

В. Ю. Нелихов

ВСЕГО ОДНА НОЧЬ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ
16-Й ГВАРДЕЙСКОЙ СТАЛИНГРАДСКОЙ БОМБАРДИРОВОЧНОЙ
АВИАЦИОННОЙ ДИВИЗИИ

При внимательном исследовании истории авиации на Пружанщине в историко-документальной хронике Пружанского района «Память» обратил на себя внимание один факт. В конце апреля 1945 г. в 17-м гвардейском бомбардировочном авиационном полку, базировавшемся на тот момент на аэродроме в Пружанах, погибло сразу 9 человек в один день [1, с. 299–305]. Все они были похоронены в братской могиле на городском православном

кладбище в Пружанах. Здесь, на обелиске воинам Красной Армии, погибшим при защите Родины в 1941–1944 гг. выбиты фамилии 165 защитников Отечества. Еще 86 неизвестных солдат похоронены рядом в отдельных могилах.

После долгих поисков события того времени удалось установить по документам Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО) в фондах 16-й гвардейской бомбардировочной авиационной дивизии.

С середины марта авиационная дивизия боевых действий не вела из-за плохих метеоусловий и непригодности аэродрома, и только с 7 апреля погода позволила вновь наносить удары по врагу.

Вечером 24 апреля дивизия получила боевое распоряжение из штаба 1-го гвардейского бомбардировочного авиакорпуса: ночью 25 апреля 1945 г. в период 3:15–3:25 нанести удар по немецким войскам в заданном районе Берлина. Для выполнения поставленной боевой задачи с Пружанского аэродрома в 23:48 начали взлет шестнадцать экипажей 6-го гвардейского бомбардировочного полка. Через полчаса стартовали четырнадцать самолетов 17-го гвардейского бомбардировочного полка. Всего в воздух поднялось тридцать экипажей.

Метеоусловия в ту ночь по маршруту и в районе цели были скверными – десятибалльная облачность от аэродрома взлета до г. Торн¹, нижний край – 300–600 м, видимость всего 2–3 километра. Местами условия становились еще хуже: нижний край облачности опускался до 200–100 м, а видимость ухудшалась до 1 километра. Учитывая погоду, командование отправило к цели только самые подготовленные экипажи из обоих полков.

При подходе к цели дальние бомбардировщики были встречены огнем двух зенитных батарей, кроме того, в воздухе барражировали вражеские истребители. Один из экипажей был атакован ночным истребителем противника, но безрезультатно. В назначенное время на позиции противника было сброшено двести фугасных бомб ФАБ-100, тридцать зажигательных «соток» и тридцать осветительных бомб САБ-100. Общий вес бомбового удара составил 26000 кг [5, л. 41]. В результате бомбометания в городе было создано восемь очагов пожаров, в юго-западной части произошло три мощных взрыва – предположительно это взорвался склад боеприпасов.

Боевая задача была выполнена только двадцатью шестью экипажами. Четыре самолета до цели не дошли: три – из-за плохих метеоусловий, а один – из-за неисправности матчасти – отказал правый мотор.

Однако утром после выполнения задания на своем аэродроме приземлились лишь девятнадцать самолетов.

Еще о трех машинах командование дивизии имело информацию – они сели на запасных аэродромах. Два экипажа из 17-го гбап находились в Познани: командира звена гвардии лейтенанта А. И. Соколова и летчика гвардии младшего лейтенанта Ф. Н. Святенко, еще один – летчика из 6-го гбап гвардии младшего лейтенанта А. А. Нестерова – сел в Белостоке.

О судьбе остальных стало известно уже значительно позже.

¹ В настоящее время польский город Торунь.

Экипаж командира звена 6-го гвардейского бомбардировочного полка гвардии капитана П. М. Сятчихина после выполнения задания из-за плохих метеоусловий произвел вынужденную посадку на аэродроме «Высоко-Мазовецк».

Экипаж заместителя командира 6-го гвардейского бомбардировочного полка по политчасти гвардии майора Е. А. Ясинского после выполнения задания не смог обнаружить свой аэродром и после израсходования топлива произвел вынужденную посадку на площадке в поле около г. Малкиня-Гурна.

Экипаж командира звена 6-го гвардейского бомбардировочного полка гвардии старшего лейтенанта Г. А. Кулиныч ввиду плохих метеоусловий в районе цели задание не выполнил, возвратился и произвел вынужденную посадку на аэродроме «Тужин», что в 35 км северо-восточнее Варшавы.

Два экипажа из 17-го гвардейского бомбардировочного полка после выполнения задания из-за плохих метеоусловий по маршруту произвели посадку на запасных аэродромах: экипаж гвардии лейтенанта Сысоева – на аэродроме «Минск-Мазовецкий», экипаж гвардии старшего лейтенанта Глазова – на аэродроме «Косово» (20 км северо-западнее Соколув) [6, л. 17].

Экипаж гвардии младшего лейтенанта Гробовенко Ф. П. из состава 2-ой эскадрильи 17-го гвардейского бомбардировочного полка, совершившего на тот момент 42 боевых вылета и имевшего боевой налет 185 часов, из-за плохих метеоусловий задание не выполнил. Не найдя ночью в густой облачности цель, командир экипажа сбросил бомбы на пассив («не взрыв») и принял решение произвести посадку на запасном аэродроме «Цехановец»¹. В состав экипажа дальнего бомбардировщика входили: штурман гвардии младший лейтенант В. Ф. Баранов, воздушный стрелок-радист гвардии сержант Н. Ф. Касимов и воздушный стрелок гвардии младший сержант И. В. Горшкалев. В 4:00 командир экипажа через своего радиста доложил командованию о невыполнении задания ввиду неблагоприятных метеоусловий. Еще через час, в 5:04, от экипажа был получен доклад о пролете линии фронта на обратном пути.

В то же самое время экипаж заместителя командира эскадрильи 6-го гвардейского бомбардировочного полка гвардии старшего лейтенанта И. Ф. Клочкова в составе штурмана звена гвардии капитана Шестаковского И. М. [3, л. 37], воздушного стрелка-радиста гвардии старшины П. Е. Сазонова и воздушного стрелка гвардии старшего сержанта Т. Д. Гордейчука возвращался на свой аэродром после успешной бомбардировки Берлина. Об этом командир экипажа доложил по радио в 3:15.

Гвардии старший лейтенант И. Ф. Клочков был уже опытным летчиком. К апрелю 1945 г. он совершил 226 боевых вылетов и имел боевой налет 881 час [5, л. 45]. За успешное выполнение заданий он был награжден командованием двумя орденами Красного Знамени и орденом Отечественной войны I степени. Гвардии капитан И. М. Шестаковский также имел ордена: орден Красного Знамени и орден Отечественной войны I степени. Имели боевые награды и воздушные стрелки.

¹ Теперь территория Республики Польша.

Из-за плохих метеоусловий командир экипажа И. Ф. Ключков принял грамотное решение произвести посадку на запасном аэродроме «Цехановец». В 4:40 он доложил по радио о пролете линии фронта. Последний раз вышел на связь в 4:51.

При заходе на посадку ввиду низкой облачности в 10 баллов, при видимости менее 1 км, ослабив наблюдение за воздухом, и уделив все внимание поиску запасного аэродрома или хотя бы подходящей посадочной площадки, оба экипажа столкнулись в воздухе в районе аэродрома «Цехановец».

В эту же ночь 6 гвардейский бомбардировочный полк потерял еще один бомбардировщик.

На самолете Ил-4 (зав. №5113920) гвардии младшего лейтенанта Миронова А. А., имевшего 58 боевых вылетов и боевой налет 230 часов, зенитным огнем были повреждены бензобаки. В 3:17 командир экипажа доложил об успешном выполнении задания, однако о степени повреждения и потере топлива экипаж еще не знал. На обратном маршруте в 4:51 последовал доклад о пролете линии фронта. В районе западнее г. Цехановец, летчик переключил кран топливной системы со второй группы баков на первую, где оказалось вместо 1 000 литров бензина всего 300 л. Это не гарантировало устойчивую продолжительную работу моторов, к тому же топливо продолжало вытекать. Включив обратно вторую группу баков, в которой оставалось всего 200 л, летчик продолжал полет в надежде прийти на свой аэродром. Однако через 8–10 минут полета, вследствие полной выработки топлива, моторы встали. Из-за плохих метеоусловий и невозможности произвести посадку командир дал команду экипажу покинуть самолет на парашютах. Сделав горку и набрав 300 м высоты, экипаж в составе гвардии младшего лейтенанта Миронова А. А., штурмана гвардии лейтенанта Словцова В. А. и воздушного стрелка-радиста гвардии сержанта Галицына В. Е. оставил самолет на парашютах. Воздушный стрелок ефрейтор Леснов Ф. К. по невыясненной причине самолет не покинул. Бомбардировщик упал южнее города Цехановец и полностью сгорел [5, л. 44–45].

Летающий следом экипаж инспектора-летчика гвардии майора С. В. Козлова в 5:53 наблюдал на восточном берегу реки Буг в районе Соколув-Подляски горение на земле одного самолета Ил-4. Это был тот самый самолет Миронова.

Согласно боевому донесению командира авиационной дивизии гвардии генерал-майора авиации С. И. Чемоданова воздушный стрелок ефрейтор Леснов Ф. К., погибший в упавшем самолете, был похоронен экипажем рядом с польской деревней у дороги недалеко от места падения подбитого бомбардировщика [5, л. 45]. Однако в именном списке безвозвратных потерь 1-го гвардейского бомбардировочного авиационного корпуса от 13 мая 1945 г. указано, что он похоронен на площади в г. Пружаны [4, л. 184]. В ходе исследования был найден свидетель – ведущий специалист отдела идеологической работы и по делам молодежи Пружанского райисполкома С. Ю. Демидов, который в свое время встречался с А. А. Мироновым. В беседе с ним удалось выяснить истину – по воспоминаниям ветерана ефрейтор Леснов действительно был перезахоронен в г. Пружаны.

Так 16 авиационная дивизия в течение одной ночи боевых действий за две недели до Победы потеряла сразу девять человек летного состава и три боевых самолета.

После улучшения погоды на базовый аэродром 25 апреля вернулись все шесть севших на вынужденные посадки экипажей: три из состава 6-го гвардейского бомбардировочного полка из Белостока, Высоко-Мазовецка и Тужина и три экипажа 17-го гвардейского бомбардировочного полка из Минска-Мазовецкого, Косово и Познани.

На следующий день, 26 апреля, после дозаправки топливом в Пружаны вернулся Ил-4 гвардии майора Е. А. Ясинского.

27 апреля, устранив неисправность (оказалось, лопнула пружина всасывающего клапана [5, л. 44]), из Познани возвратился на свой аэродром экипаж гвардии лейтенанта А. И. Соколова. Однако при посадке самолета в 20:15 в конце пробега он встал на нос из-за мягкого грунта летного поля. Никто из членов экипажа не пострадал, но самолет требовал ремонта. Были погнуты лопасти обоих винтов, разбито остекление носовой части, сломана трубка Пито. В дальнейшем бомбардировщик был восстановлен силами авиаремонтной мастерской.

Погибшие при столкновении в воздухе у Цехановца экипажи были похоронены 27 апреля 1945 г. на городской площади г. Пружаны Брестской области [7, л. 9].

Уже после гибели И. Ф. Ключкова в часть пришел приказ Командующего ВВС КА за № 0144 о присвоении ему 6 апреля 1945 г. очередного воинского звания «гвардии капитан», а 18 августа 1945 г. он был удостоен высшей государственной награды СССР – ордена Ленина (посмертно).

Вызывает большое сожаление тот факт, что и на обелиске, установленном на братской могиле в Пружанах, и в историко-документальной хронике «Память» [1, с. 302], и даже в автоматизированном банке данных «Книга памяти» Республики Беларусь, размещенном на сайте Министерства обороны(!) Республики Беларусь, фамилия героя искажена – вместо КЛОЧКОВ написано КЛЮЧКОВ.

В ходе проведения исторического исследования выяснилось, что эта история имеет продолжение.

Командир корабля Ил-4 6-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка гвардии младший лейтенант А. А. Миронов встретил в это время в Пружанах свою любовь. Свадьбу сыграли в декабре 1945 года. Вскоре, 18 апреля 1946 г., А. Миронов в звании старшего лейтенанта демобилизовался и уехал к себе на родину в Башкирию. С 1952 г. он работал инструктором в Уфимском аэроклубе ДОСААФ. Закончив летную карьеру в 1960 г., он с женой вернулся в г. Пружаны, где длительное время работал инкассатором в отделении банка [2, с. 46–47].

До конца своей героической жизни фронтовик постоянно проводил большую работу по патриотическому воспитанию молодежи. Умер Александр Александрович 28 января 2013 г.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Память. Историко-документальная хроника Пружанского района. – Минск : «Белорусская Энциклопедия» им. Петруся Бровки, 1992 . – 456 с.
2. Вспомним всех поимённо... «солдаты Победы – наши земляки» / Брест : Рекламно-информационное агентство «Вечерний Брест», 2010. – 112 с.
3. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦА МО). – Ф. 33. Оп. 11458. Д. 767.
4. ЦА МО. – Ф. 58. Оп. 18003. Д. 727.
5. ЦА МО. – Ф. 20069. Оп. 1. Д. 27.
6. ЦА МО. – Ф. 21996. Оп. 0201112с. Д. 3.
7. ЦА МО. – Ф. 21996. Оп. 595019с. Д. 1.