 октября авиационные части и соединения ВВС Западного, Брянского, частично Юго-Западного фронтов и особенно дивизии дальнебомбардировочной авиации Главного Командования нанесли мощные бомбовые удары по аэродромам противника в Витебске, Смоленске, Орше, Сиверском, Н. Дугине и другим. В результате немецкие самолеты стали реже появляться в небе Москвы. В октябре и ноябре на Брянском и Юго-Западном фронтах наши летчики широко применяли дневные налеты на аэродромы противника (до этого подобные операции осуществлялись главным образом ночью). Данные задачи выполняли, как правило, небольшие группы самолетов, имевшие на борту осколочные, зажигательные и фугасные бомбы. Наиболее активное участие в этом приняла 51-я авиационная дивизия дальнего действия, которая совершила более 300 самолето-вылетов. Успешными были удары по аэродрому Орел, где наша авиация уничтожила до 150 самолетов врага⁹.

⁸ Архив МО СССР, ф. 35, оп. 73965, д. 2, л. 26.

⁹ Там же, оп. 11290, д. 146, л. 9.

Авиация дальнего действия, содействуя войскам Западного, Брянского, Калининского и Юго-Западного фронтов, в октябре и ноябре произвела также бомбежку железнодорожных станций, перегонов, мостов с целью сорвать переброску резервов противника. С ноября 1941 г. подавляющая часть дальнебомбардировочной авиации Главного Командования была переключена на уничтожение железнодорожных эшелонов противника, особенно на магистрали Минск — Смоленск — Вязьма. За первые шесть месяцев войны всеми соединениями этого вида авиации было уничтожено 312 железнодорожных составов, разрушено 26 мостов¹⁰. Кроме того, дальнебомбардировочная авиация вместе с фронтовой и армейской с первых же дней битвы за Москву активно действовала против механизированных и танковых колонн противника.

Большую помощь наземным войскам оказали ВВС Западного фронта. Так, более полутора месяцев части 47-й смешанной авиадивизии выполняли задачу по обороне Москвы. Начиная с 1 октября дивизия уничтожила: танков — более 100, автомашин — 160, самолетов на земле — 39, самолетов в воздухе — 20, орудий полевой и зенитной артиллерии — 140.

Налеты на Москву продолжались. Всего за октябрь гитлеровские летчики произвели 31 налет, 18 — ночью и 13 — днем. В каждом из них участвовало от 10 до 50 самолетов, но к городу прорвались лишь немногие. К концу октября фашистская авиация вела себя наиболее агрессивно: 28 октября шесть раз объявлялась воздушная тревога в Москве, а всего за этот месяц тревога была объявлена 13 раз.

Наша столица переживала исключительно трудное время. Гитлеровские танки, многочисленные мотомеханизированные колонны с остервенением рвались к Москве. На помощь нашим сухопутным войскам приходили советские авиаторы. И летчикам-истребителям 6-го авиационного корпуса нужно было не только драться в воздушных боях, но и наносить штурмовые удары по мотомехчастям, прорвавшимся в район города Белый. 24 октября в результате налета на аэродром возле Калинина «ястребки» уничтожили и сожгли до 30 фашистских самолетов¹¹.

В первой половине ноября 1941 г. гитлеровское командование возобновило свои попытки ударами с воздуха ослабить оборону Москвы. Их авиация произвела до конца месяца 41 налет (всего зафиксировано 1900 самолето-вылетов), но благодаря героическим действиям летчиков-истребителей 6-го авиакорпуса и зенитчиков ПВО Москвы к городу смогли прорваться лишь 28 самолетов. Усилия нашей авиации по-прежнему направлялись тогда в основном на уничтожение танков и мотомеханизированных колонн. Так, из 4451 самолето-вылета, произведенного в ноябре ВВС Западного фронта, на выполнение этой задачи пришлось 2686 (63%)¹². Гитлеровское командование готовило новое «генеральное» наступление на Москву. Его замысел сводился к тому, чтобы ударами из районов Волоколамска и южнее Тулы обойти Москву с севера и юга, окружить и уничтожить наши войска. Противник сосредоточил здесь, в частности, около 800 самолетов. 15 ноября враг перешел в наступление, и снова начались ожесточенные сражения на фронтах от Калинина до Богородицка. Но на этот раз соотношение сил в воздухе изменилось в нашу пользу. Под Москвой теперь мы имели значительно больше самолетов, особенно в системе ПВО. Благодаря концентрации наших ВВС на решающих направлениях и привлечению к борьбе за Москву авиации ряда фронтов, Московской зоны ПВО, авиагрупп из резерва Ставки ВГК и дальнебомбардировочной авиации удалось достигнуть превосходства в воздухе над фашистами. За первые 20 дней ноября советские летчики произвели около 10 тыс. самолето-вылетов, из них для нанесения удара по войскам противника — 49,5%, по прикрытию своих войск — 26%, на разведку — 10%, сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков — 5,3%, перехват самолетов противника — 2,1% и для нанесения удара по аэродромам — 0,6% и по другим целям — 6,5%. 75% всех вылетов наша авиация произвела в целях обеспечения боевых действий сухопутных войск¹³.

Усилия советской авиации в ноябре были сосредоточены на правом крыле Западного фронта, в районе Московского моря и города Клина, на левом — в районе городов

¹⁰ Там же, л. 10.

¹¹ Там же, ф. 741, оп. 708048, д. 1, л. 109.

¹² Там же, ф. 6314, оп. 11158, д. 89, л. 135.

¹³ «Разгром немецко-фашистских войск под Москвой». М. 1943, стр. 415.

Венев, Михайлов и Тула. Штурмовыми и бомбардировочными действиями ВВС уничтожали вражеские резервы. Только 27 ноября на клинском направлении было произведено 1 500 самолето-вылетов и выведено из строя более 100 вражеских танков и около 600 автомашин с грузами. Активно вели боевые действия полки 6-го истребительного авиакорпуса ПВО. С 19 по 27 ноября они участвовали в ликвидации группировки противника в районе Клин — Тургиново, а в последующие дни производили штурмовку мотомехчастей, наступавших от Солнечногорска на Литвиново, и уничтожили до 77 танков, 263 автомашины и много другой техники и живой силы противника¹⁴. В период с 26 ноября по 5 декабря 1941 г., когда враг напрягал последние усилия, чтобы пробиться к Москве, ВВС во взаимодействии с наземными войсками сдерживали наступление гитлеровских полчищ. Одновременно авиация наносила удары по войсковым тылам, резервам и органам управления врага. Во время наступления наших войск под Москвой в декабре 1941 г. части и соединения ВВС наносили массированные удары по отходящим войскам противника на правом крыле Западного фронта от Крюкова до Клина и по дорогам к западу от Дмитрова; на левом крыле — по железнодорожным узлам и дорогам, где было большое скопление войск и техники противника. В итоге с 22 ноября по 22 декабря только ВВС Западного фронта произвели до 6 500 самолето-вылетов, из них с целью удара по немецко-фашистским войскам — свыше 4 500. Огромную работу провела санитарная авиация Западного фронта. Ею было перевезено раненых и больных — 34 198 человек, медицинского имущества — 27 610 кг, крови для переливания — 10 102,7 литра, бактериологических препаратов — 29 921 доза. Наши ВВС за весь период обороны под Москвой совершили 51 300 самолето-вылетов, из них 86% — в интересах обороняющихся войск и 14% — на прикрытие Москвы. На московском направлении противник потерял до 1 400 самолетов, из них 85% — от действия нашей авиации, что способствовало завоеванию советскими летчиками еще в конце ноября 1941 г. господства в воздухе и срыву вражеского наступления на столицу¹⁵.

С переходом советских войск в контрнаступление налеты на Москву резко сократились. Это позволило полностью использовать полки 6-го истребительного корпуса ПВО для поддержки наступающих войск. Следует отметить, что с июля по декабрь 1941 г. средствами ПВО было отражено 122 воздушных налета на Москву. Всего за это время немецко-фашистская авиация произвела 3 500 самолето-полетов к столице, но к городу прорвалось лишь 230 самолетов. Одной из особенностей ПВО Москвы, обусловленной близостью обороняемого объекта к району действий наземных войск, явилось активное воздействие авиации ПВО на наземные войска противника. За период с октября по декабрь 1941 г. ею было уничтожено 343 танка, более тысячи автомашин, 49 артиллерийских батарей и несколько полков вражеской пехоты. Кроме того, огнем зенитной артиллерии в воздушных боях с 16 ноября 1941 г. по 31 января 1942 г. было сбито 476 вражеских самолетов¹⁶.

В успешном решении дальнейших задач контрнаступления под Москвой наша авиация снова оказала значительную помощь сухопутным войскам и партизанам. Она прочно удерживая господство в воздухе, в течение декабря 1941 г. в сложных зимних условиях совершила около 16 тыс. боевых самолето-вылетов. Особенно большое значение для обеспечения декабрьского наступления советских войск имели части и соединения дальнебомбардировочной авиации Главного Командования. Экипажи бомбардировщиков «ДБ-3» («ИЛ-4») днем и ночью наносили эффективные удары по железнодорожным узлам и станциям, мостам, эшелонам и перегонам. В боях хорошо проявили себя многие экипажи частей 42-й авиационной дивизии¹⁷. Большую помощь войскам Западного, Калининского и Юго-Западного фронтов в декабре 1941 г. и январе 1942 г. оказывала 1-я тяжелобомбардировочная дивизия под командованием генерала Е. Ф. Логинова (ныне министр гражданской авиации СССР, маршал авиации). Она, как и многие другие авиационные дивизии, выполняла задачи по уничтожению авиации противника на аэродромах Орши, Смоленска, Витебска; железнодорожных эшелонов на участке Вязь-

¹⁴ Архив МО, ф. 741, оп. 708048, д. 1, л. 111—112.

¹⁵ Там же, ф. 6314, оп. 11158, д. 89, л. 136; ф. 208, оп. 2589, д. 93, л. 191; «Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне». М. 1968, стр. 77.

¹⁶ Д. З. Муриев. Провал операции «Тайфун». М. 1966, стр. 264—265.

¹⁷ См. Архив МО, ф. 35, оп. 11290, д. 147, л. 12; «Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне», стр. 87.

ма—Смоленск и на станциях Орша, Сухиничи, Дорогобуж. Экипажи частей дивизии уничтожали также войска противника в Сычевке, Ржеве и на станции Осуга, разрушали мосты у Вязьмы и Дорогобужа. Ночью боевые действия в основном велись одиночными самолетами, днем мелкие группы атаковали отдельные части противника, проводили фотографирование его объектов. При ночных вылетах применялось подсвечивание целей светящимися бомбами. Результаты боевой работы этой дивизии говорят сами за себя. Так, за период с 23 января по 22 февраля 1942 г. 22, 750 и 750-й полки этого соединения, несмотря на сложные метеорологические условия, произвели около 500 самолето-вылетов, из них 283 ночью. На аэродромах противника ими было уничтожено 42 самолета. В результате бомбардировочных действий экипажей выведено из строя: автомашин с войсками и грузами — 205, вагонов — 73, атаковано колонн — 43, разрушено железнодорожных узлов — 4, складов — 1, мостов — 1, поражено эшелонов — 21¹⁸. Командир дивизии генерал-майор авиации Е. Ф. Логинов, обладая высокой техникой пилотирования, сам неоднократно принимал участие в уничтожении вражеских эшелонов на участках Вязьма—Смоленск, Орша—Вязьма, Смоленск—Витебск. Командир дивизии был также замечательным воспитателем личного состава соединения. Он тщательно анализировал тактические промахи отдельных командиров кораблей, учил их, как эффективнее применить противозенитный маневр отражению воздушного боя при атаках вражеских истребителей, принимал непосредственное участие в обучении молодого летного состава ночным и слепым полетам. Высокая тактическая и оперативная подготовка Е. Ф. Логинова позволяла ему обучать командиров полков грамотному использованию эскадрилий в бою, проводить с летчиками тщательный разбор полетов. С момента окончания войны прошло более 20 лет, а его подчиненные и сейчас связаны с ним крепкими узами дружбы. Они пишут ему письма, приезжают к нему в Москву.

...Время летело быстро. Приближался первый военный Новый год. За истекшие месяцы Красная Армия сумела нанести первые серьезные удары по противнику. Врага, пытавшегося принести в Москву смерть и уничтожение, она не просто остановила, а разгромила и отбросила назад, на запад. Летчику сверху особенно хорошо видны следы недавних боев и огромных потерь у противника. Сквозь густой морозный воздух моторы надежно несут девять «пешек» (так летчики любовно называли самолеты Петлякова) нашего строя в обгон танковых и мотомеханизированных колонн. Отчетливо видна лента Волоколамского шоссе. Она, словно борозда, прорезает хаотическое нагромождение вражеских танков, автомобилей, пушек и всякого иного лома. У фашистов здесь было в 2,2 раза больше танков, в 1,9 раза больше минометов и орудий, чем в боевых порядках наших войск¹⁹. В воздушном пространстве, сквозь которое мы стремительно ведем свои машины на запад, недавно висели 950 самолетов 2-го фашистского воздушного флота, всюду сеявших разрушение и смерть. Теперь многие из них, раскинув в сторону крылья, в одиночку и группами лежат на земле Подмосковья. Справа и слева видны трупы навсегда оставшихся здесь фашистских солдат и офицеров. Группа армий «Центр» включала в себя 77 дивизий, в числе которых было 14 танковых и 8 моторизованных. Это составляло 38% всех пехотных и 64% танковых и моторизованных дивизий, брошенных Гитлером на советско-германский фронт²⁰.

Сейчас наступление развернулось в обратном направлении. Походные колонны наших войск — уже за возвращенным Родине Волоколамском. Скоро передний край. Штурвал — чуть на себя, секторы газа — до отказа вперед. Моторы берут высокую ноту. И вот погружается в вату облаков этот, пожалуй, самый многострадальный в Подмосковье город. Сомкнувшаяся вокруг кабины облачность заставляет летчика сосредоточить внимание на приборах и карте. Движение стрелок часов и контрольных приборов предупреждает о приближении к извилистой линии на карте, которая совпадает с линией переднего края на земле. Преодолев облачный заслон, нам предстоит атаковать неприятельские минометные и артиллерийские позиции.

Время! Отданный от себя штурвал приводит в движение стрелку высотомера, и она покатилась к нулю. Чем быстрее бежит стрелка, тем сильнее врезаются в пред-

¹⁸ Там же, лл. 118, 119.

¹⁹ «Великая Отечественная война 1941—1945. Краткая история». М. 1967, стр. 113.

²⁰ Там же.

плеча и живот ремни. Облачная муть стремительно превращается в кисею, начинает редеть, и, когда дрожащая стрелка высотомера указывает на цифру «1500», внизу показывается земля, рассеченная огненной линией переднего края. Один за другим девять «Петляковых» становятся в круг. Среди разрывов снарядов внизу просматривается линия боевого соприкосновения наших войск с фашистскими. В центре видны вражеские позиции, остро вклинившиеся в передний край. Артиллерийские и минометные батареи противника, плотно опоясанные окопами пехотного прикрытия, образовали здесь петлю. Вплотную к ней примкнули подразделения нашей пехоты. Бомбы, сброшенные на эту цель с самолета, идущего в горизонтальном полете, неминуемо поразят вместе с минометами и артиллерией противника и подразделения нашей мотомеханизированной дивизии, ведущей здесь бой. И потому, оказавшись почти над самыми вражескими позициями, каждый из пилотов отчетливо представлял себе всю ответственность боевого задания. Оно успешно может быть выполнено только с пикирования. И вот моторы зазвучали басовыми нотами. Самолеты почти вертикально устремились к земле. Все большую площадь занимают перед глазами вражеские артиллерийские батареи и минометы, все более отчетливыми становятся сначала контуры их позиций, а затем и сами пока еще извергающие пламя и смерть орудия. Стрелка высотомера минует 700, подползает к 500... Темные тела бомб сначала нехотя, а потом все стремительней обгоняют машину. Затем черной пылью брызнула земля. Один за другим самолеты взмывают вверх и ложатся в круг на 1800-метровой высоте для нанесения повторного удара. Вслед за быстро снившимся пламенем улегся и дым. Советская пехота, перехватившая петлю вражеского вторжения, устремилась вперед. Фронт отодвинулся дальше от Москвы еще метров на триста...

Через день — новое задание. Девятка «Петляковых» вверенного мне 9-го полка прикрывает самолет «Си-47». Маршрут — сначала на Западный фронт, затем обратно в Москву. И впрямь хороша наша «пешка!» Скорость, чуткость к рулям, сила бортового оружия — все при ней. Но задача все же очень трудная. Посмотришь на идущий в замке нашего строя сопровождаемый самолет — и становится жутко: ведь на борту его находятся члены Государственного Комитета Обороны, представители Ставки Верховного Главнокомандования... А ну как «мессеры» преподкажут?!. В маневре наш «Петляков-3»²¹ все же не юркий, легкий истребитель. К тому же почти половину скорости сбивает на маршруте устаревший, охраняемый нами американский тихоход. Вокруг него приходится буквально вращаться. А этим скован маневр. Уже привыкли, и казалось, что этот полет закончится благополучно. Однако при возвращении в Москву над нашей десяткой показались две пары «мессершмиттов-109». Слева от меня пилот П. Дерюжкин, справа — В. Балакин. Наши три самолета, взмыв вверх, ринулись врагу навстречу, а остальные шесть «пешек» облепили «Си-47» и завращались вокруг него. У меня даже потемнело в глазах... Ревут моторы, дробно вибрируют стрелки на приборных циферблатах. Стремительно сокращается расстояние. Все отчетливей вырисовываются перед нами контуры вражеских истребителей. Скоро схватка! Но ничего не произошло. Когда расстояние между нами и противником составило метров семьсот, «мессеры», как-то покорно клонув носами, опустили их еще ниже к земле, а затем, развернувшись, исчезли. Оказывается, нервы у гитлеровцев послабей наших. Любят они численное превосходство.

Западный фронт стабилизировался. Однако в небе на подступах к столице сохранялось по-прежнему напряжение. Гитлеровские аэродромы лежали не так уж далеко от Москвы. Эскадры противника действовали с большим запасом горючего и с плотным истребительным прикрытием. Жарко приходилось нашим истребителям. Поньше славой гремят имена защитников Москвы К. Титенкова и Т. Фрунзе, В. Талалихина и А. Катрича, Г. Григорьева, П. Федотова и других летчиков чкаловского закала. Отлично дрались авиационные полки замечательных командиров Ф. М. Пруцкова, А. С. Писанко, В. М. Найдено, П. К. Демидова, А. Н. Витрука, В. А. Иванова, Г. А. Когрушева, Л. Г. Рыбкина и других. Но все крупнее становились стаи наседающего на них вражеского воронья. По их гнездам необходим был бомбардировочный

²¹ «Петляков-3» — вариант самолета «Петляков-2», переоборудованный в двухместный тяжелый истребитель, он же пикирующий бомбардировщик.

удар. И вот он назначается на 26 декабря. Ровно за два часа до обычного появления «юнкерсов» в небе Подмосковья две эскадрильи нашего полка, прорезав свинцовую толщу туч, в отвесном пикировании сблизилась с белым экраном аэродромного поля. То была база бомбардировщиков врага, обнаруженная нашими разведчиками возле города Сухиничи. Четко вырисовываются построения в группы, уже готовые к взлету «юнкерсы». Вздогнув, начало вырывать головное звено. Все быстрее приближается оно к взлетной полосе. Выравшись внезапно из облачности, «Петляковы» едва не наткнулись на две пары барражирующих²² фашистских истребителей. Но промчавшиеся мимо нашего головного пикировщика «мессершмитты» не успели ничего заметить. На аэродром внезапно обрушился бомбовый залп. Облегченные «Петляковы» один за другим взмывают вверх. И только тут в атаку заходят развернувшиеся истребители врага. Штурманы и стрелки-радисты «Пе-2» слаженным огнем отбивают их первую атаку. Внизу отчетливо виден густой дым, заставший всю поверхность аэродрома. В дымовых разрывах — переломанные пополам, с отвалившимися крыльями, так и не успевшие взлететь самолеты противника. Сегодня в небе Москвы появится намного меньше вражеских самолетов. Но этот успех стоил и нам дорого: уже на подходе к линии фронта из облаков наперерез третьей эскадрилье вырвались восемнадцать «мессершмиттов». Они отсеки ее. К вечеру, когда на КП полка позвонили из разведотдела штаба Западного фронта, на аэродром возвратились семь самолетов этой эскадрильи. Возникло острое беспокойство о двух не вернувшихся экипажах...

Только новое задание придает мыслям иное направление. От партизан, действующих в тылу гитлеровцев, пришло донесение о подрыве моста. Нарушено движение к фронту мотомеханизированных и танковых колонн противника. «В квадрате 01748,— слышится из телефона,— следует ожидать большого сосредоточения живой силы и техники противника. Ночью мост начнут восстанавливать. Утром его надо во что бы то ни стало атаковать». На рассвете из-за низкой облачности полковая колонна вылететь не смогла. Пришлось действовать одиночными экипажами. Проходим линию фронта. Надежно прикрытый облачностью, самолет следует заданным курсом. Вскоре выходим на контрольный ориентир, мелькнувший в разрыве облаков. Отсюда до цели несколько минут лета. Времени до подхода к ней оказалось вполне достаточно, чтобы в облаках появились просветы. Внизу — шоссе. Сначала изредка, а затем все чаще по нему движутся мотоциклисты. Ощущается приближение пробки. Недалеке от Козельска — разворот и темное пятно нагромождения чего-то странного. Мелькнула прикрытая прозрачной пленкой льда река Жиздра. Поперек реки заметен отчетливый рисунок моста. На береговом скате — длинная вереница танков, мотопехоты, артиллерийских орудий и повозок различного назначения. Следует разворот в хвост этой колонны. Приближаемся к мосту с запада, из фашистского тыла. И тут штурман обрушивает на никак не ожидавшего нас противника первую серию бомб. Поднимается неистовый, но беспорядочный всплеск разнокалиберного огня. С опущенными, что справа, в нашу сторону посылают первые снаряды среднекалиберные зенитки. Разворот — и новая атака по скопившимся возле моста гитлеровцам. На этот раз различаем приближающуюся к самолету огненную сеть пулеметных трасс и разрывы зенитных снарядов. Приходится отворачивать. Справа появляются две пары «мессершмиттов-109». Одна пара почему-то уходит в сторону, а другая разворачивается в атаку. Чувствуем, что не дотянуть до спасительных облаков. И когда вражеский истребитель появляется в непосредственной близости справа сзади, чуть наклоняю машину, открывая возможность, стрелку вести прицельный огонь. «Мессершмитт» не выдерживает огня и уходит. Второй оказался более настойчивым. Используя преимущество в скорости и маневре, он заходит для атаки. Приходится непрерывными резкими разворотами метаться в поисках теперь уже значительно поредевших облаков. С трудом удалось уйти от преследователя.

41 атаку по мосту провели самолеты нашего полка в тот день. К ночи не вернулись четыре... Утром узнали, что самолеты летчиков А. Беляева, Ф. Пономарева и А. Гачина сделали вынужденные посадки в расположении своих войск. В последу-

²² Барражирование — воздушное патрулирование: полет по замкнутой кривой в зоне вероятного нападения самолетов противника.

ющие дни вылетов не было. Наступила пора инженерно-технических работ, переоснащения самолетов. Получили новое бомбардировочное вооружение, оптические бомбоприцелы; крупнокалиберные пулеметы Березина — на смену 7,62-миллиметровым; в дополнение — 20-миллиметровая пушка и АГ-2 (авиационные гранаты) для защиты хвостовой сферы «Петляковых». Боевая мощь машин многократно усилилась. Оживился Василий Бурин, военинженер 3-го ранга, полковой инженер по вооружению. Этот обычно замкнутый, малоразговорчивый человек в те дни стал удивительно энергичным и порывистым. Голос его зазвучал громко, резко и категорически. Работа закипела. Она потребовала от людей боевого напора, мобилизации всех навыков, накопленных в мирном труде. Дел по комплектованию, монтажу и отладке новых средств бортового вооружения хватило бы на целую декаду. Но полк не мог бездействовать так долго. «Ну, инженер, до Нового года справитесь?» — несколько опасно спросил я Бурина. Он помолчал. Слегка погрустившие глаза его вдруг сощурились, в них проглянул расчет. Наконец, он задорно ответил: «Новогодний тост, товарищ командир полка, мы с вами поднимем, уже перевооружившись!» Чтобы подзадорить вооруженцев, я с сомнением покачал головой. Бурин обиженно поджал губы и, резко повернувшись, зашагал к мастерским.

Мы знали, что инженерно-авиационная служба полкового инженера Н. Киселева, в состав которой входила и группа В. Бурина, укомплектована большими искусниками, истинно русскими умельцами. Здесь, непосредственно у боевых самолетов, часто решались сложные технические задачи по восстановлению жизненно важных частей машины. Словом, выполнялись работы, которые по обычным представлениям возможны лишь в заводских условиях. Ведь только вчера два самолета, возвратившиеся с бомбардировки моста, получили столь серьезные повреждения, что на их устранение при других условиях потребовался бы капитальный ремонт. В мирное время на это ушло бы около месяца. А сейчас бригада техников во главе с коммунистами П. Марчуковым и Д. Кругловым справилась с задачей за 16 часов. В полевых мастерских кипит работа. Вооруженцам помогают техники. В работу втянут почти весь летный состав экипажей. Трое суток люди не отходят от машин. Отрывистый говор команд, ляг металла о металл, звон лебедочных цепей господствуют на аэродроме. Утром 31 декабря над полем уже слышались выхлопы запускаемых моторов. Затем в отведенной зоне началось опробование крупнокалиберных пулеметов и пушек. Наконец все затихло. Машины зачехлили, летное поле замерло, люди разошлись: нужно было помыться, подготовиться к встрече Нового года. В 9 часов на краю летного поля встречаю генерала Н. И. Кроленко. На мой рапорт он почему-то долго не отвечает и пристально вглядывается куда-то за мое плечо. Наконец спрашивает: «Что это торчит из центроплана самолета?» «Двадцатимиллиметровые новые...» «Уже поставили... На скольких же машинах?» «Полк, товарищ генерал, полностью переоснащен. Наземное опробование произведено. Завтра можно начинать пристрелку». «Вот это боевая дружба с техникой! Вы ведь целую неделю выиграли!...»

В боях за Москву советская авиация сыграла большую роль. И среди многих частей, участвовавших в воздушных сражениях в небе Подмоскovie, был наш 9-й Отдельный бомбардировочный полк, личный состав которого внес свой вклад в разгром немецко-фашистских войск под Москвой. В боях под столицей самолеты полка уничтожили 21 танк, 77 автомашин, взорвали 6 складов с боеприпасами и горючим, разрушили 3 моста через водные преграды, уничтожили и рассеяли до двух полков вражеской пехоты. Полк неоднократно участвовал в отражении налетов воздушного противника на Москву; его летчики не раз вели воздушные бои и сбили 11 самолетов противника («Ме-109» — 5, «Ю-88» — 4, «До-215» — 1 и «Хе-113» — 1)²³. В январе — феврале 1942 г. полк тесно взаимодействовал с воздушнодесантными войсками, принимая активное участие в разведке районов выброски и прикрытии парашютных десантов в районе Гжатска, Юхнова и Вязьмы. Экипажи полка произвели 884 самолето-вылета для сопровождения и прикрытия особо важных правительственных транспортных самолетов с членами Политбюро ЦК ВКП(б), руководителями Советского правительства и представителями Ставки Верховного Главнокомандования, вылетавшими на различные участки фронтов. Полком отлдировано на фронт 2118 самолетов. Таков далеко не полный перечень

²³ Архив МО, ф. 9 слб, оп. 525010, д. 1, лл. 33, 34.

выполнения боевых заданий личным составом лишь одного 9-го авиаполка в битве за столицу.

Победа под Москвой стала одним из крупнейших событий Великой Отечественной войны. Это было первое стратегическое поражение вооруженных сил германского фашизма во второй мировой войне, пошатнувшее всю его военную машину. Разгром немцев под Москвой явился началом коренного поворота в ходе войны. Окончательно был похоронен гитлеровский план «блицкрига»; перед всем миром была развенчана фальшивая легенда о «непобедимости» гитлеровской армии. Большой вклад в разгром немецко-фашистских войск под Москвой внесла и советская авиация. Систематическая поддержка войск на поле боя, борьба с резервами противника, нарушение железнодорожных перевозок, уничтожение отступавших войск, завоевание господства в воздухе дали возможность советским войскам вести успешное контрнаступление. Наконец, победа под Москвой явилась важным этапом в развитии оперативного искусства Военно-Воздушных Сил СССР.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНА