МИХАИЛ КУДИНОВ

НЕБО СТАЛИНГРАДА

СМЕРТЕЛЬНАЯ РАНА ЛЮФТВАФФЕ

SYNERGY BOOK
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

Москва, 2018

УДК 355.489
ББК 63.3(2…)
К 88

Издано в авторской редакции

Кудинов М.

К 88 Небо Сталинграда. Смертельная рана люфтваффе / Михаил Кудинов. — М.: Университет «Синергия», 2018. — 824 с.: ил.

ISBN 978-5-4257-0371-2

В книге рассказывается о воздушной войне в небе Сталинграда в годы Великой Отечественной войны. Летчики Советского Союза, Германии, Румынии, Италии и Испании в хронологическом порядке поделятся с читателем своими воспоминаниями. Справочная информация об авиационной технике и людях — участниках Сталинградской битвы как можно полнее информирует читателя о воздушной войне над Волгой и Доном 1942–1943 гг. Книга составлена на основе архивных материалов и воспоминаний ветеранов минувшей войны. Рассчитана на широкий круг читателей.

Текст и иллюстрации произведения не пропагандируют нацизм, автор Михаил Кудинов и издательский дом «Университет «Синергия» осуждают его. Трагические страницы истории, на которых была поставлена точка Нюрнбергским трибуналом, не должны повториться.

УДК 355.489
ББК 63.3(2…)

ISBN 978-5-4257-0371-2
© Университет «Синергия», 2018

«Самолеты — одна из самых романтических тем, которая захватывает молодые умы и сердца. Они выискивают любую информацию об этих крылатых машинах, чтобы не просто всерьез увлечься профессией, а посвятить ей жизнь.

Конечно, телевидение, а сегодня и интернет — всеми любимые и незаменимые средства вещания любой информации в народные массы, и это неоспоримый факт. Но все-таки ничто не заменит человеку книгу, и неважно, какого формата, печатного или электронного, главное — это вчитываться в прекрасно изложенные слова автора, погрузиться в данную атмосферу, понять ее. «Небо Сталинграда. Смертельная рана люфтваффе» — та книга, в которой я нашел для себя откровения и переживания летчиков, такие близкие, так как сам начинал летать в волгоградском небе будучи курсантом легендарной Качи. Это и очень интересная информация об авиационной технике, которая участвовала в битве на Волге. Короче говоря, книга вышла полезная во всех смыслах».

Горнов Александр Александрович, заслуженный военный летчик РФ, полковник запаса. Летчик пилотажных групп «Стрижи» и «Русские Витязи», командир группы «Небесные гусары».

«Эта книга — профессиональное исследование хода воздушных боев Сталинградской битвы. Михаил Кудинов фокусирует свое внимание на рядовых солдатах неба — летчиках, пытаясь ответить на вопрос: что заставляло их стойко сражаться в невероятно тяжелых условиях? Используя военные архивы и воспоминания как пилотов ВВС РККА, так и пилотов люфтваффе и их союзников, автор исправляет многие недомолвки в изображении Сталинградской битвы. Сосредоточив внимание на воздушных боях с середины июля 1942 года до начала февраля 1943 г., Кудинов смог показать Сталинград глазами участников боев и таким образом раскрыть внутреннюю сущность сражения. Отчаянный, жестокий характер битвы на Волге передан впечатляюще и драматично».

Тимошев Рафаэль Миргалиевич, генерал-лейтенант, д.ф.н., профессор. Президент Фонда содействия научным исследованиям проблем безопасности «Наука-XXI».

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОТ АВТОРА 12

Глава 1. ВСПОМИНАЯ НЕБО СТАЛИНГРАДА 15

Глава 2. РОЛЬ МАШИНЫ И ЛИЧНОСТИ 325
А-7. Десантный планер 325
АБДИРОВ Нуркен Абдирович 326
АБРАМАШВИЛИ Николай Георгиевич 327
АБРАМЧУК Николай Иванович 328
Avia B.534. Истребитель/буксировщик планеров 329
Авиация Германии в Сталинградской битве 330
Авиационные подразделения VIII Fliegercorps 332
Авиация I Fliegercorps 348
Авиация IV Fliegercorps 353
Авиация поддержки войск 366
Sch.G.1. Эскадра поддержки войск 369
13/JG51 Panzerjägerstaffel 376
Авиация разведки 378
Разведывательная авиация ближней разведки Германии на Сталинградском фронте по состоянию на 1.09.1942 г. 380
Авиация дальней разведки Германии 385
Авиация дальней разведки Германии на Сталинградском фронте по состоянию на 1.09.1942 г.. 386
Некоторые эпизоды «сталинградской хроники» дальней разведки 386
Авиация «воздушного моста» 395
Перевозки грузов для 6-й армии по воздуху 418
Перевозки грузов для 6-й армии по воздуху (продолжение) 419
Потери военно-транспортной авиации люфтваффе при снабжении Сталинграда 420
Количество самолетов транспортной авиации, использовавшихся для снабжения 6-й армии 421

Интенсивность использования транспортной авиации для снабжения 6-й армии 422
Интенсивность использования транспортной авиации для снабжения 6-й армии (продолжение) 423
Авиационные группы специального назначения воздушного моста. 424
Беспокоящие бомбардировочные группы 442
Авиация Испании в Сталинградской битве 444
Авиация Италии в Сталинградской битве. 446
Авиация Румынских Королевских ВВС 451
Авиация ВВС Красной Армии в Сталинградской битве 463
Список авиационных частей Красной Армии, принимавших участие в Сталинградской битве, и некоторые аэродромы базирования авиационных соединений 463
Авиация дальнего действия 463
Штурмовая авиация. 471
Истребительная авиация. 493
Бомбардировочная авиация 522
Ночная бомбардировочная авиация 531
Отдельные и специальные авиационные части ВВС Красной Армии. 539
Воинские авиационные штрафные подразделения 548
Авиация «Летного отделения» фельдъегерского управления НКВД 553
Авиация в день массового налета IV Luftflotte на Сталинград и противодействие советских ПВО 23 августа 1942 г. 555
Истребители ПВО утром и днем 564
Аэдромы Сталинградской битвы.. 571
Советское аэродромное строительство накануне и в ходе Сталинградской битвы 571
Удаленность некоторых аэродромов ВВС Красной Армии от центра Сталинграда. 577
Гражданский воздушный флот СССР в Сталинградской битве 579
АР-2. Бомбардировщик 582
Ar. 66. Многоцелевой самолет 583
Ar. 232. «Tausendfüßler». Тяжелый транспортный самолет. 584
АЛЕЛЮХИН Алексей Васильевич 585
АЛКИДОВ Владимир Яковлевич 585

АМЕТ-ХАН Султан 586
АНАЩЕНКО Иван Семенович 587
АНИСКИН Александр Дмитриевич 588
«АНТИФРИЗ» — операция ВВС КА 588
АЙНЗИДЕЛЬ фон Хайнрих 590
АРХИПЕНКО Федор Федорович 591
АСАДЧИХ Борис Емельянович. 592
Б-3 (A-20 Douglas) 592
БАБКОВ Василий Петрович 593
БАКЛАН Андрей Яковлевич 594
БАЛЮК Иван Федорович 595
БАЛЯСНИК Петр Никифорович 595
БАРАНОВ Михаил Дмитриевич 596
БАРКХОРН Герхард (Герд) Эрих 597
БАСУЛИН Евгений Дмитриевич 597
БАУЭР Виктор 598
БОРОДИН Алексей Иванович 599
БЕННИНГ Антон 600
БИБИШЕВ Иван Фролович 600
БИЧ Эмиль 601
БЛЕХШМИДТ Иоахим 601
БУДАНОВА Екатерина Васильевна 602
Б-25 «Mitchell». Бомбардировщик. 603
ВАСИЛЬЕВ Борис Михайлович 604
ВЛАСОВ Николай Иванович. 604
ВИЛЬКЕ Вольф-Дитрих 605
Г-11. Десантный планер 606
ГАРАМ Михаил Александрович 606
ГАРЕЕВ Муса Гайсинович 607
ГОЛЛОБ Гордон. 607
ГРАФ Герман 608
ГНИДО Петр Андреевич. 609
ГОЛУБЕВ Виктор Максимович 610
ГОЛУБИН Иван Филиппович 611
Go.145. Ближний корректировщик/ночной бомбардировщик. 611
Go.242. Средний военно-транспортный планер 612
Go.244. Средний военно-транспортный самолет 615
ДЕМЧЕНКОВ Филипп Трофимович 616

ДИЧЕЗАРЕ Иоан 616
Do17/215. Средний бомбардировщик/разведчик 617
Do 217. Средний бомбардировщик 618
ДОКУКИН Иван Архипович 618
ДЗЮБА Иван Михайлович 619
DFS.230. Транспортный планер 620
ЕР-2 (ДБ-240). Дальний бомбардировщик 620
ЕРЕМИН Борис Николаевич 622
ЕФРЕМОВ Василий Сергеевич 623
И-5 (ВТ-11). Учебный истребитель 624
И-15. Истребитель. 625
И-153 «Чайка». Истребитель 627
И-16. Истребитель. 627
Ил-2. Штурмовик 629
Ил-4 (ДБ-3). Бомбардировщик 634
IAR 37/39. Разведчик и легкий бомбардировщик 635
IAR.80/81. Истребитель 636
ИНШАКОВ Григорий Кузьмич 637
ИЗБИНСКИЙ Иван Иванович 638
КАДОМЦЕВ Александр Иванович 639
КАМЕНЩИКОВ Владимир Григорьевич 639
Ca.311/313. Разведчик/штурмовик 640
КЛЕЩЁВ Иван Иванович 641
Kl.35. Связной самолет. 642
КОВАЧЕВИЧ Аркадий Федорович 643
КОШИЦ Дмитрий Александрович 644
КОЧУЕВ Иван Емельянович 645
КРАСОВСКИЙ Степан Акимович 646
КРАСНОЮРЧЕНКО Иван Иванович 647
КРИНИУС Вильгельм 648
КУПФЕР Эрнст 649
Ла-5. Истребитель 650
ЛАВРИНЕНКОВ Владимир Дмитриевич 651
ЛаГГ-3. Истребитель 652
ЛАНГ Фридрих 653
Ли-2 (DC-3, ПС-84). Транспортный самолет/бомбардировщик 654
ЛИТВЯК Лидия Владимировна, «Белая лилия» 657
ЛЮТЦОВ Гюнтер 658

МАРКОВ Алексей Иванович 659
Messerschmitt Bf.108B. Связной самолет 660
Messerschmitt Bf.109E. Истребитель 661
Messerschmitt Bf.109F. Истребитель 662
Messerschmitt Bf.109G. Истребитель. 663
Messerschmitt Bf.110. Тяжелый истребитель-бомбардировщик 664
Messerschmitt 321. Тяжелый транспортный планер 665
MC.200. Истребитель 666
MC.202. Истребитель 667
Mk. II Hawker «Hurricane» 668
МиГ-3. Истребитель 669
МОРЦИК Фридрих-Вильгельм «Fritz» 670
МОЛОДЧИЙ Александр Игнатьевич 672
НАЗАРЕНКО Дмитрий Павлович 673
НЕЧАЕВА Клавдия Андреевна 673
ОЛЕЙНИК Григорий Никитович 674
ОНУФРИЕНКО Григорий Денисович 675
ОСОАВИАХИМ Сталинграда 676
P-40. Истребитель 677
Противовоздушная оборона Сталинграда. 678
Противовоздушная оборона люфтваффе в Сталинградской
операции 694
Пе-2. Пикирующий бомбардировщик. 696
Пе-8 (ТБ-7). Тяжелый бомбардировщик. 698
PZl-23B. Karaś. Бомбардировщик 699
ПСТЫГО Иван Иванович 700
ПУШКИН Анатолий Иванович. 701
ПОПКОВ Виталий Иванович. 702
ПОЛБИН Иван Семенович. 703
ПОТЛОВ Григорий Алексеевич. 703
P-5. Многоцелевой самолет 704
РАЛЛЬ Гюнтер 706
РАСКОВА Марина Михайловна (в девичестве Малинина) 706
РАТНИКОВ Петр Петрович 709
РЕШЕТОВ Алексей Михайлович 710
РИВКИН Борис Миронович 710
РИХТГОФЕН Вольфрам 710
РОДИН Дмитрий Иванович 711

РУДЕЛЬ Ханс-Ульрих 713
РУДЕНКО Сергей Игнатьевич 715
РЯЗАНОВ Алексей Константинович 715
SM.81 Savoia-Marchetti. Средний бомбардировщик/транспортный самолет 716
САВЕЛЬЕВ Василий Антонович 717
САФРОНОВ Сергей Иванович 717
СБ (АНТ-40). Скоростной бомбардировщик 718
СИВЦОВ Николай Степанович 719
СОЛОМАТИН Алексей Фролович 719
Сталинградская седьмая летная школа имени Сталинградского Краснознаменного пролетариата (СВАУ) 720
СТЕПАНЕНКО Иван Никифорович 726
СМИРНОВ Константин Николаевич 727
Су-2. Легкий бомбардировщик 728
СЫТОВ Иван Никитович 729
ТАРАКАНЧИКОВ Николай Ильич 730
ТАРАСОВ Павел Тимофеевич 731
Тараны в Сталинградской битве 732
Воздушно-наземный таран 742
Таран наземно-воздушный 742
ТБ-3 (АНТ-6). Тяжелый бомбардировщик 744
ТИМОФЕЕНКО Иван Васильевич 745
ТРЕЩЁВ Константин Михайлович 746
ТУРИКОВ Алексей Митрофанович 746
У-2. Многоцелевой самолет 747
FW 189. Разведчик 751
FW 200 «Condor». Бомбардировщик, разведчик 753
ФАТКУЛИН Фарит Мухаметзянович 755
ФЕДОРОВ Федор Федорович 756
ФИБИГ Мартин 756
Fi 156 «Schtorh». Разведчик, связной 758
He 46C. Ближний разведчик. Ночной бомбардировщик 759
He 111. Бомбардировщик 760
He 111 «Zwilling». Буксировщик тяжелых транспортных планеров . . 762
He 177 «Greif». Бомбардировщик 764
ХАГЕНАХ Вальтер 766
ХАСИН Виктор Яковлевич 767

ХОЛЬЗУНОВ Алексей Иванович 768
ХОЦЦЕЛЬ Пауль-Вернер 768
ХИЧХОЛЬД Хубертус 769
ХРЮКИН Тимофей Тимофеевич 770
Hs 123. Штурмовик 771
Hs 126. Ближний разведчик. Корректировщик 774
Hs 129. Штурмовик 776
ЧАСНЫК Николай Леонтьевич 777
ЧЕПИНОГА Павел Иосифович 778
ШАЦКИЙ Александр Сергеевич 778
ШВАРЕВ Александр Ефимович 779
ШЕРБЭНЕСКУ Александру 780
ШЕСТАКОВ Лев Львович 780
ШИРЯЕВ Всеволод Александрович 781
ЭБЕНЕР Курт 782
Ju 52/3m. Транспортный самолет 783
Ju 86. Бомбардировщик 784
Ju 87. Пикирующий бомбардировщик 786
Ju 88. Скоростной бомбардировщик 788
Ju 290. Дальний разведчик/транспортный самолет 790
Як-1. Истребитель 791
Як-7. Истребитель 796
Як-9. Истребитель 799
ЯНИЦКИЙ Василий Иванович 801

ИСТОЧНИКИ 803

ОТ АВТОРА

Семьдесят пять лет — срок очень небольшой в масштабе мировой истории, но очень значительный, когда речь идет о жизни человеческих поколений. Если сжато сформулировать, то главное, что определяет наше отношение к итогам Сталинградской битвы, можно определить двумя словами: память и ответственность. Память о прошлом. Ответственность перед будущим.

Составляя эту книгу, я в огромном море информации находил самое интересное, что сохранила историческая литература до настоящего времени. Воспоминания участников самого большого сражения за всю историю человеческой цивилизации погрузят вас в гущу военных операций, впечатлений от военной жизни летчиков и авиационных техников противоборствующих сторон. Воспоминания, собранные мною в хронологический ряд, являются главным достоинством книги. Они опровергают «модные» европейские мысли, утверждающие, что Сталинградская битва была просто борьбой двух тиранов, претендующих на мировое господство.

Я постарался подобрать фотографии, которые максимально точно отображают атмосферу тех суровых лет.

Семьдесят пять лет — время, когда воспоминания свидетелей, записанные на бумаге, становятся очевидными доказательствами русской народной вой-

ны, которая без всякого налета политики вовлекла в себя: рабочих, бросивших станки и ставших штурмовиками; колхозников, которые из-за штурвала комбайна пересели за штурвал бомбардировщика; молодых девушек, которые вместо институтских парт выбрали место летчика-истребителя.

Моя книга — это своеобразная попытка обобщить всю информацию, передать эмоции, связанные с войной в сталинградском небе, и дать объективный взгляд на события тех лет.

Чтобы идти в ногу со временем, я зашифровал в тексте один из крылатых латинских афоризмов, поместив в некоторые слова текста одну из букв известного латинского выражения. Читателю нужно будет:

— прочитать внимательно книгу;

— найти в словах латинские буквы;

— собрать буквы в слова;

— слова — в предложения;

— поместить их на сайт **часовыеистории.рф** и ввести индивидуальный код, который есть на каждой книге.

Среди читателей, прошедших этот литературный квест и зарегистрированных на сайте, я проведу розыгрыш модного смартфона, а имя победителя опубликую на сайте часовыеистории.рф.

Автор-составитель М.В. Кудинов

Небо... Бездонное и такое чистое...
Вот оно близко, и ты бежишь
к нему, но горизонт еще так
далеко... Мои герои любили небо
так же, как любили жизнь. Одни
любили небо Родины, как свою
верную и единственную супругу.
Другие — подобно хищным
орлам — вылетали на охоту,
наслаждаясь попутным ветром
и своей исключительностью.
Они любили небо…

— Глава 1. —

ВСПОМИНАЯ НЕБО СТАЛИНГРАДА

Шел второй год войны. Ранним июльским утром 1942 г., еще до восхода солнца, серебристый самолет-разведчик Пе-2 вырулил, поднимая тучи пыли, к старту, яростно взревел моторами и, пробежав по дорожке аэродрома Гумрак, взмыл в ясную голубизну сталинградского неба. Его курс лежал на юг: самолет взял курс на Морозовскую. Он летел над серебристо-голубой полосой реки. С небольшой высоты 600 метров, на которой он шел непродолжительное время, видимость была прекрасная. Внизу сменялись одна за другой картины южной русской природы с их необычайным богатством красок. Несмотря на раннее утро, уже ключом била кипучая, трудовая жизнь в селах, раскинувшихся по обеим сторонам реки.

Чем дальше продвигался самолет на юг, тем больше и больше чувствовалась его экипажу близость чего-то нехорошего: большими и малыми группами устремлялись куда-то наши самолеты; оживленнее стали дороги, по которым сплошной лентой двигались войска, за ними тянулись обозы; по берегам и руслу самой реки в разных местах дымились пожары; одни из них уже угасали, другие разгорались. Но в целом стояла необычная для фронта тишина, нарушаемая редкими пролетами самолетов. Казалось, сама природа дает отдохнуть воинам перед битвой, которую спустя годы назовут самой величественной в истории человеческой цивилизации. Перед началом этой битвы немецкие колонны шли на восток по бескрайним просторам степей. Соединения советских армий в это время двигались к позициям сталинградского рубежа, зарывались в землю. Немецкие части и советские дивизии разделяли десятки километров. Стоял знойный июль 1942 года…

17.07.1942 г.

Летчики 103-го шап (236-я иад) вылетали на задания по шесть раз. Из последнего полета садились уже в десятом часу вечера.

Командир 2-й аэ капитан И.А. Ермилов с семеркой «илов», в которую входили Т.К. Маслов, С.Т. Аверьянов, Г.П. Коваленко и А.Д. Журавлев, в сопро-

Летчик 103-го шап Т. К. Маслов

вождении двух четверок Як-1 взорвали вражескую переправу через Северский Донец южнее Калитвенской, а затем на южной окраине этой станицы атаковали до сорока танков. Летчики видели в районе Калитвенской и по левому берегу Северского Донца в оврагах и складках местности множество танков и различных автомашин, а Калитвенская была забита вражеской техникой.

По разведывательным данным Ермилова, командир 1-й аэ капитан С. Попов повел группу, куда вошли Г.Е. Емельянов и И.Ф. Малышенко, в сопровождении девяти «яков» и нанес мощный удар по скоплению войск противника в Калитвенской. Вслед за Поповым туда же повел шестерку штурман полка капитан А.П. Буханов.

Т.К. Маслов ушел пятеркой на переправу через Северский Донец у станицы Нижний Сазонов. С высоты летчики видели по обе стороны реки много

Последствие налета звена Ил-2 на колонну вермахта. Юго-Западный фронт. Лето 1942 г.

техники. Но переправу не было видно. Тогда ведущий группы в сплошном зенитном огне вошел в пикирование, и все самолеты на бреющем полете прошли над рекой. Оказалось, что переправа спрятана под воду, и с высоты заметить ее было невозможно. Маслов начал строить маневр для атаки, а в это время недалеко в стороне и выше штурмовиков завязался воздушный бой «яков» с «мессершмиттами». С первой же атаки штурмовики взорвали переправу. Они видели, как на поверхность воды всплывали ее обломки и уносились вниз по течению. И*s*требители прикрытия вышли из боя, когда «илы», прижавшись к земле, ушли на свой аэродром.

Белоконь К.Ф. В пылающем небе. — Харьков: Прапор, 1983.

18.07.1942 г.

Вышестоящее командование предложило нанести массированный бомбовый удар, чтобы уничтожить цель наверняка. При этом наш 150-й полк предполагалось использовать как основную силу, добавив к нему подразделения других авиачастей.

Идея массированного использования бомбардировщиков была, безусловно, правильной. По предварительным расчетам, для уничтожения малоразмерной цели (примерно 80х100 м) требовался большой наряд самолетов. Однако Полбин не поддержал этот замысел. В своем выступлении он указал на сложность подготовки к вылету большого числа самолетов, а главное, на ее продолжительность. Ведь нужно было спланировать и организовать совместные боевые действия трех различных частей, базирующихся на значительном удалении друг от друга и не имеющих между собой связи.

Командир группы, который перед этим склонен был одобрить идею массированного удара, встретил аргументированные доводы Полбина с некоторым раздражением.

— Что же вы предлагаете? — резковато спросил он. — Уж не рассчитываете ли выполнить задачу силами одного только своего полка?

Полбин спокойно выслушал возражения, а потом изложил свой план. Он предложил выполнить боевую задачу двумя экипажами — своим и моим. Этот вариант был предельно прост и динамичен с точки зрения организации и времени на подготовку, хотя и находился в некотором противоречии с принятыми методами расчета наряда самолетов для поражения подобной цели. После серьезного обсуждения план Полбина — по-моему, несколько неожиданно даже для его автора — был принят.

Майор Клещев получил указание обеспечить «железное» прикрытие пары бомбардировщиков от атак истребителей противника и решил сам вести группу сопровождения. Тут же было оговорено, что удар нанесем с пикирования под углом 70 градусов; боекомплект — по две ФАБ-250 и две ФАБ-100 на самолет. На этом совещание закончилось. Дальнейшее уточнение деталей предстоящего вылета мы провели с Иваном Семеновичем вдвоем. Пришлось вносить и коррективы. Оказалось вдруг, что бомб ФАБ-250 в данное время на складе нет, и ничего не оставалось, как согласиться на подвеску четырех стокилограммовых бомб, естественно, менее эффективных при поражении таких объектов. Нельзя были увеличить и количество бомб, так как у Пе-2 было всего по четыре наружных бомбодержателя.

В окончательном виде порядок выполнения задания выглядел так: выруливаем и взлетаем парой в правом пеленге, к цели подходим под прямым углом. Во время энергичного разворота на боевой курс с креном 60 градусов я отстаю на 500–800 метров. Прицеливание и сброс выполняем самостоятельно с двух заходов, по две бомбы в каждом. При повторной атаке — действовать по обстановке. После выполнения задания возвращаемся парой.

Полбин, давая эти указания, старался говорить ровно и убедительно, но все же волнения скрыть не смог. Я понимал, что даже такому, всегда готовому к бою командиру нелегко нести груз ответственности за исход боевого вылета. Мне было намного легче: я верил в своего командира, в его способность блестяще решать сложнейшие тактические задачи, готов был идти за ним, как говорят, в огонь и воду. Да ведь и продумали, кажется, все до мелочей вместе. Должно получиться! А если…

— А если склад не загорится после двух атак? — спросил вдруг Иван Семенович, словно угадав мои мысли. И сам же ответил: — На месте будет виднее. Кончатся патроны — тогда… В общем, задание должно быть выполнено во что бы то ни стало.

…Подготовка к вылету закончена. Мы с Аргуновым тщательно проверили подвеску каждой бомбы. Хотелось прижаться к прогретому металлу, чтобы он почувствовал биение сердца и летел в цель, как стрела от туго натянутой тетивы. Но к чему такие сантименты? Оружие должны направлять твердые руки и зоркие глаза человека, бойца.

…Истребители взлетели вслед за нами и парами заняли свои места на флангах. К Морозовску подошли на высоте трех тысяч метров. Ничего необычного. Вдали промелькнули два Bf.109, по сторонам стали появляться разрывы среднего калибра. Пока я иду в плотном строю справа и вижу сосредоточенное лицо командира, жду его команд. Наконец Полбин подает условный сигнал.

Уменьшаю обороты двигателей, отстаю. «Яки» проскакивают вперед, делают змейку, гася скорость и осматривая воздушное пространство. Командир энергично разворачивает машину вправо; я повторяю его маневр с двухсекундной задержкой. Теперь мы действуем самостоятельно. Выпускаю тормозные решетки. Впереди самолета Полбина проносится Bf.109, но ему не до нас — на хвосте у него висит «як» из нашего прикрытия. «Мессершмитт» задымил, но наблюдать за ним некогда, тем более что вражеские зенитки усилили огонь.

Боевая черта, нанесенная на остекление нижней части кабины, наползает на глубокий овраг. Там, в его глубине, и расположен бензосклад. Штурман смотрит в прицел, отсчитывая угол начала ввода в пикирование. Но, отрываясь от слежения за целью, бросаю взгляд вперед. Командира не видно, значит, он уже пикирует.

— Ввод! — слышу голос Аргунова.

Подбираю сектора управления оборотами моторов — машина сама опускает нос. Дожимаю самолет штурвалом до нужного угла. Теперь вижу в прицеле маленький силуэт самолета командира. Хорошо: иду след в след. Вот Полбин выводит машину из пикирования. Как лягут бомбы? Взрыв… еще один… Перелет метров пятьдесят! Скорее внести поправку… Почти инстинктивно отдаю штурвал от себя, увеличиваю угол пикирования.

Пора!

Нажимаю кнопку сброса. На выходе из пикирования резко накреняю самолет, жду взрывов бомб. И… о ужас! Они падают с недолетом метров на сорок. Лихорадочно ищу причину ошибки. Ну, конечно, зря брал поправку неизвестно на что. Надо было бросать, как всегда, без расчета на интуицию.

У Полбина и у меня осталось всего по две бомбы. Только на один заход… Вслед за командиром боевым разворотом набираю высоту. Теперь кругом пестро от разрывов. Перед самолетами встает стена заградительного огня, кажется, что сквозь нее не проскочит и муха. Ругаю себя в душе за ошибку в первой атаке, когда никто и ничто не мешали бить хладнокровно, не торопясь, наверняка. Теперь все сложнее.

Со всех сторон, особенно впереди по курсу, вспухают грязно-бурыми комками разрывы зенитных снарядов. Самолет Полбина то и дело ныряет в пелену разрывов, и я временами теряю его из виду. В такие секунды сердце невольно сжимается: проскочит или нет? Ведь это непрерывная игра со смертью.

Снова вижу впереди силуэт Пе-2. Облегченно вздыхаю — на этот раз обошлось! Но командиру сейчас особенно трудно — зенитчики целятся по ведущему, ему первому надо прорываться сквозь завесу заградительного огня. Маневрировать же в таком огненном мешке почти бесполезно.

А самолет уже на самом коротком и самом опасном отрезке боевого пути. Пройти этот участок не дрогнув, не свернув ни на градус, — значит наполовину победить, потому что затем следует атака, ты сам наносишь по врагу удар всей мощью своего оружия. Принимаю решение сбрасывать бомбы только при полной уверенности в точности прицеливания. При малейшей неудаче — повторить заход.

Мельком вижу, как в отдалении проносятся какие-то истребители: не то из нашего прикрытия, не то вражеские. Но ни тем, ни другим рядом с нами сейчас делать нечего — здесь зона сильного зенитного огня. Тревожит другое: сквозь полосы дыма с трудом просматривается цель. Только бы ее не потерять, не прозевать момент ввода в пикирование!

Сигнал штурмана на атаку последовал как раз тогда, когда наш «петляков» буквально утонул в густом дыме. Не видно даже земли, не то что цели. В ту же секунду рядом оглушительно грохнуло, в глаза ударила ослепительная вспышка, раздался противный скрежет раздираемого осколками металла обшивки.

Летчик 150-го шап И.С. Полбин после боевого вылета.
Аэродром Гумрак. Район Сталинграда. Июль 1942 г. (РГАКФД)

Взрывной волной самолет бросило в сторону и вверх. Определять степень повреждения машины нет времени.

Привычно нарастает за фонарем гул воздушного потока. Побежала по циферблату стрелка высотомера, «съедая» десятки метров. Несколько секунд… и пикировщик выскакивает из дымной гущи. Панорама местности уже настолько знакома, что искать на ней ничего не надо, глаз сразу же зацепился за характерный излом оврага.

Уточняю угол пикирования, вношу небольшую поправку и намертво фиксирую штурвал. Теперь Пе-2 несется к земле, как снаряд. Впереди, на этой же прямой, вижу самолет Полбина. Но вот командир выводит машину из пикирования, и она исчезает за верхним обрезом моего фонаря кабины. И в ту секунду, когда я нажимаю кнопку сброса бомб, в овраге заметались яркие всполохи, я отчетливо увидел, как одна из цистерн раскололась, лопнула радужным пузырем. Там, куда послал свои бомбы командир, заклубился густой черный дым.

Выполняю разворот, а сам с нарастающей тревогой жду разрыва своих бомб. Почему так долго они падают? Ага! Две яркие вспышки освещают еще один ряд цистерн. Но вместо бушующего пламени чуть теплится вялый голубоватый огонек, нехотя лижет светлые бока огромных емкостей. Неужели сейчас погаснет эта блуждающая искорка?

И тут рвануло! В небо поднялся огненный факел. Пламя побежало по оврагу, захлестывая, заливая его нестерпимым сиянием. В глазах рябит, прыгают какие-то разноцветные точки, но я с трудом отрываю взгляд от этого феерического зрелища, догоняю машину командира и пристраиваюсь в пеленг. Иван Семенович улыбается, подняв вверх большой палец.

За линией фронта снизились до бреющего, на малой высоте пришли на свой аэродром, дружно вместе с истребителями сопровождения выполнили крутую горку и парами выполнили посадку. Бывший бензосклад горел долго. Вылетая на выполнение заданий в район Морозовска, мы больше недели наблюдали отблески пожара и даже на большой высоте ощущали запах гари.

Жолудев Л.В. Стальная эскадрилья. — М.: Воениздат, 1972.

19.07.1942 г.

Один из боев для меня сложился неудачно. Видимо, одиночная случайная пуля врага где-то пробила систему охлаждения двигателя моего самолета. За мной потянулась испаряющаяся струйка воды. Мне подсказали по радио коллеги-летчики, да я и сам это увидел при развороте.

Послевоенное фото летчика 929-го иап Е.Н. Пряничникова (из книги А.В. Драбкина «Я дрался в Сталинграде. Откровения выживших». — М.: Эксмо, 2012.)

Стало ясно: без охлаждения двигатель долго не проработает. Подо мной территория, занятая врагом. Решение созрело мгновенно: курс 90°, возможно, дотянем до своей территории. Побежали томительные минуты. Вот и линия фронта позади. Стрелки контроля режима поползли в разные стороны, из выхлопных патрубков появился белый дым — горело масло. Скрежет, конвульсивные рывки двигателя — и тишина, только шипение перегретого двигателя. Высота 4000 м. Ручка от себя, планирую, глазами подбираю площадку. Садись практически где хочешь — степь, только одиночные овраги да пересохшие речки нарушают однообразие. Тем временен высота падает — 3000, 2000, 1000 метров. И вот, когда до земли оставалось 500–600 метров, я услышал (мой двигатель не работал) характерный свист самолета Bf.109. Повернулся назад — я у него уже в прицеле. Как говорится — ваше решение? Скорее автоматически, чем сознательно, — ручка от себя и влево, педаль левая. В этот момент огненные ленты прошили мой самолет, полетела обшивка с правого крыла. Выравниваю самолет из крена, ручка на себя — земля. Самолет не скапотировал — уже удача: лежит на животе. Мысль работала быстро и четко: «Наверное, будет расстреливать на земле». Быстрее от самолета, ремни, за борт, но падаю боком, откатываюсь в сторону, смотрю в небо — где он? Оказывается, я ранен в правую ногу. Фриц сделал круг над моим самолетом и ушел на запад, видимо, подумал: «Готов Иван». Далее все пошло значительно медленнее и тяжелее. Знойное полуденное солнце в небе, стрекот кузнечиков — и никого, сколько глаз хватает: кругом ни людей, ни машин. Только мы вдвоем — я, раненный в ногу (три осколка), и безжизненный, распластанный на земле самолет, который всего каких-нибудь 10–15 минут назад был грозным для фашистов. Перевязываю ногу, забираю планшет и парашют, снял и часы с самолета (они сейчас хранятся у меня как память об этом событии), но — о ужас! — наступать на ногу практически не могу, а кругом ни одной, даже захудалой палки. Только трава да перекати-поле. Но не век же мне здесь сидеть, надо двигаться на юг. Там должна быть дорога.

Проходит час, два, три. Не иду, а практически ползу, самолет еще виден. Солнце уже клонится к западу. Присел на парашют, задумался. И вдруг вижу — вдалеке едет автомашина. Встал во весь рост, машу руками, выпустил полную

обойму из пистолета. Не знаю, то ли он меня увидел, то ли судьба, но подъехал один солдат за рулем. Оказалось, что до ближайшей балки, где были люди, более 10 км. Далее мне обработали ногу, посадили на другую машину — и в путь. Через 4–5 часов я на своем аэродроме.

Драбкин А.В. Я дрался в Сталинграде. Откровения выживших. — М.: Эксмо, 2012.

20.07.1942 г.

Командир эскадрильи 296-го иап летчик Б.Н. Еремин Лето 1942 г.

В то утро, когда мы в срочном порядке взлетали из-под удара, механика старшего сержанта Константина Мальцева на аэродроме не было. Накануне в бою был ранен летчик Витковский — до аэродрома Витковский не дотянул и посадил свой поврежденный «як» на размокший луг. Во главе небольшой команды Константин Мальцев отправился к месту вынужденной посадки для эвакуации самолета.

Вытянуть самолет из болотистой луговины оказалось очень трудным делом. «Як» засасывало болото. Тогда Мальцев отыскал в соседнем селе широкие и прочные двери от ворот церковного двора. Женщины села помогли ему затащить «як» на эти двери и вручную вытащили самолет на сухое место. Затем «як» был поставлен на шасси. Остановив попутную машину, Мальцев подцепил к ней поврежденный «як», и машина потащила самолет в Евстратовку, Мальцев еще не знал, что на рассвете мы в экстренном порядке покинули аэродром. Когда поврежденный «як» был прибуксирован в Евстратовку, на аэродроме уже никого не было. Севернее аэродрома доносился шум близкого боя. Константин Мальцев моментально все понял и потащил самолет на буксире дальше. Передовые отряды фашистов в те же дни тоже в ряде мест выходили к Дону, и Мальцев на всем пути следования рисковал нарваться на гитлеровцев. Добравшись до одной из переправ через Дон, Мальцев попал под обстрел немецкой артиллерии и, чтобы сохранить самолет, отбуксировал его от переправы к востоку и спрятал в небольшом придонском лесочке. Жители ближайшего села помогли ему соорудить из бревен плот. На этом плоту Мальцев с огромным трудом переправил самолет на левый берег Дона, и там бойцы какой-то стрелковой части помогли ему сгру-

зить «як» с плота и выкатить его на дорогу. И здесь — счастливый случай! — старший сержант встретил группу техников и механиков нашего же полка, которые на попутных машинах добирались в Урюпинск… Таким образом, совершив немалый путь по земле, по воде и снова по земле, Як-1 за номером 32 попал в Урюпинск, был отремонтирован и начал новую жизнь в боях под Сталинградом. Старший сержант Константин Мальцев был награжден правительственной наградой.

Еремин Б.Н. Воздушные бойцы. — М.: Воениздат, 1987. — С. 104.

21.07.1942 г.

Мастер-оружейник
А.С. Календарева

Был такой случай. Наши летчики вернулись с боевого задания, сделали посадку. И вот один наш летчик — Александр Михайлович Авспевич, 1922 года рождения, — не успел уйти с взлетной полосы, как опять налетели немецкие самолеты и стали штурмовать аэродром. Наш истребитель загорелся и стал горящим бегать по аэродрому. Видимо, Сашу сразу убило или тяжело ранило. Подойти к самолету было невозможно, стали рваться оставшиеся снаряды. Самолет сгорел, а вместе с ним и летчик. От самолета остался один каркас, а от Саши Авспевича — «маленький комочек». Подошла машина и увезла каркас самолета. Меня с Полиной Кашкан отправили в караул к останкам этого летчика. Стоим в карауле, механики ремонтируют самолеты. Снова налетели немецкие самолеты и стали штурмовать аэродром. Горела земля. Мы с Полиной продолжали стоять в карауле, ждали, когда приедут за останками летчика. Уйти или убежать было нельзя. При обстрелах с воздуха периодически меняли свои позиции. Когда, видимо, закончились у немецких летчиков боеприпасы, немецк*и*е самолеты пролетели над нами, и их ведомый показал нам кулак — вижу его, как сейчас, в кожаной перчатке, а Полина не растерялась и показала ему зад. Они сделали еще круг над нашим аэродромом и снова пролетели над нами, выбросив какую-то железяку со звоном, и улетели.

Мои ровесники из сороковых: Из воспоминаний Анны Сергеевны Календаревой — мастера-оружейника 274-го иап // Красноярский рабочий. — 2002. — 23 апр.

22.07.1942 г.

Летчик 504-го ШАП
И.И. Пстыго. Лето 1942 г.

Пятерка штурмовиков 226-й штурмовой авиадивизии в составе коммунистов капитана П.И. Лыткина и старшего лейтенанта И.И. Пстыго, комсомольцев лейтенанта Ю.В. Орлова, сержантов А.В. Рыбина и В.М. Коряжкина под прикрытием истребителей 269-й дивизии совершила налет на вражеский аэродром Морозовский и уничтожила на нем 27 транспортных самолетов. Еще три Ме-109 были сбиты над аэродромом прикрывавшими истребителями. С боевого задания не вернулись два штурмовика и один истребитель прикрытия.

Этому дерзкому налету были посвящены специальные статьи в газетах «Красная Армия» и «Красная звезда», в которых сообщалось, что задача выполнялась в исключительно сложных условиях обстановки. Аэродром Морозовский считался важнейшей перевалочной базой для транспортных самолетов противника, доставлявших к фронту из глубокого тыла фашистской Германии боеприпасы и горючее для автомашин и танков. Он прикрывался пятью-шестью батареями зенитной артиллерии и зенитно-пулеметными установками, над аэродромом барражировали истребители прикрытия. Но летчики-смельчаки сумели прорваться к цели и успешно выполнили поставленную задачу.

Налет был умело организован. Сначала впереди идущее звено «яков», выйдя к аэродрому со стороны солнца, сковало боем барражировавших «мессершмиттов» и сбило три вражеских истребителя, попытавшихся взлететь с аэродрома. Вслед за звеном «яков» подошли к аэродрому штурмовики. Перестроившись для атаки, они сбросили на стоянки самолетов фугасные и осколочные бомбы, затем обстреляли их реактивными снарядами. Под ураганным огнем зенитных средств противника штурмовики встали в круг и сделали еще по три захода, завершая удар обстрелом стоявших на аэродроме самолетов из пушек и пулеметов. Особую отвагу, тактическую грамотность и летное мастерство проявили в атаках штурман 504-го штурмового авиационного полка капитан П.И. Лыткин и командир эскадрильи этого авиаполка старший лейтенант И.И. Пстыго.

Губин Б.А., Киселев В.Д. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й Воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. — М.: Воениздат, 1980.

23.07.1942 г.

Командующий 62-й армией В.И. Чуйков. Лето 1942 г.

Я решил пролететь на самолете У-2 вдоль фронта армии и осмотреть наши позиции с воздуха. Юго-восточнее Суровикино мы встретились в воздухе с фашистским самолетом Ю-88, который сделал боевой разворот и пошел на нас в атаку.

Наш У-2 был совершенно не вооружен. Ju 88 имел пушки и пулеметы. Начался бой кота с мышью.

Раз десять бросался в атаку фашистский пират. Казалось, наш самолет развалится в воздухе от пушечного и пулеметного огня противника. Приземлиться в голой степи было нельзя, мы стали бы неподвижной мишенью и немедленно были бы расстреляны пушками Ju 88.

Мой летчик, ориентируясь по солнцу, стремился на восток и искал хоть какую-нибудь деревушку или лесок, за которым мы могли бы временно скрыться от стервятника… Но степь была пуста. Не помню, после девятой или десятой по счету атаки противника наш самолет ударился о землю и разломился пополам.

Так как мы маневрировали у самой земли, падение для меня и летчика обошлось сравнительно благополучно. Нас только выбросило из кабин: меня — с шишкой на лбу и с болью в грудной клетке и в позвоночнике, летчика — с кровоподтеками на коленях.

Стервятник, увидев, что наш самолет задымил, вероятно, решил, что с нами покончено. Сделав круг, он повернул на запад и скрылся за горизонтом.

Чуйков В.И. Сражение века. — М.: Советская Россия, 1975.

24.07.1942 г.

Все живое двигалось к Дону. По воде, сколько хватало глаз, колыхались плотики, бревешки, резиновые скаты, а лодок не было. И парома, обозначенного на карте, не было. Паром увели, чтобы не достался противнику, на другой берег, для верности там его и притопили.

Из обломков кинутого грузовика соорудили плот, подвели под него выловленные лесины, вкатили на хлипкую опору «эмку». В расчете на паром к берегу подошла и встала наша мотоколонна, за нею слышны были танки.

— Грести по команде, слушать меня, — распоряжался Хрюкин. — Не то поплывем и не выплывем.

Вспомнив, как гонял когда-то на Дону плоты, скинул сапоги. Связал ремнем, перебросил за спину. Расставил гребцов. Упираясь босыми ногами в скользкие доски, вымахивал свою крепкую жердину, задавая ритм. Вода мерно шлепала, омывая тупой нос плота. Покачиваясь и выправляясь, добрались до середины реки.

— Идут по наши души, — сдавленно выговорил подполковник, подгребавший позади генерала дощечкой: девятка «юнкерсов» заходила на мотоколонну по течению Дона низко, полигонным разворотом. В налаженном маневре с тщательным соблюдением строя — безнаказанность, вошедшая у немцев в обычай. Просвистела, ухнула, вскипятила воду пристрелочная серия.

— Не успеть, не уйти, — понимал Хрюкин, вкладывая в толчки всю силу и прикидывая расстояние до «юнкерсов». — Р-раз… р-раз!.. — Заносил жердину, и греб, и толкался…

Хриплый клекот раздался сзади — это выдохнул и выпустил из рук дощечку подполковник, первым увидя, как, слабо дымя, без пламени завалился, громыхнул флагман девятки.

Самолеты Ju 88 из состава KG.51 над р. Дон. Район Сталинграда. Лето 1942 г.

— Батюшки святы, — бормотал подполковник, изумленно осевший. — Товарищ генерал, — теребил он Хрюкина за штанину, но Хрюкин не отзывался, захваченный зрелищем: пятерка наших истребителей с безоглядным азартом, в остервенении расшвыривала «лапотников», вошедших во вкус даровых побед. Он не знал, не понимал — кто они? Откуда?.. Неистовость, находчивость «яков», а главное, конечно, результат — вслед за флагманом закурился дымком, закачался еще один «юнкерс» — вызвали всплеск восторга, заглушивший все команды. Кто-то, на радостях не утерпев, прыгнул с плота, подняв волну. За ним другой, третий…

Подполковник по пояс в воде, не слыша себя, орал:

— Руби!.. Ну, держись, гады!.. Держись!..

Потом и Хрюкин, вскинув связку своих сапог, кричал яростно и восхищенно:

— Время!.. Время засекай, подполковник! Я их разыщу, командира разыщу, ведомых!.. Всех узнаю, всех! …

…Командиром смелой пятерки «яков», расколотившей «юнкерсов» в горький час донской переправы, оказался Иван Клещев!

Исаев С.М. Страницы истории 32-го гвардейского Виленского орденов Ленина и Кутузова III степени истребительного авиационного полка — М.: Издательская группа АРБОР, 2006. — С. 71.

25.07.1942 г.

Что творилось!.. На дорогах заторы, горящие после бомбежек машины… Нам тоже несладко приходилось. Многие не возвращались из этих дневных полетов. Как-то нарвались на немецкую колонну, и штурмана убили. На самолете пробоины. А пару раз попадал под «мессера» как следует. В какой-то момент 40-ю армейскую эскадрилью связи побили, и нас из боевого полка — туда. И вот мы ночью летаем бомбить, а потом днем — давай лети, почту развози, начальство. Прилетел в деревню Камыши на левом берегу Дона, а фронт как раз по реке проходил. Сел. Ко мне артиллеристы: «Ты что! Давай убирайся отсюда, а то немцы сейчас артобстрел устроят!» Я перелетел. Вижу — стоят два самолета 40-й эскадрильи. Со мной был технарь, лейтенант Ярышко, шустрый такой, постарше меня лет на пять. Я только коснулся колесами земли, самолет еще прыгает, он кричит: «Мессеры!» Прямо в лоб мне истребитель пикирует. Взлетать, с ними кружиться — смысла нет. У меня скорости нет, и пулемет только сзади. Самолет катится, я выскочил на левое крыло, технарь на правое, упал на землю спиной. И в этот момент очередь прошла рядом метрах в пяти.

Самолет У-2, скапотировавший на полевом аэродроме. Район Сталинграда. Лето 1942 г. (ЦАМО)

Потом второй заходит. А самолет пошел… У-2 нельзя отпускать — хвост легкий, он капотирует, бывает, даже кабина ломается. Вот он на нос и встал. Я отбежал в сторону, и технарь за мной. А куда спрячешься? Травы-то нет, выгоревшая полынь кругом. Они начали бить по нам — только песок летит. Потом один зашел и буквально с высоты метра три как дал из пушки по самолетам, что на стоянке стояли. Один самолет загорелся. Дымом затянуло. Они ушли. Мы самолет поставили на колеса и полетели.

Драбкин А.В. Я дрался на По-2. Ночные ведьмаки. — М.: Яуза; Эксмо, 2007. — С. 35.

26.07.1942 г.

Наши истребители получили задание прикрывать переправу через Дон в районе города Калач. Группу повел командир полка. В строю я и мой ведомый Горшков шли выше основной группы. У нас своя задача — прикрывать свои «яки» от возможного нападения вражеских истребителей.

Погода стояла в тот день ясная, видимость, как принято говорить у летчиков, миллион на миллион. Замечаем еще издалека, что к переправе направ-

Летчик 434-го иап А.Я. Баклан

ляется на высоте 5000 метров большая группа вражеских бомбардировщиков. Группа Клещева устремилась в атаку на Ju 88. Я же не подключаюсь, а высматриваю истребителей противника. Ага, вот они: идут выше и позади бомбардировщиков. Сосчитал — семь «мессеров». Набираю высоту и захожу со стороны солнца. Атакую ведущего. Bf.109 задымил, перевернулся и стал падать. Правым боевым разворотом вывожу свой «як» из атаки и снова набираю высоту.

За это время противник успел опомниться. «Мессеры» разбились по парам и поспешили к своим бомбардировщикам. Я включил вторую скорость и начал преследование. Смотрю, Горшков на высоте неожиданно сделал переворот и вышел из боя. Потом выяснилось, что у него не включилась вторая скорость (дополнительный нагнетатель). Ведомый отстал от меня и ушел на свой аэродром. Я же остался один против шести Bf.109.

Как бы то ни было, задача моя оставалась прежней: сковывать «мессеров», не позволяя им атаковать нашу группу, ведущую бой с Ju 88 ниже. Высота у меня была больше и скорость выше, чем у противника, и находился я на солнце. Как только Bf.109 начинали разворот в сторону нашей группы, я их атаковал. Они поневоле разворачивались мне навстречу, я же снова отходил, стараясь занять выгодную для себя и опасную для противника позицию.

В один из моментов этой игры я заметил отставшего от своей группы Bf.109 и атаковал его сверху. При этом, видимо, слишком увлекся. Я ощутил сильный удар, мой «як» затрясло. Почувствовал, как по левой руке потекла кровь, рука ослабла. Пришлось выходить из боя. Сделал переворот и начал пикировать. Неожиданно заглох мотор. Стало непривычно тихо, лишь мой самолет весь гудел из-за очень большой скорости. Смотрю за хвостом. За мной гонится немецкий истребитель, а я совершенно беспомощен: ранен, мотор не работает, довернуть никуда нельзя. И прикрыть меня некому в этом безнадежном положении… Делать, видно, нечего, остается лишь ждать, пока добьют. Однако успеваю перелететь через Дон. И вдруг мой преследователь, уже на нашей территории, врезается на полной скорости в землю! Взрыв, клубы дыма — и все кончено. То ли его сбила зенитка, то ли он, летя слишком низко, не рассчитал и врезался в бугор. Но так или иначе, именно это стало моим спасением.

Я спланировал и сел куда попало: было не до выбора посадочной площадки. С убранными шасси просто плюхнулся на землю. Самолет скапотировал.

Я вишу на привязных ремнях вниз головой. Подбегают солдаты. Слышу родную речь, успеваю обрадоваться: теперь спасен! И теряю сознание.

Когда пришел в чувство, то первое, что увидел перед собой, — пузырек с нашатырным спиртом в руке у молоденькой медсестры. Заметив, что я приоткрыл глаза, она занялась перевязкой ран. Вскоре за мной прилетел У-2, и меня эвакуировали на наш аэродром.

Исаев С.М. Страницы истории 32-го гвардейского Виленского орденов Ленина и Кутузова III степени истребительного авиационного полка. — М.: АРБОР, 2006. — С. 3.

27.07.1942 г.

Командир 929-го иап Герой Советского Союза майор Ф.М. Фаткулин

Оба полка 220-й иад вели тяжелые бои в районе г. Калач-на-Дону. На рассвете восемь Як-1 296-го иап, прикрывая танкистов западнее Калача, атаковали восемнадцать Ju 88 и сбили одного. Загорелся и упал в районе Остров-Володинского самолет капитана И.И. Запрягаева. Старший лейтенант А.В. Мартынов, использовав свое преимущество в высоте, в воздушном бою сбил «мессершмитт». То же сделал в полдень командир эскадрильи капитан Б.Н. Еремин.

После полудня шестерка Як-1 прикрывала войска в районе Калача. Встретив тринадцать «юнкерсов», летчики заставили их неприцельно сбросить бомбы. Тяжелый бой с «юнкерсами» вела группа 929-го иап, вылетевшая на перехват вражеских самолетов. Не вернулся командир полка Герой Советского Союза майор Ф.М. Фаткулин. Комиссар полка Герой Советского Союза Б.М. Васильев с ведомым сержантом И.И. Текиным врезались в гущу бомбардировщиков, не допустили их к переправе, заставив беспорядочно сбросить бомбы вдалеке от нее. В течение нескольких минут комиссар дрался один против троих немцев.

Во второй половике дня в районе Калача истребители снова отражали налет бомбардировщиков. Потом полк под командованием батальонного комиссара Б.М. Васильева перебазировался, в короткий срок отремонтировал самолеты и снова вступил в бой.

Чечельницкий Г.А. Сражались летчики-истребители. — М.: Воениздат, 1964.