

ГБУК СО «СОМБ»



**80 ЛЕТ ПОДВИГА Н.Ф. ГАСТЕЛЛО
«ОГНЕННЫЙ ТАРАН»**

Министерство культуры Свердловской области

Государственное бюджетное учреждение культуры Свердловской области
«Свердловская областная межнациональная библиотека»

80 лет подвига Н.Ф. Гастелло «ОГНЕННЫЙ ТАРАН»

Екатеринбург - 2021

ББК 63.3(2)
В 76

В 76

80 лет подвига Гастелло «огненный таран» : дайджест / Министерство культуры Свердловской области, Свердловская областная межнациональная библиотека ; составитель: Н.Ю. Быкасова. – Екатеринбург: СОМБ, 2021. – 46 с.: ил. – Текст: электронный.

63.3(2)

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-----------|
| Оружие русских | 4 |
| Имена Победы: летчик Николай Гастелло и его легендарный «огненный таран» | 10 |
| Герои огненных таранов | 23 |
| Бессмертная эскадрилья | 43 |

Оружие русских

*«Да здравствует подвиг, зовущий вперед!
Так было и снова так будет.
Отважных и смелых огонь не берет:
бессмертие свойственно людям».*
А. Лозневой

Классический воздушный таран — это направление своего самолета на противника. Впервые его применял в сентябре 1914 году штабс-капитан Петр Нестеров. На высоте более 500 метров летчик направил свой моноплан на самолет австрийцев. С тех пор наши пилоты стали часто пользоваться этим способом ведения боя.

4



Особое распространение таран получил во время Великой Отечественной. Наши летчики пользовались им при израсходовании топлива и боеприпасов или в случае выхода из строя оружия.

Разновидностью тарана является огненный таран. Он использовался при значительных повреждениях самолета, когда было понятно, что летательный аппарат ждет неминуемая гибель. Летчик в такой ситуации стоял перед сложным выбором: или не выполнить задание и попасть в плен, или ценой

собственной жизни уничтожить врага. Нередко выбирали второе. В таком случае самолет направлялся в скопление живой силы и техники врага на земле или в водную цель.

Огненные тараны пилоты совершали на всех этапах войны. Были они и во время летних сражений 1941 года, и при обороне Москвы, Ленинграда и Сталинграда, в сражениях на Курской дуге и Днепре, в Белоруссии и Польше, а также уже после разгрома Германии — в кампании против императорской Японии.

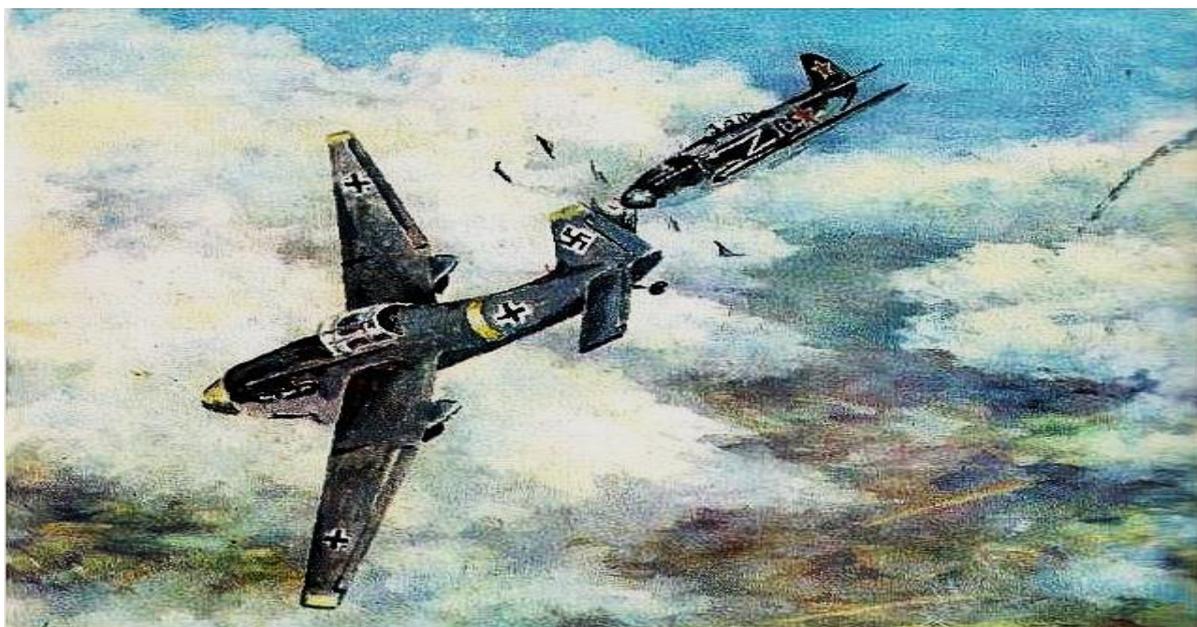
«Камикадзе» по-советски

Огненный таран требовал от пилота особого мастерства, необходимо было обладать железными нервам и готовностью к самопожертвованию. Главный маршал авиации Александр Новиков говорил, что таран — это наивысшее проявление морального фактора, который не мог учесть противник.

5

За время Великой Отечественной войны отмечено около 600 случаев таранов, из них 506 — наземной цели. В списке пилотов, совершивших огненный таран, значатся более 450 человек. Всего же за четыре года было совершено 237 подобных таранов. Расхождения в количестве летчиков и случаев огненного тарана объясняется тем, что в летательном аппарате в тот момент находилось по 2-3 человека.

Русский приём воздушного боя, который испугал люфтваффе: тараны



Военно-воздушным силам Третьего рейха (люфтваффе) с самого начала войны с Советским Союзом пришлось испытать на себе ярость советских «соколов». Генрих Геринг, рейхсминистр Имперского министерства авиации в 1935-1945 годы, был вынужден забыть свои хвастливые слова о том, что «Никто и никогда не сможет добиться преимущества в воздухе над германскими асами!»

В Великую Отечественную войну, воздушный таран не был предусмотрен воинским уставом, какими-либо наставлениями или инструкциями и советские лётчики прибегали к этому приёму не по приказу командования. Советскими людьми двигала любовь к Родине, ненависть к захватчикам и ярость боя, чувство долга и личной ответственности за судьбу Отечества.

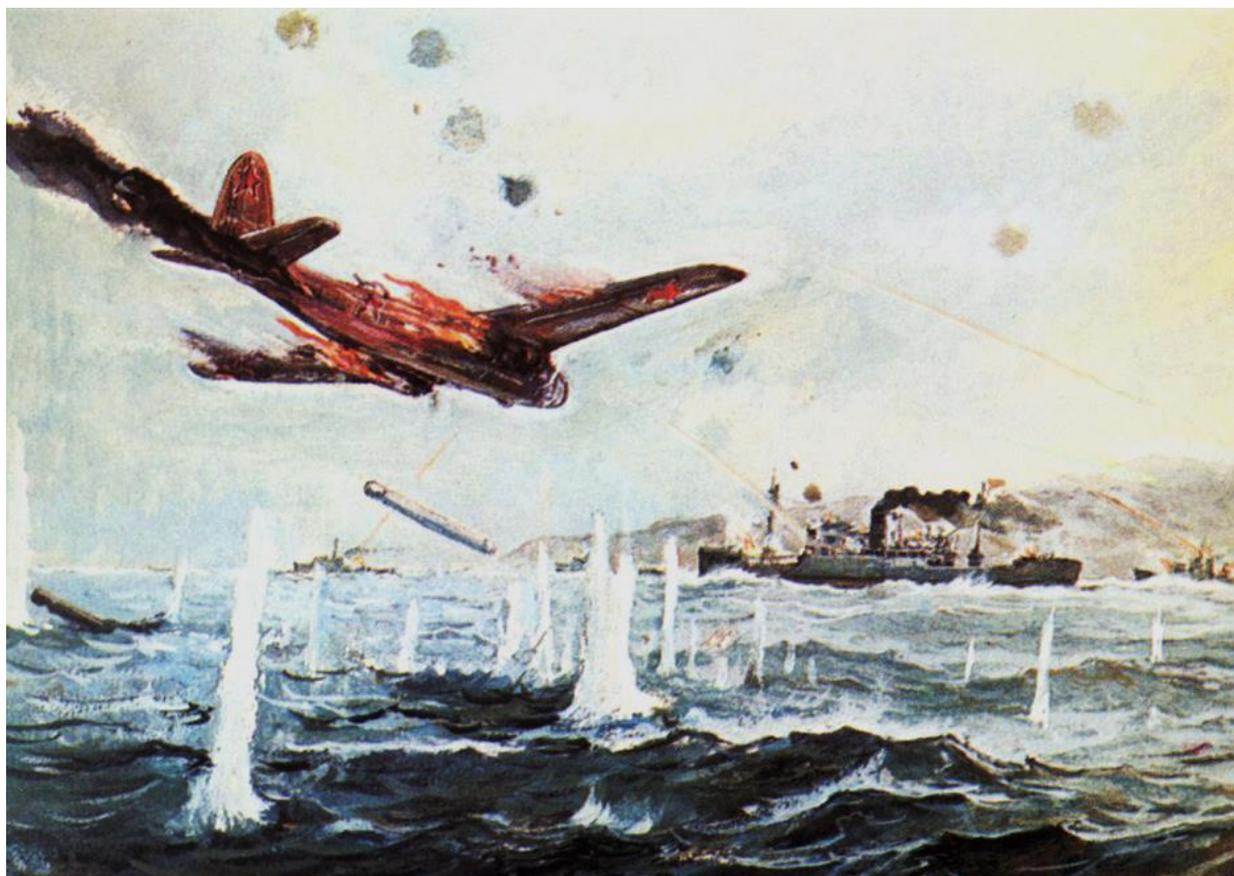


6

Как писал главный маршал авиации (с 1944 года), дважды Герой Советского Союза Александр Александрович Новиков, бывший с мая 1943 по 1946 год командующим советскими ВВС: *«Воздушный таран – это не только молниеносный расчёт, исключительная храбрость и самообладание. Таран в небе – это прежде всего готовность к самопожертвованию, последнее испытание на верность своему народу, своим идеалам. Это одна из наивысших форм проявления того самого морального фактора, присущего советскому человеку, которого не учёл и не мог учесть враг».*

Более двух третей таранов приходится на 1941-1942 годы – это самый тяжёлый период войны. Осенью 1941 года в части люфтваффе был даже разослан циркуляр, который запрещал приближаться к советским самолётам ближе, чем на 100 метров во избежание воздушного тарана.

Лётчики советских ВВС применяли таран на всех типах самолётов: истребителях, бомбардировщиках, штурмовиках и разведчиках. Воздушные тараны совершались в одиночных и групповых боях, днём и ночью, на больших и малых высотах, над своей территорией и над территорией врага, в любых погодных условиях. Были случаи, когда лётчики таранили наземную или водную цель.



7

Так, число наземных таранов почти равно воздушным атакам – более 500. Пожалуй, самый известный наземный таран – это подвиг, который совершил 26 июня 1941 года на ДБ-3ф (Ил-4, двухмоторный дальний бомбардировщик) экипаж капитана Николая Гастелло. Бомбардировщик был подбит огнём зенитной артиллерии противника и совершил т. н. «огненный таран», ударив по механизированной колонне врага.

В апреле 1942 года Управление истребительной авиации ПВО территории страны разослало в строевые части рекомендации по технике нанесения таранных ударов по самолетам противника. Приведу этот документ лишь с небольшими сокращениями.

«Таран – форма боя, – говорилось в документе, – применяемая только советскими летчиками и основанная, во-первых, на беззаветной преданности своему народу <...> а во-вторых, на трезвом расчете, на умении, хладнокровии, быстроте решения, сообразительности и летном искусстве наших истребителей. По этим признакам таран – советская форма воздушного боя, присущая только нам и возможная не в виде исключений только у нас.

Таран применяется не только, когда израсходованы боеприпасы или не работает вооружение. Может сложиться такая ситуация, когда долг перед Родиной потребует от советского летчика немедленного тарана и при действующем вооружении. Так, например, может получиться, если бомбардировщик противника выходит на боевой курс для бомбардирования объекта государственного значения. В этой обстановке дорога каждая секунда, и придется, продолжая вести огонь, идти на таран с тем, чтобы не дать противнику сбросить бомбы.

Из опыта проведенных нашими летчиками-истребителями таранов и из опроса пленных немецких экипажей, сбитых тараном, можно сделать следующие выводы:

8

- 1. Тарана немецкие фашисты невероятно боятся...*
- 2. Экипаж фашистского бомбардировщика, как правило, сразу определяет, что наш летчик принял решение таранить, и <...> начинает метаться, резко меняя направление и высоту.*
- 3. Таран является актом величайшего героизма и самоотверженности, но отнюдь не актом самопожертвования. Таран надо уметь делать, и, следовательно, тарану надо учить. При обучении рекомендуется исходить из следующего:*

а) Таран применять по хвостовому оперению...

б) Удар наносить винтом. На современных длинноносых истребителях (Як, ЛаГГ, МиГ) сам удар винтом для летчика совершенно безопасен. Нанесение удара крылом опаснее, хотя и отмечались случаи благополучного возвращения истребителей на аэродром после такого тарана...

в) Удар рекомендуется наносить сзади, имея принижение 1,5–2 м. И затем, подводя винт снизу, рубить хвостовое оперение... Удобнее рубить правую половину хвостового оперения, так как летчик привык смотреть в левую сторону.

г) К моменту удара истребитель должен иметь скорость, приблизительно равную скорости самолета противника, и последний этап сближения производить с превышением скорости только на 10–15 км/ч...

д) Сближение надо производить с той полусферы, в которой не работает стрелок... Если действует нижняя точка, то переход на сближение надо производить непосредственно перед нанесением удара. У бомбардировщиков противника на малых дистанциях имеется за хвостом мертвый конус обстрела, правда очень незначительный.

е) Перед нанесением удара истребитель находится в струе от винтов самолета противника, и его нужно удерживать энергичными движениями рулей и газом.

ж) Отстегивать ремни перед тараном летчики, имеющие опыт таранов, не рекомендуют.

9

4. Тактика тарана окончательно еще не отработана. Особенно трудно решаются вопросы сближения...»

Все же надо признать, что таран – это крайняя мера. Конечно, сидя за письменным столом, рассуждать гораздо проще, чем в боевой обстановке, но во многих случаях можно было обойтись и без этого приема. В частности, трижды Герой Советского Союза А.Н. Покрышкин был противником тарана. Немцы же таранных ударов избегали, даже когда оказывались в критической ситуации.

Имена Победы: летчик Николай Гастелло и его легендарный «огненный таран»

*«Немеркнувшим светом глядит с вышины
крылатое сердце Гастелло.
Живет оно в каждом дыханье страны,
и нет его жизни предела».*

А. Лозневой

114 лет назад, 6 мая 1907 года, родился советский военный лётчик, герой Великой Отечественной войны Николай Гастелло. Его «огненный таран» 26 июня 1941 года, когда летчик, сидя за штурвалом подбитого немцами самолета, направил его прямо на колонну вражеской техники, стал символом храбрости и готовности погибнуть за свою Родину.

10



Подвиг Н. Ф. Гастелло стал одним из самых известных в истории Великой Отечественной войны, а фамилия Гастелло — нарицательной. «Гастелловцами» стали называть лётчиков, совершивших «огненный таран».

Происхождение

Николай Францевич Гастелло родился 23 апреля (6 мая) 1907 года в Москве, в рабочем районе Пресня. Его отец — Франц Павлович Гастелло, белорус по

происхождению (по другой версии – русский немец), выходец из бедной крестьянской семьи, приехал в Москву в 1900 г. из села Плужины Новогрудского уезда Минской губернии в поисках заработка и лучшей доли. Он варил металл в специальных печах-вагранках (рабочий-вагранщик) в литейных мастерских на железной дороге. Работа эта была физически крайне тяжёлой, но и оплачивалась хорошо. Мать — Анастасия Семёновна Кутузова, русская по происхождению, была белошвейкой. Первым ребёнком в рабочей семье стал Николай, его сестра Нина родилась в 1912 году, а брат Виктор — в 1913 г. (погиб в сентябре 1942 г.).

В 1915-1918 гг. Николай Гастелло учился в 3-м Сокольническом городском мужском училище имени А. С. Пушкина. В 1918 году из-за голода в составе группы школьников-москвичей был эвакуирован в Башкирию, но в следующем году вернулся в Москву и в своё училище, где проучился до 1921 года.

Трудовую деятельность Николай Гастелло начал в 1923 г., став учеником столяра. В 1924 году семья Гастелло переехала в Муром, где Николай поступил рабочим на Паровозостроительный завод им. Ф. Э. Дзержинского, на котором работал и его отец. В 1928 году вступил в ВКП(б). В 1930 году семья Гастелло вернулась в Москву, и Николай поступил на работу в Первый государственный механический завод строительных машин имени 1-го Мая.

Служба

В мае 1932 призван в Красную Армию. Отправлен на учёбу в авиационную школу лётчиков в город Луганск. Учился в 11-й военной авиационной школе пилотов имени Пролетариата Донбасса. Впервые поднялся в небо на самолёте У-2. Затем летал на боевых самолётах — Р-1 и И-5. В декабре 1933 г. состоялся выпуск Школы военных пилотов. Николай мастерски пилотировал истребитель И-5, но, к удивлению командования, выпускник попросил направить его для прохождения службы в бомбардировочную авиацию.

«Моя мечта — тяжёлая авиация, большие корабли», — говорил он. И просьба его была удовлетворена. В 1933-1938 гг. служил в 82-й тяжелобомбардировочной эскадрилье 21-й тяжелобомбардировочной авиационной бригады, базирующейся в Ростове-на-Дону. Начав летать вторым пилотом на бомбардировщике ТБ-3, Николай Гастелло с ноября 1934 года уже самостоятельно пилотировал самолёт.

12



В 1938 году в результате реорганизации части Н. Гастелло оказался в 1-м тяжелобомбардировочном авиаполку (ТБАП). В мае 1939 года он стал командиром звена, а через год с небольшим — заместителем командира эскадрильи. В 1939 году участвовал в боях на Халхин-Голе в составе 150-го скоростного бомбардировочного авиационного полка, которому была придана эскадрилья 1-го ТБАП. Приходилось больше заниматься транспортными перевозками войск на Халхин-Гол, техники, вооружений, боеприпасов, продовольствия, вывозить в Читу раненных. Это был тяжелый труд, по 12-16 часов в сутки длилась работа. В перерывах лётчики спали прямо в кабинах своих самолётов или на траве под крылом. Помимо транспортных, были и боевые вылеты.

Однополчанином Гастелло по Халхин-Голу был батальонный комиссар Михаил Ююкин, который совершил первый в истории авиации таран наземной цели. Пилот направил свой подбитый бомбардировщик СБ, как писали советские газеты, «в самую гущу скопления противника».

Так против японцев был впервые применен принцип летчика-камикадзе, который они сами освоили через несколько лет, — хотя и произошло это по стечению обстоятельств, а не в результате решения командования.

Николай Гастелло участвовал в советско-финской войне и операции по присоединению Бессарабии и Северной Буковины к СССР. Основная задача перед летчиками на Карельском перешейке состояла в том, чтобы непосредственно поддерживать наступление наших войск бомбовыми ударами с воздуха, помочь прорвать линию Маннергейма. Авиация сыграла большую роль в прорыве вражеских укреплений. Бомбардировщики ТБ-3 шли на низкой высоте над передним краем врага и с ювелирной точностью на расстоянии всего лишь в 500-700 метров от наших войск наносили прицельные бомбовые удары по укреплениям финнов, ломая и взрывая вражеские доты и дзоты. Сразу же после авиационного удара наша пехота шла вперёд и занимала разрушенные укрепления врага, пока противник ещё не успевал опомниться. Это была очень опасная операция: она больше подходила не для тяжёлых, а для фронтовых скоростных штурмовиков, но дело в том, что необходимо было сбрасывать тяжелые бомбы, чтобы проломить и взорвать сильные укрепления врага.

Осенью 1940 года авиационная часть перебазировалась к западным границам, в город Великие Луки, а затем — в авиагородок Боровское под Смоленском. В 1940 году Н. Ф. Гастелло присвоено звание капитана. Весной 1941 года Ни-

колай Гастелло, пройдя соответствующую переподготовку, освоил самолёт ДБ-3ф.

Начало Великой Отечественной войны он встретил командиром 4-й эскадрильи 207-го ДБАП 3-го дальнебомбардировочного авиакорпуса, затем командовал 2-й эскадрильей этой же части. Ранним утром 24 июня 1941 г., когда на аэродроме Боровское инженеры, техники и младшие авиаспециалисты напряженно готовили свои бомбардировщики к выполнению боевого задания, послышался пронзительный вой сирены. Возле аэродрома пролетел одиночный бомбардировщик Ю-88, который совершал разведку в направлении на Смоленск. Через несколько минут вражеский бомбардировщик появился с противоположного направления и, пролетая вблизи аэродрома, открыл с малой высоты пулеметный огонь из всех своих огневых установок по нашим самолетам. Командир 4-й эскадрильи капитан Николай Францевич Гастелло отважно бросился к бомбардировщику, вскочил на верхнюю турельную установку и длинной пулеметной очередью ударил по штурмовавшему аэродром врагу. Подбитый «юнкерс» вынужден был пойти на снижение и приземлился на колхозном поле.

14 Немецких летчиков поймали. Пленный немецкий летчик потом заявил, что его очень удивил такой неожиданный оборот дела: *«Я много летал над Францией, Бельгией, Голландией, Норвегией. Стоило там появиться немецкому самолету, как все разбежались в разные стороны. А ваши летчики даже с земли ведут по нас огонь. У вас не только солдаты, но местные крестьяне и крестьянки бросились на нас с дубьем. Непонятная страна, непонятная война...»*.

Подвиг

За боевую инициативу, проявленную при отражении налета немецкой авиации на наш аэродром, и сбитый вражеский бомбардировщик командование авиадивизии представило капитана Николая Францевича Гастелло к правительственной награде. Но еще не успели документы оформить, как летчик совершил новый, поистине бессмертный подвиг, навеки прославив своё имя.

На третий день войны 207-й полк вылетел на очередное боевое задание в полном составе. Он бомбил наступающие войска противника в районе Пружаны-Кобрин. Полк точно отбомбился, но потерял десять самолётов. Самолёт капитана Гастелло был тоже подбит, тяжело ранен штурман. Гастелло дотянул до аэродрома и посадил подбитую машину. На четвёртый день вой-

ны самолёт ремонтировался, но капитан Гастелло летал на другом самолёте, бомбил Виленский аэродром противника. На пятый день войны, 26 июня, капитан Гастелло получил приказ на боевой вылет звеном — нанести бомбовый удар по войскам противника, идущим от Вильно к Минску.

Вылет произвели во второй половине дня. В паре с капитаном Гастелло летел экипаж старшего лейтенанта Фёдора Воробьёва. Он и описал всё случившееся. Шли на высоте 1000 метров. Через час с небольшим звено обнаружило южнее Радошковичей большую вражескую моторизованную колонну. Гастелло выбрал наибольшее скопление заправлявшихся немецких танков, автомашин и атаковал врага. Штурман Анатолий Бурденюк точно положил авиабомбы в цель. Командир эскадрильи делает второй, третий заход, воздушный стрелок-радист старший сержант Алексей Калинин и занявший место люкового стрелка адъютант эскадрильи (начальник штаба) лейтенант Григорий Скоробогатый обстреливают разбегающихся немцев.

Уходя от цели, с разворотом на солнце, Воробьёв заметил дым, идущий из самолёта Гастелло. Объятый пламенем самолёт кренился вправо, но Гастелло сумел выровнять машину и подал сигнал Воробьёву возвращаться на базу. Заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Федор Воробьев и штурман лейтенант Анатолий Рыбас и стали свидетелями подвига экипажа Гастелло. На их глазах самолет, объятый пламенем, развернулся на скопление немецких танков и автомашин, перешёл в пикирование и врезался в гущу неприятельской техники. До последнего момента из пылающего самолета вели огонь по противнику лейтенанты А.А. Бурденюк, Г.Н. Скоробогатый и старший сержант А.А. Калинин. Они сражались до конца.

15



Модель самолета (ДБ-3ф), на котором Гастелло совершил подвиг

Сослуживцы Николая видели, как он развернулся и направил машину в танковую колонну врага, которая шла на Запад. Взрыв произошел в районе деревни Радошковичи. В результате десятки немецких машин и цистерн с горючим взорвались вместе с самолетом героя. Многие видели, как над этим местом поднялся гигантский столб пламени. До сих пор неизвестно, какой был нанесен урон врагу, но ясно одно: фашисты не ожидали такого героизма и потеряли множество ценного транспорта во время взрыва.

Его боевые товарищи рапортовали о случившемся. Все они подтвердили факт самопожертвования и описали в деталях, как это было. Как позже выяснилось, под покровом ночи крестьяне пришли на место взрыва, вытащили труп летчика, обернули в парашют и похоронили неподалеку.

Как вспоминал командир авиакорпуса Н.С. Скрипко («По целям ближним и дальним»): *«Когда командир 42-й дальнебомбардировочной авиадивизии полковник М.Х. Борисенко доложил о героическом подвиге капитана Николая Гастелло, совершившего огненный таран, я приказал выслать самолет с фотоустановкой и сфотографировать с малой высоты место гибели экипажа.*

16

Буквально на другой день мы с бригадным комиссаром А.К. Одноволом держали в руках снимок, на котором отчетливо были видны воронка, образовавшаяся на месте удара самолета о землю, отброшенные при взрыве части корабля и много сгоревших вокруг фашистских танков и автомашин. Дорогой ценой заплатил враг за гибель легендарного экипажа Гастелло!

Я держал в руках снимок и думал, какая же огромная нравственная сила нужна человеку, чтобы пойти на такой жертвенный подвиг! Все летчики соединения были потрясены героической гибелью экипажа, испытывая одновременно глубокую печаль и гордость. Печаль оттого, что потеряли такого хорошего, душевного и отзывчивого летчика, как Николай Гастелло, членов его экипажа.

А гордость — потому, что своим подвигом Гастелло и его экипаж продемонстрировали непревзойденный моральный дух, доблесть и боевые качества советского воина. Ничто, даже угроза смерти, не может заставить его покориться врагу. До последней минуты жизни он помнит о высоком долге перед Родиной и даже смертью своей утверждает победу!»

Корреспондентский очерк «Капитан Гастелло», сделанный 10 июля 1941 года в «Правде» после сообщения Советского информбюро:

17



«На рассвете 26 июня на разных участках фронта лётчики собрались у репродукторов. Говорила московская радиостанция, диктор по голосу был старым знакомым — сразу повеяло домом, Москвой. Передавалась сводка Информбюро. Диктор прочёл краткое сообщение о героическом подвиге капитана Гастелло. Сотни людей — на разных участках фронта — повторили это имя...

Ещё задолго до войны, когда он вместе с отцом работал на одном из московских заводов, о нём говорили: «Куда ни поставь, всюду — пример». Это был человек, упорно воспитывающий себя на трудностях, человек, копивший силы на большое дело. Чувствовалось, Николай Гастелло — стоящий человек.

Когда он стал военным лётчиком, это сразу же подтвердилось. Он не был знаменит, но быстро шёл к известности. В 1939 году он бомбил белофинские военные заводы, мосты и доты, в Бессарабии выбрасывал наши парашютные десанты, чтобы удержать румынских бояр от грабежа страны. С первого же дня Великой Отечественной войны капитан Гастелло во главе своей эскадрильи громил фашистские танковые колонны, разносил в пух и прах военные объекты, в щепу ломал мосты. О капитане Гастелло уже шла слава в лётных частях. Люди воздуха быстро узнают друг друга.

Последний подвиг капитана Гастелло не забудется никогда. 26 июня во главе своей эскадрильи капитан Гастелло сражался в воздухе. Далеко внизу, на земле, тоже шёл бой. Моторизованные части противника прорывались на советскую землю. Огонь нашей артиллерии и авиация сдерживали и останавливали их движение. Ведя свой бой, Гастелло не упускал из виду и бой наземный.

Чёрные пятна танковых скоплений, сгрудившиеся бензиновые цистерны говорили о заминке в боевых действиях врага. И бесстрашный Гастелло продолжал своё дело в воздухе. Но вот снаряд вражеской зенитки разбивает бензиновый бак его самолёта.

Машина в огне. Выхода нет.

Что же, так и закончить на этом свой путь? Скользнуть, пока не поздно, на парашюте и, оказавшись на территории, занятой врагом, сдаться в постыдный плен?

Нет, это не выход.

И капитан Гастелло не отстёгивает наплечных ремней, не оставляет пылающей машины. Вниз, к земле, к сгрудившимся цистернам противника мчит он огненный комок своего самолёта. Огонь уже возле лётчика. Но земля близка. Глаза Гастелло, мучимые огнём, ещё видят, опалённые руки твёрды. Умирающий самолёт ещё слушается руки умирающего пилота.

*Так вот закончится сейчас жизнь — не аварией, не пленом — подвигом!
Машина Гастелло врезается в «толпу» цистерн и машин —
и оглушительный взрыв долгими раскатами сотрясает воздух сражения:
взрываются вражеские цистерны.*

*Мы помним имя героя — капитан Николай Францевич Гастелло. Его семья
потеряла сына и мужа, Родина приобрела героя.*

*В памяти навсегда останется подвиг человека, рассчитавшего свою смерть
как бесстрашный удар по врагу».*



19

6 июля 1941 года в сообщении Советского информбюро, переданном по радио, вся страна узнала об огненном таране летчика. Ровно через месяц после совершения подвига, 26 июля, капитану Гастелло посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Орденами Отечественной войны I степени Родина отметила членов героического экипажа — штурмана А.А. Бурденюка, воздушного стрелка-радиста А. А. Калинина, люкового стрелка Г.Н. Скоробогатого.

Вскоре подвиг Гастелло получил широкое освещение в советских СМИ. О нем узнали миллионы людей по всей стране. Восхищению не было предела. Подвиг стал примером мужества и вдохновлял летчиков все годы войны.

Память

Приказом министра обороны СССР капитан Н.Ф. Гастелло был навечно зачислен в списки лётного состава 2-й эскадрильи 194-го отдельного гвардейского Брянского Краснознамённого военно-транспортного авиационного полка.

Драматург И.В. Шток в 1947 году написал пьесу «Гастелло», в которой главный герой совершает свой «огненный таран» в одиночку и на истребителе.

География памяти

Гастеллово — посёлок в Славском районе Калининградской области;

Гастелло — село в Тенькинском районе Магаданской области;

Гастелло — посёлок в Поронайском районе Сахалинской области;

Гастелло — железнодорожная станция Сахалинского региона Дальневосточной железной дороги;

Гастелловка — река на острове Сахалин;

Гастелло — село в Жаркаинском районе Акмолинской области Казахстана;

Имени Гастелло — прииск в Тенькинском районе Магаданской области.

Имя Гастелло носят улицы во многих городах России, Украины, Белоруссии, Казахстана и Молдавии (Приднестровья).

Памятники Н. Ф. Гастелло установлены:

- на шоссе Минск-Вильнюс — на месте, где, как считалось, совершил свой таран Н. Гастелло (1976);
- в г. Москва, в Сокольниках;
- в г. Кулебаки Нижегородской области;
- в г. Муроме Владимирской области;
- в г. Починке Смоленской области (на въезде в город);
- в г. Ростов-на-Дону Ростовской области;
- в г. Уфе, Республика Башкортостан (1985). В Уфе есть также район города, памятный сквер и стадион, названные в честь Н. Ф. Гастелло. В 1977-1992 гг. в чемпионатах СССР по футболу Уфу представлял спортивный клуб имени Николая Гастелло (в настоящее время — футбольный клуб «Гастелло»), в городе имеется также шашечный клуб «Гастелло»;
- в г. Луганске (на территории бывшего Ворошиловградского высшего военного авиационного училища штурманов), Украина;



- в г. Одессе (Украина) на улице, носящей его имя, расположена средняя школа № 31 имени Н. Гастелло. Напротив школы, в небольшом сквере, памятник Николаю Гастелло;
- в г. Фергане Узбекской ССР на территории дислокации полка военно-транспортной авиации, носящего имя Гастелло, был установлен памятник ему;

- в г. Чойбалсан (Монголия) во дворе школы № 1, носящей его имя. Монголами данный памятник Гастелло позиционируется, прежде всего, как лётчику — участнику боёв на Халхин-Голе;
- в пгт. Радошковичи (Молодечненский район Минской области Белоруссии) в сквере на площади, носящей его имя;
- в посёлке Хлебниково (ныне — территория г. Долгопрудный) Московской области, около средней школы № 3, носящей его имя.
- в Омской области, на территории детского оздоровительного лагеря имени капитана Гастелло.

Также:

- в г. Кызыл (Республика Тува) есть парк культуры и отдыха имени Н. Ф. Гастелло;
- в г. Хабаровске есть сквер и парк имени Гастелло, в настоящее время парк заброшен;
- в г. Краснодар имя Гастелло носит средняя школа № 17;
- в г. Санкт-Петербург именем Гастелло названа средняя школа № 366;
- в честь Н. Ф. Гастелло названо сельскохозяйственное предприятие в Минском районе Минской области Белоруссии (ОАО «Гастелловское»).

22

Мемориальная доска в память о Гастелло установлена Российским военно-историческим обществом на здании ростовской гимназии № 36, в которой он учился.

«Мы помним имя героя — капитан Николай Францевич Гастелло. Его семья потеряла сына и мужа, Родина приобрела героя. В памяти навсегда останется подвиг человека, рассчитавшего свою смерть как бесстрашный удар по врагу», - писала газета «Правда» в июле 1941 года.

Подвиг Николая Гастелло в тяжелейший начальный период войны стал для советских людей символом мужества и героизма.



Герои огненных таранов

«Они погибли, но смертью своей возвеличили наш народ.

Они мстили врагу даже своей героической смертью.

*Шапки долой, мы склоняем боевые
знамёна перед прахом
героев, имена которых
бессмертны.*

Слава отважным!

Будем достойны их, друзья!»

Из фронтовой газеты

23



«В истории авиации таран — совсем новый и никем и никогда, ни в одной стране никакими летчиками, кроме русских не испробованный прием боя... Советских летчиков толкает на это сама природа, психология русского крылатого воина, упорство, ненависть к врагу, смелость, соколиная удадь и пламенный патриотизм...» А. Толстой. «Таран». Газета «Красная звезда» от 16 августа 1941 г.

Советские летчики во время Великой Отечественной войны использовали различные техники воздушного тарана.



Удар пропеллером самолёта по хвостовому оперению врага

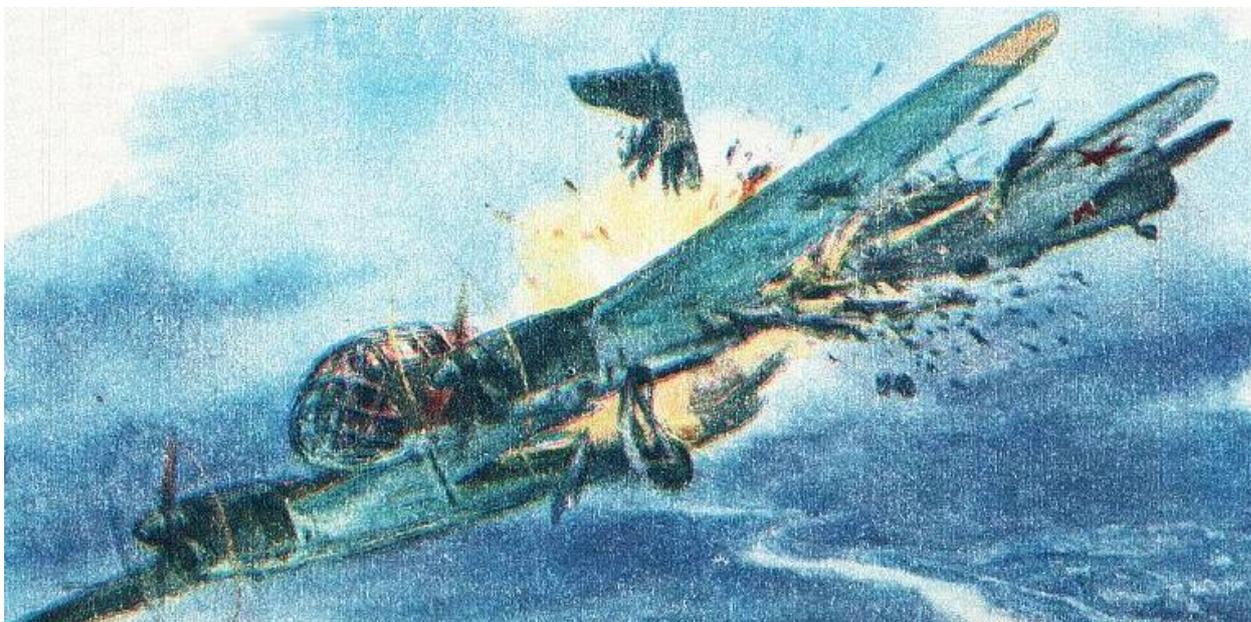
Атакующий самолёт заходит на противника сзади и наносит удар пропеллером по его хвостовому оперению. Этот удар приводил к разрушению вражеского самолёта или потере управляемости. Это была самая распространённая техника воздушного тарана во время Великой войны. При правильном исполнении пилот атакующего самолёта имел довольно хорошие шансы, чтобы уцелеть. При столкновении с самолётом врага обычно страдает только пропеллер, и даже если он выходил из строя, были шансы посадить машину или прыгнуть с парашютом.

24



Удар крылом

Производился как при лобовом сближении самолётов, так и при заходе на врага сзади. Удар наносился крылом по хвосту или фюзеляжу вражеского самолёта, в том числе кабине лётчика самолёта-цели. Иногда таким приёмом завершали лобовую атаку.



25

Удар фюзеляжем

Он считался самым опасным для пилота видом воздушного тарана. К этому приёму также относят столкновение самолётов при лобовой атаке. Интересно, что даже при таком исходе, некоторые пилоты выживали.



Как показывает статистика, при совершении воздушного тарана гибло примерно 37% пилотов. Остальные лётчики не только оставались живы, но даже сохраняли самолёт в более или менее боеспособном состоянии, так многие машины могли продолжать воздушный бой и совершали удачную посадку.

Есть примеры, когда лётчики совершали по два успешных тарана в одном воздушном бою. Несколько десятков советских лётчиков совершили т. Н. «двойные» тараны, это когда с первого раза самолёт врага сбить не удавалось и тогда приходилось добивать его вторым ударом. Есть даже случай, когда лётчику-истребителю О. Кильговатову, чтобы уничтожить противника, пришлось совершить четыре таранных удара. 35 советских лётчиков совершили по два тарана, Н.В. Терёхин и А.С. Хлобыстов – по три.

Герои первого тарана

В начальный период войны были убиты или попали в плен миллионы бойцов, под бомбами погибли сотни тысяч мирных жителей, под удары врага попала большая часть военной техники — танков и самолетов.

26

За три месяца боев Красная Армия, отступая, отдала на поругание врагу территорию, равную по величине всем странам, захваченным немцами за 22 предшествующих месяца 1939 и 1940 военных лет: Бельгии, Нидерландам, Норвегии, Польши, оккупированной части Франции, Греции и Югославии. Неимоверно выше (более чем в 10 раз) были и потери наших войск в живой силе (убитыми, ранеными, пленёнными).

Противопоставить неукротимому движению железной немецкой машины можно было только личный героизм. Каждый десятый воин сражался на смерть. Гитлеровские руководители оставили в дневниках записи о начальных месяцах войны, в них — удивление героизмом русских. В тех боях немцы потеряли в три раза больше солдат, чем при захвате Западной Европы.

В 1941 совершено 192 тарана, в 1942 – 165, в 1943 – 163, 1944 – 54, в 1945 – 22. В первый день войны — пошли на таран 19 лётчиков.

«Счет воздушным таранам, — пишут историки, — открыл старший лейтенант Иван Иванович Иванов».

Иван Иванович Иванов



27

На рассвете 22 июня 1941 года старший лейтенант Иван Иванов поднялся в небо по боевой тревоге во главе звена И-16 (по другой версии лётчики были на И-153) на перехват группы вражеских самолётов, которые приближались к аэродрому Млынов. В воздухе советские лётчики обнаружили 6 двухмоторных бомбардировщиков He-111 из 7-го отряда эскадры KG 55 «Гриф». Старший лейтенант Иванов повёл звено истребителей в атаку на противника. Звено советских истребителей спикировало на ведущий бомбардировщик. Стрелки бомбардировщиков открыли огонь по советским самолётам. Выйдя из пикирования, И-16 повторили атаку. Один из «хейнкелей» был подбит. Остальные вражеские бомбардировщики, сбросили бомбы, не дойдя до цели и стали уходить на запад. После успешной атаки оба ведомых Иванова пошли на свой аэродром, так как, уходя от огня стрелков врага, маневрируя, израсходовали почти всё топливо. Иванов пропустив их на посадку, продолжал преследование, но затем, также решил садиться, т.к. горючее кончалось, а боезапас закончился. В это время над советским аэродромом появился вражеский бомбардировщик. Заметив его, Иванов пошёл ему навстречу, но немец, ведя пулемётный огонь, не сворачивал с курса. Единственным способом остановить врага остался таран. От удара бомбардировщик (советский самолёт отсек винтом хвост немецкой машины), потерял управление и врезался в землю. Немецкий экипаж погиб весь. Но и самолёт И. Иванова был сильно повреждён. Из-за малой высоты лётчик не смог использовать парашют и погиб. 2 августа 1941 года старший лейтенант Иван Иванович Иванов посмертно стал Героем Советского Союза.

Пётр Степанович Чиркин



Полыхающий самолет на противника направил 27-летний старший лейтенант Петр Чиркин. Это произошло в разгар боя у города Стрый на Западной Украине. Символично, что свой подвиг он совершил в первый день войны — 22 июня 1941 года. Истребитель И-153 ворвался прямо центр немецкой танковой колонны.

28 Это же сделал капитан Григорий Храпай 24 июня 1941 г. в районе Броды на реке Шара, а 25 июня 1941 г. — лётчик А.И. Авдеев и штурман П. Стреленко.



Жуков М.П., Здоровцев С.И. и Харитонов П.Т. у И-16

Одними из первых, кто пошел на таран в годы Великой отечественной войны, были летчики Ленинградского военного округа — П. Т. Харитонов и С. И. Здоровцев. Что не удивительно: ведь за их спинами был Ленинград. Именно эти летчики и стали первыми Героями Советского Союза, получившими 8 июля 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР это звание за подвиг, совершенный в Великой Отечественной войне.

Андрей Степанович Данилов



29

На рассвете 22 июня 1941 года заместитель командира эскадрильи по политической части истребительного авиаполка №127 старший политрук А. С. Данилов со своими летчиками патрулировал над городом Гродно (Беларусь). Неожиданно с разных сторон к городу стали подходить фашистские бомбардировщики и истребители. Эскадрилья рассредоточилась. Завязались групповые воздушные бои.

Данилов сбил два вражеских самолета. Но в круговерти воздушного боя им были израсходованы все боеприпасы. Тогда, приблизившись к самолету врага вплотную, А. С. Данилов направил свой И-153 на вражескую машину и винтом отрубил ей крыло. Фашистский самолет вспыхнул и начал падать. Скоро в «Правде» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении А. С. Данилова орденом Ленина посмертно.

Но Андрей Степанович не погиб. Тяжело раненый, он совершил посадку на самолете. Колхозники деревни Черлен доставили отважного пилота в медсанбат. После выздоровления старший политрук Данилов вернулся в

строй и вел воздушные бои на Ленинградском и Волховском фронтах. Окончание войны застало А. С. Данилова на Забайкальском фронте.

Политрук Данилов А.С.- единственный из советских летчиков, совершивших тараны 22.06.1941 и доживший до конца войны.

Дмитрий Васильевич Кокорев



30

Примерно в это же время свой таран совершил младший лейтенант Дмитрий Васильевич Кокорев. После того, как началась война, командир полка майор Полуниин поручил молодому лётчику разведать обстановку в районе государственной границы СССР, которая стала теперь линией боевого соприкосновения советских и немецких войск.

В 4 часа 05 минут утра, когда Дмитрий Кокорев возвращался с разведки, люфтваффе совершили по аэродрому первый мощный удар, т. К. полк мешал пролёту вглубь страны. Бой был жестокий. Аэродром был сильно разрушен. И тут Кокорев увидел разведчик-бомбардировщик «Дорнье-215» (по другой информации, многоцелевой самолёт Me-110), уходящий от советского аэродрома. Судя по всему, это был гитлеровский разведчик, который выполнял контроль результата первого удара по истребительному авиаполку. Гнев ослепил советского лётчика, круто рванув высотный истребитель «МиГ» в боевой разворот, Кокорев пошёл в атаку, в горячке он открыл огонь раньше времени. Промахнулся, зато немецкий стрелок ударил метко – строчка разрывов прошила правую плоскость его машины.

Вражеский самолёт на максимальной скорости уходил к государственной границе. Дмитрий Кокорев пошёл на вторую атаку. Он сокращал расстояние,

не обращая внимания на бешеную стрельбу немецкого стрелка, подойдя на расстояние выстрела, Кокорев нажал гашетку, но боезапас кончился. Долго советский лётчик не думал, врага отпускать нельзя, он резко добавил скорости и кинул истребитель на вражескую машину. «МиГ» рубанул винтом около хвостового оперения «Дорнье».

К сожалению, герой не дожил до Победы. Он совершил 100 боевых вылетов, сбил 5 самолётов врага. Когда его полк воевал под Ленинградом, 12 октября разведка сообщила, что на аэродроме в Сиверской обнаружено большое количество вражеских «Юнкерсов». Погода была нелётная, немцы не поднимались в воздух в таких условиях и не ждали наших самолётов. Было решено нанести удар по аэродрому.

Зажигательные бомбы с малой высоты ударили точно в цель, пулемётный огонь и реактивные снаряды истребителей довершили разгром. Немцы смогли поднять в воздух только один истребитель. Пе-2 уже отбомбились и уходили, только один бомбардировщик отстал. Кокорев бросился на его защиту. Он сбил противника, но в это время очнулась противовоздушная оборона немцев. Самолёт Дмитрия был сбит и упал.

31

Сергей Иванович Колыбин



К августу 1941 года на его счету было 18 боевых вылетов и 2 сбитых самолёта противника.

24 августа Колыбин получил приказ об уничтожении моста через Днепр в районе села Окуниново Козелецкого района Черниговской области. Во время захода на цель «Ил» лейтенанта Колыбина был подбит. Сбросив бомбы на мост, он направил свой горящий самолет на колонну немецкой техники.

Вернувшиеся на аэродром сослуживцы доложили – мост взорван, командир звена лейтенант Колыбин пал смертью храбрых, протаранив колонну гитлеровцев.

Из списков части Сергей был исключен как погибший. Только в 1945 году в заключенном № 15714, чудом спасшемся от казни в немецком концлагере Флоссенбург, опознают Сергея Колыбина.

Виктор Васильевич Талалихин



32

Виктор Васильевич Талалихин совершил ночной таран, который стал самым знаменитым в этой войне, сбив в ночь на 7 августа 1941 года на И-16 в районе Подольска (Подмосковье) бомбардировщик Хе-111. Долгое время считалось, что это первый ночной таран в истории авиации.

Только позднее стало известно, что в ночь на 29 июля 1941 года летчик-истребитель 28-го ИАП Пётр Васильевич Еремеев на самолёте МиГ-3 таранным ударом сбил вражеский бомбардировщик «Юнкерс-88». Он погиб 2 октября 1941 года в воздушном бою (21 сентября 1995 года Еремеев за мужество и воинскую доблесть, посмертно удостоен звания Героя России).

27 октября 1941 года 6 истребителей под командованием В. Талалихина вылетела на прикрытие наших сил в район деревни Каменки, на берегу Нары (85 км западнее столицы). Они столкнулись с 9 вражескими истребителями, в схватке Талалихин сбил один «мессер», но другой смог его подбить, лётчик пал смертью храбрых...

Алексей Николаевич Сторожаков



Во время битвы за Ленинград, так же направил свою горящую машину в колонну вражеских бронетранспортёров заместитель командира эскадрильи 154-го истребительного авиационного полка Сторожаков Алексей Николаевич.

33

10 сентября 1941 года в районе станции Мариенбург Ленинградской области, он вступил в бой с девятью мессершмитами и, будучи тяжело раненным, решил не размениваться по мелочам. Лётчик в этой схватке погиб.

Семён Косинов, Иван Черных, Назар Губин-боевой состав «Огненного экипажа»



Семен Косинов



Иван Черных



Назар Губин



Иван Черных, Назар Губин и Семён Косинов вошли в историю как «огненный экипаж». В честь каждого из троих лётчиков названы улицы в Ленинграде, при защите которого они героически погибли.

16 декабря 1941 года звено в составе двух самолётов Пе-2 (экипажи Черных и Солдатова) под прикрытием пяти истребителей выполняло боевое задание по нанесению бомбового удара по скоплению живой силы и техники врага в районе железнодорожной станции Чудово (ныне — Новгородская область). В этом районе много дней подряд шла подготовка войск фашистов к переброске на Ленинград.

Рваные серые тучи, цепляясь за шпиль Адмиралтейства, уходили на юго-восток. В сложных метеорологических условиях пикирующие бомбардировщики точно вышли на заданную цель.

Но фашисты обнаружили наши самолёты и, не жалея снарядов, пытались не пропустить отважную пару. При подходе к цели советские бомбардировщики увидели впереди по курсу сплошную завесу огня от разрывов зенитных снарядов. Казалось, пробиться к цели невозможно. Но отступить было нельзя — задание следовало выполнить! Бомбардировщики смело пошли на прорыв огненного кольца зенитной артиллерии.

34

Самолёт Ивана Черных был подбит. Лётчик успешно управлял неисправной машиной, но полезшее по крыльям пламя сбить не удалось. Горящий самолёт развернулся в сторону цели и сбросил бомбы на врага.

Назар Губин поливал фашистов огнём из пулемёта. Выйдя из атаки, объятый пламенем бомбардировщик снова развернулся на дорогу, где в панике метались враги. Экипаж передал по радио: «Прощайте» — и, направив горящий самолёт на скопление танков и автомашин, врезался в фашистскую колонну.

Иван Черных и его боевые друзья — одни из тех, кто жизнью своей закрыли фашистам дорогу на Ленинград.

В полковой стенгазете в заметке «Самый трудный боевой вылет» приведены воспоминания командира эскадрильи Солдатова: *«Пикировщик огненным мечом падал на цель. Ещё миг — и в колонне вражеских танков раздался мощный взрыв! Пламя и дым вознеслись выше облаков... Экипаж погиб, защищая Ленинград».*

Александр Иванович Гарбуз



35

Александр Гарбуз начинал войну в бомбардировочной авиации, а затем стал летчиком-штурмовиком. Третьего августа 1942 года четыре Ил-2 под командованием лейтенанта Зинченко, в составе которых Александр Гарбуз был ведущим второй пары, вылетели на уничтожение живой силы противника на Киришском направлении.

В ходе атаки по заданным целям в бензобак его «Ила» угодила снаряд, самолет загорелся. Пламя охватило кабину. Тогда летчик решил направить самолет на вражескую колонну. Чтобы нанести наибольший ущерб, до последнего вел огонь из пушек и пулеметов. Затем последовал удар и мощный взрыв.

Вернувшиеся летчики доложили командованию о героической гибели Гарбуза. Но пилот оказался жив. Очнувшись среди обломков, он, несмотря на страшную боль, сумел уйти в ближайший лес, укрывшись от противника, а затем выйти к своим. Александр получил страшные ожоги и нуждался в длительном лечении, но из госпиталя вскоре сбежал в свой полк.

Он не мог спать на спине, с трудом сидел, но хотел вернуться в строй. И сумел это сделать!

В ноябре 1942 года Александр Гарбуз был награжден орденом Ленина. 12 января 1943 года его самолет не вернулся из боевого вылета. Второго чуда не произошло...

Пропавшие в облаках

«Гастелловский подвиг» совершили четыре женщины. Это Любовь Ольховская, лейтенант, командир эскадрильи бомбардировочного полка, Лидия Егорова и Александра Полякова, посмертно награждённые орденом Красной Звезды, и Екатерина Зеленко, сбившая тараном фашистский самолёт-разведчик, удостоенная звания Героя Советского Союза.



Любовь Ольховская



Лидия Егорова



Александра Полякова



36

Екатерина Ивановна Зеленко



Екатерина Ивановна Зеленко стала первой женщиной на планете, которая совершила воздушный таран. Зеленко закончила Воронежский аэроклуб (в 1933 году), 3-ю Оренбургскую военно-авиационную школу им. К. Е. Ворошилова (в 1934 году). Служила в составе 19-й лёгкой бомбардировочной авиационной бригады в Харькове, была лётчиком-испытателем. В течение 4 лет она освоила семь типов самолётов. Это единственная женщина пилот, которая участвовала в «Зимней войне» (в составе 11-го легкособомбардировочного авиационного полка). Была награждена Орденом Красного Знамени – совершила 8 боевых вылетов.

Зеленко Екатерина Ивановна, на лёгком бомбардировщике Су-2 была атакована девятью немецкими истребителями. Один ей удалось сбить, а после того, как у неё кончился боезапас, она протаранила второй вражеский самолёт. От удара крылом по фюзеляжу «мессершмитт» разломился пополам, а Су-2 взорвался. Лётчица погибла. Посмертно, ей было присвоено звание Героя Советского Союза.

*Они не погибли — их
Смерти не верьте.
Они, как и прежде,
С нами в строю.
Летят по великой
Дороге бессмертия
В историю битв
За Отчизну свою.*

Четыре воздушных тарана – Борис Иванович Ковзан

37



Это единственный в мире лётчик, который совершил четыре воздушных тарана, причём трижды он возвращался на родной аэродром на своём самолёте. 13 августа 1942 года на одномоторном истребителе Ла-5 капитан Б. И. Ковзан совершил четвёртый таран. Лётчик обнаружил группу вражеских бомбардировщиков и истребителей и вступил с ними в схватку. В ожесточённом бою его самолёт был подбит. Вражеская пулеметная очередь пришлась по кабине истребителя, была разбита приборная доска, осколками посеколо голову лётчика. Машина горела. Борис Ковзан почувствовал резкую боль в голове и одном глазу, поэтому с трудом заметил, как один из немецких самолётов пошел на него в лобовую атаку. Машины быстро сближались. «Если сейчас

немец не выдержит и отвернет вверх, тогда надо будет таранить», — подумал Ковзан. Раненый в голову пилот на горящем самолёте шел на таран.

Когда самолеты столкнулись в воздухе, Ковзана от резкого удара выбросило из кабины, т. к. ремни просто лопнули. 3500 метров он пролетел, не раскрывая парашюта в полубессознательном состоянии, и только уже над самой землей, на высоте всего 200 метров, очнулся и дернул за вытяжное кольцо. Парашют смог раскрыться, но удар о землю всё равно был очень сильным. Советский ас пришел в себя в госпитале Москвы на седьмые сутки. У него было несколько ранений осколками, оказались сломанными ключица и челюсть, обе руки и ноги. Правый глаз лётчика врачам спасти не удалось. Два месяца продолжалось лечение Ковзана.

Все хорошо понимали, что в этом воздушном бою его спасло только чудо. Приговор комиссии для Бориса Ковзана был очень тяжёл: «Больше летать нельзя». Но это был настоящий советский сокол, который не представлял себе жизни без полетов и неба. Ковзан добивался своей мечты всю жизнь! Его в своё время не хотели принимать в Одесскую военно-авиационную школу, тогда Ковзан приписал себе год и упросил врачей медицинской комиссии, хотя не добирал 13 килограммов веса до нормы. И он добился своей цели. Его вела твёрдая уверенность, если постоянно стремиться к цели — она будет достигнута.

38

Он был ранен, но теперь здоров, голова на месте, руки и ноги восстановились. В итоге лётчик добрался до главкома ВВС А. Новикова. Тот пообещал помочь. Получено новое заключение медкомиссии: «Годен к полетам на всех типах истребителей». Борис Ковзан пишет рапорт с просьбой направить его в воюющие части, получает несколько отказов. Но и в этот раз добился своего, пилота зачислили в 144-ю дивизию противовоздушной обороны (ПВО) возле Саратова.

Всего за годы Великой Отечественной войны советский пилот совершил 360 боевых вылетов, принял участие в 127 воздушных боях, сбил 28 немецких самолетов, причём 6 из них уже после тяжёлого ранения и будучи одноглазым. В августе 1943 года получил звание Героя Советского Союза.

За время Сталинградской битвы 12 пилотов повторили подвиг Николая

В Иловлинском районе больше 50 братских могил. Во время войны его защищало свыше десятка дивизий, было много боевых операций. Шестая полевая армия вермахта стремилась к Дону. Противник захватил несколько плацдармов, а здесь была наша переправа.

Немцы восстановили ее и начали перебрасывать свои моторизованные части, - рассказывает историк и донской казак Виктор Чекунов. – Наши летчики препятствовали этому.

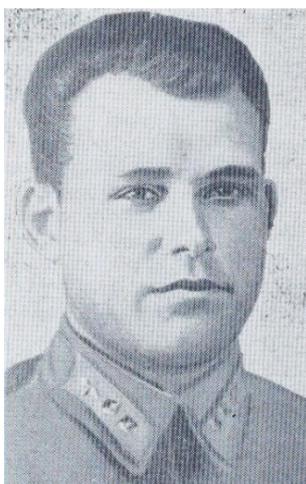
19 августа 1942 года самолет командира звена 622-го штурмового авиационного полка Михаила Преснякова был подбит. И летчик направил горящий Ил-2 на скопление танков у реки. Через три дня, 22 августа, командир звена 688-го штурмового авиационного полка Иван Богачев в такой же ситуации бросил пылающую машину на мост с бронетехникой.

Лейтенанты Михаил Пресняков и Иван Богачев не получили звания Герой Советского Союза. Об их подвиге знали сослуживцы, но тогда было не до наград. Имена Миши и Ивана удалось вырвать у забвения: на берегу Дона им поставили памятник – крест и камень.

- Теперь будем ходатайствовать перед Минобороны о присвоении звания Герой России Михаилу Алексеевичу Преснякову и Ивану Семеновичу Богачеву.



Василий Николаевич Гречишкин



40

Василий Гречишкин - военный лётчик, Герой Советского Союза. 30 сентября 1943 года советские авиаторы наносили воздушный удар по войскам противника у Ленинграда. В операции участвовал и Василий Гречишкин. После выполнения боевой задачи он решил зайти ещё на один круг. Его машину подбили. Герой не покинул горящий самолёт и направил его на артиллерийские позиции немцев. В итоге он уничтожил около трёх десятков врагов и четыре орудия. До этого смертельного подвига Гречишкин уже совершил 152 боевых вылета. Звание Героя Советского Союза он получил посмертно в 1944 году.

Михаил Федорович Шаронов



Михаил Шаронов - военный лётчик, Герой Советского Союза. В 1944 году Михаил Шаронов участвовал в операции по прорыву блокады Ленинграда. В тот момент он был старшим лейтенантом. Лётчик считал, что не должен погибнуть напрасно. Поэтому когда в районе Аннолово-Новолисино его само-

лёт сбила зенитная артиллерия, он не сомневался ни минуты. Потратив весь боезапас машины, Шаронов в крутом вираже спикировал в грузовики с боеприпасами. В тот момент возле них вальяжно расположились солдаты вермахта. Таким образом, самолёт героя одним махом уничтожил около 50 немцев. Михаил Шаронов получил звание Героя Советского Союза посмертно.

Виктор Петрович Носов



41

Не было спокойствия от советских таранов, немцам и на море. Экипаж Виктора Петровича Носова из состава 51-го минно-торпедного полка ВВС Балтийского флота совершил первый в истории войны таран судна с помощью тяжёлого бомбардировщика. Лейтенант командовал торпедоносцем А-20 (американский Douglas A-20 Havoc).

13 февраля 1945 в южной части Балтийского моря при атаке вражеского транспорта в 6 тыс. тонн советский самолёт был подбит. Командир направил горящую машину прямо в транспорт противника.

Самолёт попал в цель, произошёл взрыв, вражеское судно затонуло. Огромный столб пламени и дыма поднялся вверх, и транспорт водоизмещением 8000 тонн стал быстро оседать на корму и затонул.

Экипаж самолета: лейтенант Виктор Носов (командир), младший лейтенант Александр Игошин (штурман) и сержант Фёдор Дорофеев (стрелок-радист), погибли смертью храбрых.

Это был первый в истории войны таран тяжелым бомбардировщиком в Балтийском море. Оперативная сводка Информбюро 15 февраля 1945 г. сообщала: *«Экипаж в составе Носова, Игошина, Дорофеева погиб смертью храбрых. Другие наши самолеты, продолжая атаки, потопили второй транспорт водоизмещением 10 тысяч тонн».*

Михаил Егорович Янко



42

Последний таран Второй Мировой войны 10 августа 1945 года совершил командир звена 37-го штурмового авиационного полка 12-й штурмовой авиационной дивизии ВВС Тихоокеанского флота Михаил Янко. Его самолет был подбит во время штурма занятого японцами корейского порта Расин.

Поврежденную машину летчик направил во вражеский объект на берегу. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 сентября 1945 года Михаилу Янко посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Смелым орлом летал он в небе, как орёл бился с врагами, и погиб как герой. Он не погиб, его смерти не верьте, Он, как и прежде, с нами в бою. Летит по великой дороге бессмертья в историю битв за Отчизну свою. Так заканчивалась листовка политотдела дивизии, посвященная подвигу М. Янко.

Жители Кореи – свидетели этого беспримерного подвига – назвали Михаила Янко огненным человеком. Книга военного корреспондента капитана 2 ранга В.Т. Королёва «Герои Тихоокеанцы», которую автор подарил семье героя, начинается с описания жизни и героического подвига М. Янко.

Имя Героя Советского Союза Михаила Янко высечено на мраморном пилоне Зала Славы Музея Великой Отечественной войны на Поклонной горе.

Бессмертная эскадрилья

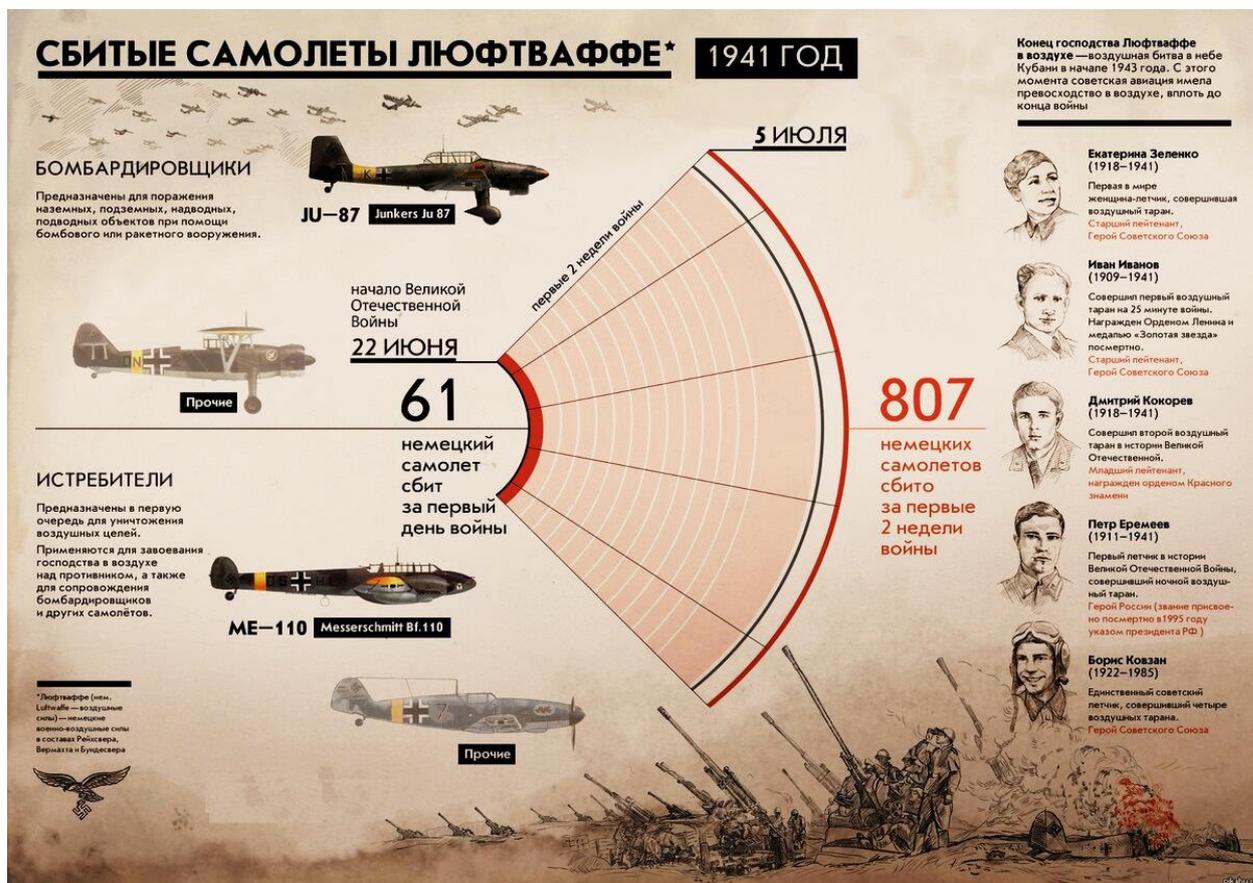
«И я попрошу Бога, Духа и Сына, –
Чтоб выполнил волю мою:
Пусть вечно мой друг защищает мне спину,
Как в этом последнем бою!»
В. Высоцкий

С авиацией Польши было покончено за 8 дней, с Францией немецкая авиация расправилась за 6 недель, с Норвегией - за 2 с половиной недели.

Нашим пилотам противостояли хорошо подготовленные профессионалы, имевшие опыт боев в Европе и летавшие на совершенных моделях истребителей.

Перед нападением на Советский Союз военно-воздушные силы Германии не рассматривали советских лётчиков в качестве серьёзных противников и считали, что создать неприятности немецким асам они не могут. Скоро им пришлось кардинально поменять своё отношение к советским лётчикам.

43



Громя фашистов, отстаивая свободу и независимость Родины, советские летчики на протяжении всей войны проявляли массовый героизм. Наши летчики оказали героическое сопротивление опытному, технически превосходящему противнику в начальный период войны, а в августе 1941 г. начали бомбардировки Берлина и других немецких городов.

Несмотря на большой урон, нанесённый в первые дни войны нашей авиации, в результате бомбардировки аэродромов, врагу не удалось сломить высокий моральный дух наших летчиков и их непоколебимую стойкость. Господство в воздухе немецких асов оказалось временным. Люфтваффе начали терпеть поражения в небе Москвы, Сталинграда, Кубани, Курска.

Таранные удары в воздухе прочно вошли в практику боя летного состава всех родов авиации. Их называли огненными таранами. За годы войны летчики-штурмовики совершили около 300 огненных таранов.

Героизм наших летчиков проявлялся не только в применении таранного удара. Он, прежде всего, заключался в их стремлении нанести врагу максимальный урон, не взирая на его численное преимущество или другие неблагоприятные условия. Обычно советские лётчики от боя не уклонялись, героически сражались с превосходящими силами противника. Кроме этого, ответственность за судьбу своих боевых товарищей и безусловное стремление к выполнению боевой задачи также лежали в основе подвигов наших лётчиков.

Авиация воевала для того, чтобы подавить огневую мощь противника в небе и на земле, разрушить наземные укрепления, защитить свои и потопить чужие военные корабли, расчистить своим пехоте, артиллерии и танкам путь для наступления, путь к Победе.

Советские летчики, которым было суждено выжить в боях 1941-1942 года (не более 10%) стали опытными асами. В 1943 году молодежь после училищ отправляли не на фронт, а в запасные полки, где их учили воевать опытные инструкторы- фронтовики. Потери значительно сократились и к удивлению немецких асов им стали противостоять закаленные воздушные бойцы. Именно в это время советская авиация завоевала господство в небе.

В годы Великой Отечественной войны советские летчики сбили 57 тысяч вражеских самолетов. Свыше 800 летчиков-истребителей были удостоены звания Героя Советского Союза.

*Воздушный бой, он очень жуткий,
В бою - натянут, как струна,
От перегрузок трудно вспомнить,
А где же небо, где земля.*

*То виражи, то пилотажи,
То бочки крутишь, как шальной.
Прицельно бьёшь, в тебя стреляют
Нет, не попали, ты живой.*

*Живой и сам себе не веришь,
Что пережил ты град стальной.
И даже губы покусаяешь,
Чтоб убедиться, что живой.*

*Живой, а завтра снова в небо.
И снова тот воздушный бой.
И самолёт твой на форсаже
Завоев волком, как живой*

45

*Живой и ты из боя вышел.
Всё перенёс, всё пережил.
Что ранен был и не услышал,
Лишь при посадке ощутил.*

*Война, любовь – не совместимы.
Любовь войну переживёт.
А ранен был- ну что ж, подлечат,
Ведь всё до свадьбы заживёт.*

*Зарубцевались наши раны.
От них остался только след,
Но до сих пор мы чётко помним
Всех тех, кого давно уж нет.*

*Мы помним всех, кто пал в сраженьях
Друзей, погибших, фронтовых.
Они всё это время с нами,
Они живут среди живых.*



46

«Историческое значение каждого русского человека измеряется его заслугами Родине, его человеческое достоинство – силой его патриотизм».

Н.Г. Чернышевский

Обзорное издание

80 лет подвига Н.Ф. Гастелло «огненный таран»

Составитель: Наталья Юрьевна Быкасова

Государственное бюджетное учреждение культуры Свердловской области
«Свердловская областная межнациональная библиотека»

620146, г. Екатеринбург, ул. Академика Бардина, 28
Тел.: +7 (343) 211-07-00, сайт: www.somb.ru

