

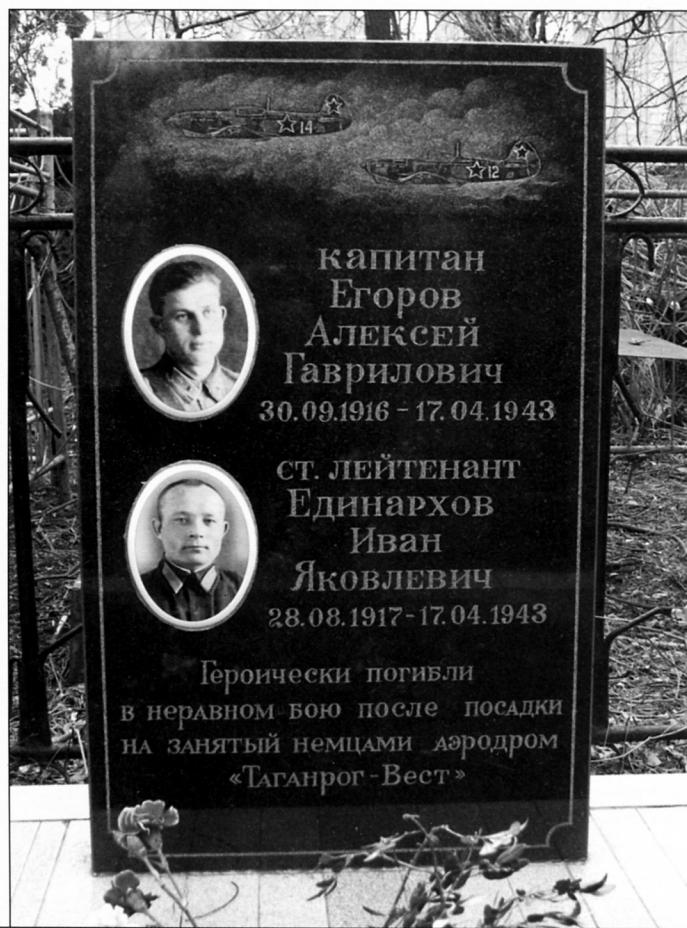
17 апреля 1943 г. — «черный день» 3-го ИАК

Александр Заблotsкий

В се дальше и дальше уходят от нас годы Великой Отечественной. История той войны, как и любой другой состоит из множества событий больших и малых, где любой штрих просто не может быть лишним. Один из таких маленьких эпизодов большой войны произошел 17 апреля 1943 г. в небе над южным русским городом Таганрогом.

В укромном уголке старого таганрогского кладбища есть неприметная могила, которую не просто найти, даже зная, где её надо искать. На скромном обелиске, под изображением краснозвездных «ястребков», высечены слова «Капитан Егоров Алексей Гаврилович. Ст. лейтенант Единархов Иван Яковлевич. Героически погибли в неравном бою после посадки на занятый немцами аэродром «Таганрог-Вест», и дата — 17.04.1943 г.

Возникают вполне закономерные вопросы. Кто были погибшие летчики? В какой части они воевали? Когда, как и почему оказались они в таганрогском небе? А главное, что произошло, почему все случилось именно так, а не иначе, и кто во всем этом виноват? Попробуем же разобраться, во всех хитросплетениях этих трагических событий, случившихся ровно 70 лет назад.



Памятник на могиле А.Г. Егорова и И.Я. Единархова.
Старое кладбище г. Таганрога, 17.04.2011

Итак, Великая Отечественная, начало 1943 г. Наша страна встречала третий военный год с большими надеждами. Успешный исход Сталинградской битвы придал советским людям веру в то, что окончательная победа будет достигнута и она уже не за горами. Наступившем году военно-воздушные силы Красной Армии должны были вырвать стратегическую инициативу в воздушной войне у люфтваффе, обеспечив господство в воздухе на всем протяжении советско-германского фронта. Предпосылками к этому был постоянный количественный рост ВВС и улучшение их качественного состава, благодаря массированному поступлению во фронтовые части новых образцов авиационной техники.

Именно для борьбы за господство в воздухе, в конце декабря 1942 г. был сформирован 3-й истребительный авиационный корпус резерва Верховного Главнокомандования, под командованием генерал-майора Е.Я. Савицкого. В корпус входило две истребительные авиационные дивизии трехполкового состава — 265-я и 278-я. Всего 3-й ИАК насчитывал около двухсот новейших истребителей «Як» (Як-1 и Як-7).

Одна из дивизий корпуса 265-я ИАД, успевшая к этому времени побывать в бою, при переформировании, получила в свой состав 291-й, 402-й и 812-й истребительные авиационные полки. Полки дивизии зимой 1942-1943 гг. проходили обучение на новую технику в 8-м запасном авиационном полку на аэродроме Багай-Барановка под Саратовом. Новенькие Як-1 получали с находившегося «под боком» саратовского авиационного завода № 292.

Костяк летного состава полков дивизии составили до того ещё не воевавшие летчики- дальневосточники. В частности 291-й ИАП получил летный состав из 306-го ИАП Дальневосточного фронта базировавшегося в Успеновке Хабаровского края. В числе этих « дальневосточных» пилотов и были капитан А.Г. Егоров и лейтенант И.Я. Единархов. Хотя они не имели боевого опыта, оба были истребителями ещё довоенной выучки. Егоров окончил 2-ю школу летчиков имени В.П. Чкалова ещё в



Капитан А.Г. Егоров
командир эскадрильи
291-го ИАП



Лейтенант И.Я. Единархов заместитель командира эскадрильи
291-го ИАП

1938 г., а Единархов — Батайское военное авиационное училище в 1940 г. Пройдя в Багай-Барановке переобучение на «Яках», капитан А.Г. Егоров был назначен командиром эскадрильи в 291-м полку. Лейтенант И.Я. Единархов стал его заместителем¹.

К началу апреля 1943 г. формирование корпуса было в основном завершено. В середине апреля полки корпуса начали перебазироваться на Воронежский фронт, в район Обояни. Однако обстановка на фронтах к этому моменту резко изменилась, в результате чего корпус был перенаправлен с центрального участка фронта на Кубань, где разворачивалось грандиозное сражение за господство в воздухе между ВВС Красной Армии и люфтваффе.

О том, какое значение придавалось 3-му ИАК в разворачивавшемся в кубанском небе сражении, говорит тот факт, что напутствовал командира корпуса лично Верховный — И.В. Сталин. Сроки на перебазирование были поставлены самые жесткие, по прибытии на место полки 3-го ИАК должны были сразу пойти в бой.

По практическим вопросам организации перелета корпуса на юг, Е.Я. Савицкий связался с командующим 17-й воздушной армией генералом В.А. Судецом. Тот сообщил, что истребители 3-го ИАК будут лидировать бомбардировщики Пе-2 из 1-го бомбардировочного авиакорпуса полковника И.В. Полбина, но высказанное Савицким предложение составить план перелета решительно отклонил. Истребители, по словам Судеца ещё в марте командовавшего 1-м БАК, должны были просто не отрываться от лидера и выполнять его команды по радио, а об остальном им можно было и не беспокоиться. Как вспоминал позже Савицкий: «Мне это очень не понравилось, но спорить не стал². Фактически, успешное перебазирование истребителей 3-го ИАК прямо зависело от профессионализма штурманов «пешек» 1-го бомбардировочного авиакорпуса.

К сожалению, командование, как бомбардировочного корпуса, так и входящих в него дивизий, весьма благородно отнеслось к приказу выделить шестнадцать, причем лучших, экипажей для лидирования истребителей 3-го ИАК. По сути дела отрядили тех кто, в этот момент был под рукой. Эскадрилью капитана Егорова должен был лидировать экипаж Пе-2 из 82-го гвардейского БАП 1-й гвардейской БАД в составе летчика — лейтенанта Зотова и штурмана эскадрильи старшего лейтенанта Каримова.

Перебазирование корпуса на Кубань началось 16 апреля 1943 г., и на рассвете 17 апреля «Яки» 291-го ИАП вылетели с аэродрома Россось в Ростов-на-Дону. Далее их маршрут лежал через Тихорецк на аэродром Ставронижнестеблиевская на Кубани.

В одном строю с истребителями эскадрильи Егорова летел Як-7Б из состава 15-го ИАП 278-й ИАД. Самолет задержался из-за неисправности (видимо достаточно серьезной) на аэродроме вылета, и после ремонта донес свой полк вместе с истребителями 291-го ИАП.

Казалось, что ничего не предвещало трагедии, но на маршруте лидировавший эскадрилью Егорова штурман Пе-2 старший лейтенант Каримов, не смотря на вполне сносные по воспоминаниям ветеранов корпуса метеоусловия, потерял ориентировку и привел свою группу утром 17 апреля, вместо Ростова в еще занятый немцами Таганрог. Наши самолеты вышли на немецкий аэродром «Таганрог-Вест», нынешний «Таганрог-Центральный», расположенный на западной окраине города. «Таганрог-Вест» находился рядом с широким Миусским лиманом, который, заходя на посадку с запада или северо-запада, вполне можно принять за Дон. Ничего не подозревающая эскадрилья встала в круг над вражеским аэродромом и истребители начали заходить на посадку...

То, что произошло дальше описано в сухих строчках наших и немецких документов. 18 апреля в разведывательной сводке 6-й немецкой армии отмечалось: «17.04.1943 между 08.30 и 08.45 (время берлинское) в р-не Таганрог появились 11 вражеских машин. Два Як-1 и один Як-7, легко поврежденные, сели на аэродром Таганрог-Вест. Три Як-1 сбиты или уничтожены на земле. Остальные смогли уйти. Взяты в плен на аэродроме два русских лейтенанта авиации из 291-го иап и один техник-лейтенант». Дополняет его донесение 29-го армейского корпуса в штаб 6-й армии: «Из числа находившихся в сбитых или посаженных самолетах взяты в плен трое (один легко ранен), два убиты при попытке к бегству и один сгорел в машине. На допросе пленные показали, что совершили перелет из Россоси в Ростов и перепутали аэродромы³.

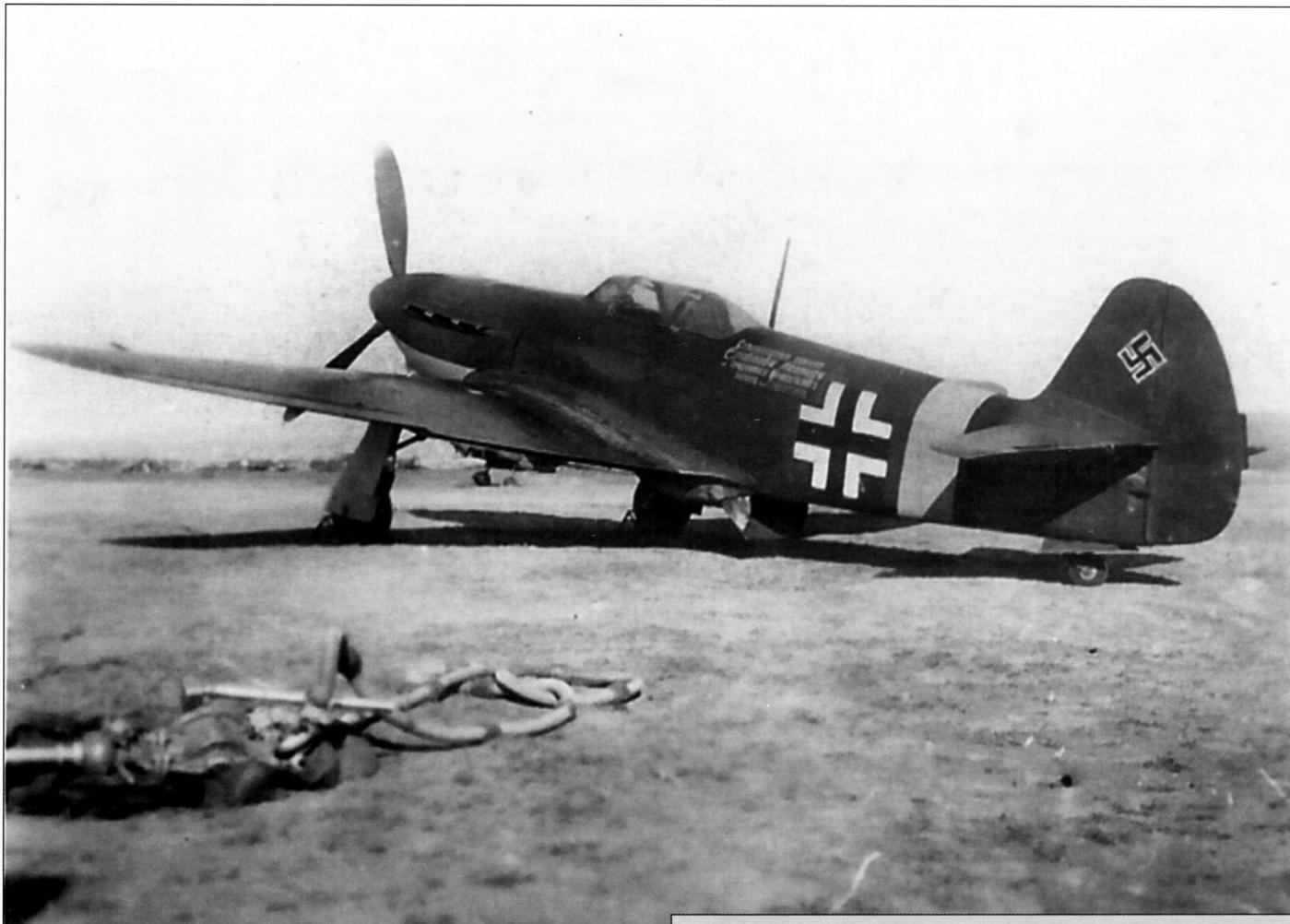
А вот выдержка из приказа заместителя наркома обороны, маршала авиации А.А. Новикова от 27 апреля 1943 года «О неудовлетворительном лидировании самолёта-



Старший сержант
М.С. Добытеев пилот
291-го ИАП

1. Name: Фамилия	Лобухов Добытеев
2. Vorname: Имя	Григорий Михаил
3. Geburtstag: День рождения	24.12.20 г. г. Тифлис
4. Geburtsort: Место рождения	г. Тифлис г. Тифлис
5. Lager: am	Entlassung
6. Dienstgrad:	Лейтенант Мл. лейт
7. Truppenteil: Воинская часть	291. Jagd. Руб.
8. Nr. der Erkennungsmarke des deutschen Lagers: Номер военнопленного в германском лагере	Ref. No. 317600 3690

Карточка военнопленного М.С. Добычееева



Фотографий «таганрогских» Яков, нет, но возможно они выглядели также, как эти немецкие трофеи



ми Pe-2 1-го БАК истребителей 3-го ИАК»: «Несмотря на открытый противником артиллерийский огонь из ЗА [зенитной артиллерии], 3 самолёта Як-1 во главе с командиром эскадрильи 291-го полка Егоровым произвели посадку в Таганроге и попали в руки врага. 3 самолёта Як-1 были сбиты ЗА противника на кругу аэродрома и там же горящие упали. Остальные 4 самолёта с преступником-лидером вернулись на аэродром Ростов»⁴.

Первыми на аэродром сходу села тройка в составе Егорова, Единархова и ещё одного летчика — старшего сержанта Горбачева. Самолеты на стоянку не заруливали, а заглушили двигатели рядом со взлетной полосой, прямо у посадочного «Т». Видимо для немцев все произошедшее было не меньшим сюрпризом, поэтому зенитный огонь был открыт только по следующей заходившей на посадку тройке, а к севшим «Якам» кинулись немецкие солдаты. В сложившейся ситуации помочь оказавшимся на вражеском аэродроме самолетам остальные пилоты не могли, полный боекомплект самолеты должны были получить только в Ростове.

Егоров успевший уже выбраться из кабины, начал отстреливаться из пистолета и в завязавшейся перестрелке был убит. Единархов был убит, видимо сразу ещё в кабине своего самолета, а его «ястребок» был подожжен атакующими и полностью сгорел.

* На всех трех сержантов были уже поданы документы на присвоения воинских званий «младший лейтенант», которые им присвоили уже после событий 17 апреля — 8.05.1943 г.

Судьба остальных пилотов эскадрильи была следующей. Самолет старшего сержанта Богатырева Вячеслава Константиновича был сбит зенитками (по немецкому донесению «упал в Миус-лиман»), пилот погиб⁵. Старшие сержанты* Горбачев Олег Михайлович и Добытеев Михаил Семенович попали в плен⁶.

М.С. Добытеев смог с достоинством испить горькую чашу плена. Был освобожден в апреле 1945 г. Успешно прошел в августе 1945 г. спецроверку. После войны жил в Москве и умер в 1978 г.

По-иному сложилась судьба О.М. Горбачева. Изменив военной присяге, он пошел на службу немцам и, в кон-

це концов, оказался в т.н. «BBC РОА», а фактически в 3./Sud FluG 1, подразделении Люфтваффе, которое занималось перегонкой истребителей «Мессершмитт» с заводских аэродромов на фронт. Перегоняя очередной Bf 109, он и погиб в авиакатастрофе январе 1945 г.

Пилот 15-го ИАП старший сержант Грабельников Василий Ферапонтович погиб в завязавшейся перестрелке, а летевший на борту его Як-7, в отсеке за бронеспинкой летчика механик звена, техник-лейтенант Кондрахин Алексей Васильевич был пленен вместе с Горбачевым и Добытеевым⁷.

Мужество комэска и его заместителя произвело должное впечатление на противника. По приказу командира 111-й пехотной дивизии, занимавшей таганрогский участок «Мисс-фронта», генерал-майора Рекнагеля, Егоров и Единархов были похоронены на городском кладбище с отдачей всех почестей. Подобные «признания врага» зачастую используются в художественных фильмах и книгах, чтобы подчеркнуть героизм наших солдат. Но в реальности такое происходило достаточно редко.

Отметим ещё один момент. В результате событий 17 апреля в руки противника попал как минимум один исправный истребитель Як-16 (причем новенький, только с завода). Что, опять же, по меркам весны 1943 г. тоже было событием достаточно неординарным. Немцев попытались лишить ценного трофея, для чего на штурмовку таганрогского аэродрома было отправлено два звена «Аэрокобра» из 16-го гвардейского ИАП. Однако противник успел перегнать свой трофей из Таганрога, либо хорошо замаскировать машину на земле⁸.

Любопытно, что уже в двадцатых числах апреля 1943 года, наши летчики, в том числе и истребители 3-го ИА, столкнулись с «яком-оборотнем» уже в небе Кубани. Нельзя со 100% уверенностью утверждать, что это был именно таганрогский трофей, но вероятность того, что

наши пилоты имели дело с бывшим «ястребком» 291-го ИАП весьма высока.

Непосредственных виновников трагических событий 17 апреля, пилота и штурмана злополучной «пешки» отдали под трибунал. Командование же 1-го бомбардировочного авиакорпуса сделалось довольно легко. Нескольких человек на время снизили в звании, нескользким объявили выговоры. Сам же «черный день» 3-го ИАК быстро оказался заслоненным наступившими боевыми буднями. Имена погибших в Таганроге пилотов очень скоро канули в пучину забвения.

Кто знает, как все сложилось бы, не будь того трагического 17 апреля, и уже через несколько дней они вместе со своим полком смогли бы начать свой фронтовой путь. Возможно, кто-то из них подобно своему однополчанину А.Ф. Лавренову стал бы асом и Героем Советского Союза. Кто знает... Но одно мы знаем наверняка, они хотели драться за нашу Родину и они рвались в бой. Не их в том вина, что военная судьба распорядилась иначе...

Автор благодарит Андрея Кузнецова и Евгения Порфириева за ценные материалы, предоставленные в ходе работы над статьей.

1 ЦАМО, Ф. 33, Оп. 11458, Д. 113

2 Савицкий Е.Я. «Полвека с небом», М.: Воениздат, 1988

3 NARA. T-312-1461 frame 0238, 0869, 0871, 0877

4 Русский архив: Великая Отечественная: Т. 13 (2-3). Приказы Народного комиссара обороны СССР. 1943-1945 гг. — М.: ТЕРРА, 1997.

5 NARA. T-312-1461 frame 0238, 0869, 0871, 0877, ЦАМО, Ф. 33, Оп. 11458, Д. 112

6 ЦАМО, Ф. 33, Оп. 11458, Д. 113, NARA. T-312-1461 frame 0238, 0869, 0871, 0877

7 ЦАМО, Ф. 33, Оп. 11458, Д. 113, NARA. T-312-1461 frame 0238, 0869, 0871, 0877

8 Покрышкин А. И. Познать себя в бою. — М.: ДОСААФ, 1986