

МБОУ Ильичевская СОШ

Исследовательская работа по теме:

НОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ  
КАПИТАНА КАРЛОВА

Авторы:

Киримова Дарья

Бердникова Татьяна

Научный руководитель Журавков Сергей Петрович

Ильичево 2016

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Значения штурмовой авиации в Великой Отечественной Войне.....	5
Эволюция тактики штурмовой авиации.....	6
Тактика ночных боев.....	9
Тактика ночных боев по материалам воспоминаний Карлова Николая Матвеевича .....	14
Ночью на Иле.....	14
Борьба за жизнь.....	15
Летим на банку Нарби, бомбим Соммерс!.....	16
Ночные неожиданности.....	18
Корабли противника в Чудском.....	20
Заключение.....	25
Источники.....	26
Альбом иллюстраций.....	27

## Введение

Великая отечественная война является самым драматичным и вместе с ней интересным событием истории 20-го века. В каждом городе, селе, в каждой семье есть свои герои — участники тех событий. Свою работу мы посвятили капитану ВВС, командующему эскадрильей штурмовиков Карлову Николаю Матвеевичу, который с 1944 года воевал в составе 7-го гвардейского штурмового авиа полка. Биография Николая Матвеевича многогранна и требует более детального рассмотрения и исследования в ходе целого цикла научных работ. На его судьбу наложили отпечаток все исторические события, характерные для России 20-го века, начиная с коллективизации, заканчивая историей 80-х годов. В силу небольшого объема данной работы авторы считают возможным рассмотреть небольшой эпизод жизни нашего земляка, связанный с ночными полетами, в указанный хронологический период. С начала войны до 1944 года Николай Матвеевич не участвовал в боях, так как был занят на инструкторских работах и подготовке летного состава.

**Цель:** характеристика действий Карлова Николая Матвеевича во время выполнения ночных заданий, с точки зрения проявления личностных качеств и норм предписанных приказами и уставами.

Для достижения выше обозначенной цели нами были обозначены следующие задачи:

1. Выявить основные элементы тактики штурмовой авиации и проследить ее эволюцию.

2. Ознакомиться с нормативно-правовой базой, регламентирующей ночные боевые вылеты.

3. Собрать сведения о Николае Матвеевиче во время Великой Отечественной войны.

4. Проанализировать деятельность Николая Матвеевича во время ночных полетов.

**Актуальность:** для нас, жителей п. Ильичево, очень важно сохранить память о тех людях, которые жили рядом, а критические, для нашей страны, моменты стали героями.

**Новизна исследовательской:** мы включаем в научный оборот материалы из личных воспоминаний Карлова Николая Матвеевича. И вообще тема ночных боев недостаточно освещена в научной литературе.

**Основными источниками для написания работы:** являются сведения из личных архивов Карлова Николая Матвеевича и воспоминания его родственников. Также мы изучили нормативно-правовые документы, научные публикации, использовали интернет-ресурсы.

**Основными методами:** исследования являлись: анализ, метод сопоставления, поисковой метод.

**Хронологические рамки исследовательской работы:** охватывают промежуток с апреля 1944 г. по апрель 1945г.

**Географические рамки:** Прибалтика.

**Структура работы включает:**

1. Введение
2. Основную часть, состоящую из 4 глав
3. Заключение.
4. Карты и фотографии представлены в отдельном приложении, находящемся в конце работы.

Авторский коллектив состоит из двух человек, учениц 11 класса «МБОУ Ильчевской СОШ»

Киримовой Дарьи Владимировны, занимающейся сбором документов, и Бердниковой Татьяны Сергеевны, занимающейся отбором материала для публикации. Научное руководство осуществлял учитель истории Журавков Сергей Петрович.

## **I. 1 Значения штурмовой авиации в Великой Отечественной Войне.**

В период Первой мировой войны появился новый вид авиации, который называли – штурмовой. Ей задача была в поддержке наземных войск, ударов по скоплениям войск противника, по его живой силе, минометным и артиллерийским позициям, танкам, железнодорожным перегонам, мостам, эшелонам и аэродромам. Свой рассвет штурмовая авиация пережила в период Великой Отечественной Войны. По сколку к началу войны армия СССР (Союз Советских Социалистических Республик) не располагала достаточным количеством самолётов, и они уступала самолетом Германии, то её значения не было большим.

Первые эскадрильи штурмовиков появились в июле-августе 1941 г. на Балтийском и Черном море. Позже на всех флотах были сформированы штурмовые авиаполки и авиадивизии. Не смотря на то, что Ил-2 (или как его называли в немецкой армии «черной смертью») был в массовом производстве с февраля 1941 года, к началу войны его не смогли произвести в достаточном количестве.

Значение штурмовой авиации усиливалось с производством новых самолётов и обученных пилотов. Штурмовая авиация являлась, по мнению многих исследователей, лидирующей среди остальных видов ВВС (Военно-воздушные силы).

В годы войны штурмовая авиация ВМФ совершила около 27 тыс. самолето-вылетов, в том числе:

– на удары по морским целям (кораблям, судам и подводным лодкам в море, в базах и портах, по минным и сетевым заграждениям) – более 50%, по объектам сухопутных войск – 44 %, по аэродромам – примерно 1 %;

– на прикрытие своих кораблей в базах – 0,4%;

– на воздушную разведку – несколько более 1 %.

Количество самолето-вылетов по флотам распределилось следующим образом: Краснознаменный Балтийский флот – свыше 17 тысяч, Черноморский – около 8 тысяч, Северный – около 1,5 тысячи, Тихоокеанский – более 300.

В результате бомбово-штурмовых ударов было уничтожено и повреждено несколько сот кораблей, транспортов и других судов различного назначения, несколько тысяч танков и автомашин, около двухсот паровозов и вагонов, уничтожены сотни артиллерийских батарей и огневых точек,

разрушено много других объектов, уничтожены десятки тысяч вражеских солдат и офицеров. В воздушных боях штурмовики сбили около 300 и уничтожили на земле до 200 самолетов противника. [4]

## **2 Эволюция тактики штурмовой авиации**

Эволюция тактики не может быть осуществлена без эволюции штурмовиков. Штурмовик специальной постройки появился только в канун Великой Отечественной войны. Самолет Ил-2 представлял собой одномоторный, вначале одноместный, а в последующем двухместный моноплан с броней, защищавшей летчика и воздушного стрелка, а также мотор и бензобаки от ружейно-пулеметного огня и осколков снарядов зенитной артиллерии противника. Вооружение его состояло из двух 20-мм пушек, которые затем были заменены более мощными и надежными 23-мм (в ряде случаев ставились даже две 37-мм пушки), двух пулеметов калибра 7,62 мм и одного 12,7 мм, восьми установок для реактивных снарядов РС-82 или четырех установок для РС-132 или РОФС-132 (реактивных осколочно-фугасных снарядов). Штурмовик мог нести бомбовую нагрузку до 600 кг бомб различных калибров и позволял подвешивать специальные выливные авиационные приборы ВАП-250 для применения зажигательной смеси или подвесные баки с горючим. Его скорость составляла до 420 км/ч.

Такой самолет мог быть использован и для борьбы на море, в первую очередь против боевых кораблей, имевших довольно мощную систему ПВО и хорошую маневренность. Небольшие размеры миноносцев, тральщиков, сторожевых кораблей ограничивали возможность применения по ним бомбардировочной авиации.

В первый период войны штурмовая авиация применялась преимущественно для борьбы с танковыми и механизированными колоннами наступающего противника. Поскольку самолетов Ил-2 было еще мало, они действовали мелкими подразделениями в составе одного-двух звеньев. Атаки производились с бреющего полета. Они давали высокие результаты. Именно в этот период немецкие солдаты прозвали наши штурмовики "черной смертью".

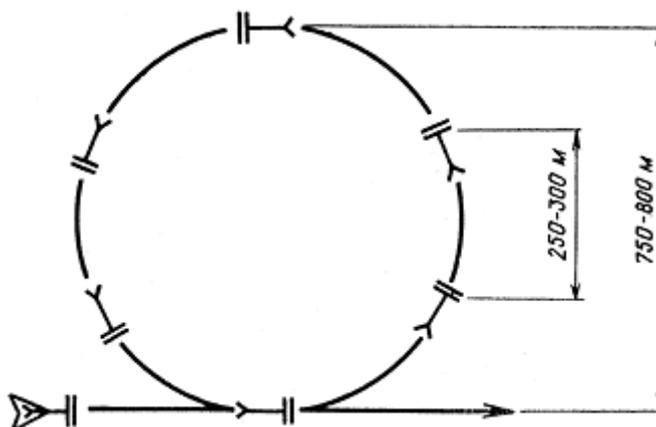
В борьбе с истребителями противника штурмовики выработали тактику, основанную на взаимной поддержке экипажей путем сочетания огня крыльевых пушек, пулеметов и маневра. Однако задняя полусфера самолета оставалась незащищенной оборонительным огнем и самолеты Ил-2 несли большие потери от истребителей.

В ноябре 1942 года прошел войсковые испытания и начал поставляться фронту двухместный самолёт Ил-2, оборудованный подвижной пулеметной установкой для обстрела задней полусферы.

Так была окончательно отработана конструкция штурмовика, получившего назначение противотанкового самолета. Однако по-настоящему он стал противотанковым лишь в 1943 году, когда впервые под Курском были применены противотанковые бомбы различных калибров. Результаты ударов по танкам с применением этих бомб оказались в 2 - 3 раза выше, чем при бомбардировании танков фугасными авиабомбами.

Если с началом войны штурмовая авиация действовала по колоннам наступающего противника, то после перехода наших войск в контрнаступление под Сталинградом и до конца войны штурмовая авиация стала широко применяться для поддержки войск на поле боя. Удары наносились звеньями, шестерками и эскадрильями, бомбометание и стрельба по целям велись с пологого пикирования с высот 900 - 700 м, как правило, с нескольких заходов. Каждый экипаж самостоятельно выбирал и атаковал цель.

При уходе штурмовиков от цели истребители противника часто сбивали замыкающие самолеты. Это привело к созданию нового боевого порядка "круг самолетов", который применялся сначала для ведения боя с истребителями, а затем и для действий по наземным целям. "Круг" обеспечивал штурмовикам также надежную огневую защиту в бою с истребителями противника, так как каждый самолет защищал хвост впереди летящего экипажа.



Свои задачи штурмовая авиация выполняла как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими родами авиации и сухопутными войсками.

Применялись два основных способа действий - сосредоточенные и эшелонированные удары. Преобладающим являлся второй способ, так как он обеспечивал штурмовикам выполнение одного из главных требований к авиационной поддержке войск - непрерывность воздействия на противника.

Во втором и третьем периодах войны широко применялась "свободная охота" одиночных штурмовиков и небольших групп. Атаки объектов на поле боя выполнялись с фланга, фронта и тыла противника. "Свободная охота" позволяла штурмовикам поддерживать непрерывность боевого воздействия с воздуха, особенно в сложных метеоусловиях, и при малой затрате сил и средств наносить противнику значительный ущерб.

Атака с тыла, как правило, обеспечивала наибольшую внезапность, но была небезопасна для своих войск. Поэтому она применялась по объектам, расположенным не ближе 3 - 5 км от линии фронта.

До лета 1942 года основным способом атаки целей являлась атака с бреющего полета. Этот способ обеспечивал внезапность штурмового удара, уменьшал потери от огня зенитной артиллерии и исключал атаки истребителей противника снизу. С конца 1942 года штурмовики стали успешно осуществлять атаку с пикирования с углами 10 - 30° с высот не ниже 600 - 700 м, а также с горизонтального полета, с высот от 100 до 400 м.

В ходе войны штурмовики нередко привлекались к действиям по резервам противника в местах сосредоточения и на марше с целью уничтожения живой силы и техники или задержки и дезорганизации движения.

Вывод: Штурмовая авиация имела значимое место в победе СССР над Германией. Усовершенствование тактики привело к тому, что ША Красной армии стала лучшей в период Второй мировой войны. [2]

## **II. Тактика ночных боев**

Одним из элементов тактики штурмовой авиации являлся проведение ночных боев, которые регламентировались рядом документов, в частности документом от 14 августа 1943г. в котором установлены следующие правила:

1. Доводить боевую задачу не позднее 16:00 – 17:00.
2. Организованное целеуказания наземными службами.
3. Обеспечение связи с наземными службами.
4. Способ наведения на цель.
5. Метод бомбардировки.

Также к 1944 году корректируется тактика ведения боевых операций Штурмовой авиации в соответствии с Памяткой командиру группы штурмовиков от 6.04.1944

Материалом для настоящей Памятки послужил опыт шестерки Ил-2 Героя Советского Союза старшего лейтенанта Павлова, которая за период с 13 августа 1943 г. по февраль 1944 г. произвела 354 успешных самолето-вылета, что составляет около 60 групп-вылетов в условиях сильного противодействия зенитной артиллерии.

Герой Советского Союза старший лейтенант Павлов провел 8 оборонительных воздушных боев с истребителями противника.

Группа тов. Павлова за весь период боевой работы потеряла 1 Ил-2 от ЗА противника и 1 Ил-2 от истребителей противника, что составляет 177 самолето-вылетов на одну потерю.

### **I. Общие положения**

1. Для успешного выполнения боевых задач группа штурмовиков по количеству самолетов должно удовлетворять следующим требованиям:

- обеспечивать возможность одновременных действий по заданным целям и по подавлению огня зенитной артиллерии, мешающей атаке целей;
- обеспечивать легкость управления группой;
- давать возможность организовать надежное огневое противодействие истребителям противника.

Указанные требования полностью выполнимы для группы в 6-8 самолетов Ил-2, действующих отдельно или в составе эшелона.

2. Основой боевого порядка группы является пара. В целях сохранения боеспособности группы и устойчивости боевого порядка личный состав группы, а также и пар в ней должен быть постоянным.

3. При подготовке к боевому вылету командир группы обязан подготовить карту района цели масштаба 1 : 50 000 или 1 : 10 000. Порядок подготовки карты района цели:

- нанести цель;
- отметить превышение цели по отношению к аэродрому вылета;
- поднять дороги, реки, озера и лесные массивы в радиусе 10 км от цели;
- проложить предполагаемые направления атаки (основное и запасное).

4. С экипажами группы командир группы при подготовке должен отрабатывать следующие вопросы:

- детально уяснить полученную боевую задачу (что необходимо уничтожить или подавить);
- произвести оценку характера и расположения цели (по карте крупного масштаба или по фотосхеме);
- оценить детально наземную и воздушную обстановку (положение наших войск, положение противника, возможные изменения линии фронта, базирование и районы патрулирования истребителей противника, базирование и районы патрулирования наших истребителей, районы расположения ЗА противника и нашей);
- определить маршрут и профиль полета, контрольные ориентиры, запасные аэродромы, места расположения КПП и радиостанции наведения и порядок работы с ними;
- взаимодействие с истребителями прикрытия (количество и тип истребителей прикрытия, время и место встречи, порядок сбора и общий боевой порядок);
- определить высоту подхода к цели, способ бомбометания, направление и количество заходов, противозенитный маневр;
- указать порядок действий при атаке истребителей противника (сигналы, боевой порядок, зоны наблюдения и обстрела);

- указать порядок пользования радиосвязью в полете;
- определить порядок вылета и сбора над своим аэродромом.

## II. Полет по маршруту

1. Шестерка полет по маршруту производит в строю пеленг пар, близком к строю фронт или змейка. Такой строй обеспечивает хороший обзор и управление группой.

Для безопасности командира группы целесообразно его ведомого ставить в пеленг, противоположный пеленгу группы.

Восьмерка полет по маршруту производит в строю пятерка в пеленге и звено сзади ниже на 100-200 м.

2. Интервал между самолетами в парах и между парами в группе не должен превышать 50-70 м.

3. При полете по маршруту командир группы должен держать скорость 270-280 км, что полностью обеспечит сохранение боевого порядка.

4. За 10-15 км до линии фронта командир группы вступает в связь с радиостанцией наведения и получает от нее информацию о воздушной обстановке, а при пролете линии фронта – подтверждение о правильности выхода на цель.

5. При подходе к линии фронта командир группы уменьшает скорость до 260 км/час, в это время ведомые пристраиваются, уплотняя боевой порядок, так как в момент подхода к линии фронта вероятны атаки со стороны истребителей противника,

## III. Подход к цели

1. За 10 км до цели командир группы переходит к детальной ориентировке по карте масштаба 1 : 100 000 или 1 : 50 000.

2. За 5 км до цели группа принимает следующий боевой порядок:

а) шестерка: две пары в пеленге (правом или левом в зависимости от разворота), третья пара оттягивается назад в кильватер пары командира группы на дистанцию 100-200 м, интервал между самолетами 50-70 м;

б) восьмерка: пятерка в строю пеленг (правом или левом в зависимости от разворота), звено оттягивается назад в кильватер пары командира группы на дистанцию 100-200 м.

3. Скорость командира группы 270-280 км/час.

4. Противозенитный маневр производится попарно, путем изменения высоты с подкальзыванием.

5. Подход к цели при низком облачности производить ниже нижней кромки облачности, так как противник, зная высоту облаков, легко может пристреляться.

При подходе к цели над облаками толщиной 100-300 м с разрывами необходимо идти выше кромки облачности, так как противник, просматривая облачность, может атаковать снизу.

6. При атаке цели, сильно защищенной ЗА, успех решает внезапность выхода на цель.

Основным способом внезапного выхода на цель является бредущий полет.

7. Заход для атаки цели необходимо производить с расчетом, чтобы разворот для ухода от нее на свою территорию не превышал 30-40°, это даст возможность экипажам в случае повреждения самолета не делать большого крена при развороте для ухода на свою территорию, так как при производстве разворота с большим креном на поврежденном самолете имеется большая опасность срыва в штопор.

#### IV. Атака цели

1. Шестерка. Атаку цели начинает четверка одновременно. Скорость при вводе в планирование не должна превышать 260-280 км.

Во время атаки четверки замыкающая пара подавляет зенитные средства и наблюдает за задней полусферой, обращая особое внимание на возможность атак со стороны истребителей противника снизу сзади.

После выхода из атаки четверка продолжает идти по прямой, уменьшая скорость до 300 км/час.

Стрелки четверки все внимание обращают на заднюю полусферу, обеспечивая безопасность замыкающей пары.

После выхода из атаки четверки атаку производит замыкающая пара.

После выхода из атаки пары четверка начинает разворот. Скорость у ведущего четверки 300-320 км/час, крен 30-35°. Замыкающая пара срезает круг, делая разворот с креном до 45° при скорости 330-340 км/час.

Таким образом, по окончании разворота группа принимает боевой порядок клина пар.

2. Восьмерка. Атака цели производится попарно. Первая пара после атаки цели, пройдя некоторое время по прямой, начинает разворот.

Вторая пара, начиная атаку цели одновременно с первой, в момент разворота первой пары также начинает разворот, удерживая интервал по отношению к первой паре, за счет увеличения скорости и крена.

Пятый самолет после атаки цели срезает круг и выходит в сторону, обратную пеленгу.

Замыкающее звено в период атаки пятерки подавляет зенитный огонь. После выхода из атаки пятерки также атакует цель, становясь при выходе из атаки в кильватер паре командира группы.

Скорости такие же, как и у шестерки.

Таким образом, по окончании разворота, восьмерка принимает следующий боевой порядок: пятерка в строю клин и сзади звено к строю клин.

Окончив разворот, командир группы уменьшает скорость до 260-280 км/час до тех пор, пока все самолеты группы не займут нормальных дистанций.

3. Развороты для ухода от цели необходимо производить не с постоянным креном, а с перерывами, время от времени выводя самолет из крена, что создает своеобразный противозенитный маневр.

4. Для повторной атаки необходимо выйти из зоны огня ЗА, развернуться и произвести заход для атаки цели с нового направления и на другой высоте.

### **III. Тактика ночных боев по материалам воспоминаний Карлова Николая Матвеевича**

#### **Ночью на Иле**

На следующий день, как обычно после вылета, лег в гамак, не снимая куртки. Уснул. Но вскоре шум мотора, да и торможение Виллиса ни без шума, разбудили. Я вскочил, оправил обмундирование. И, как положено, стоял. Подошел командир полка, спросил: "Летал ли ночью, на каких типах?" Я понял, что за этим последует, спросил: "Летал в основном на ПС-2 и Р-5". "Готовьтесь, сегодня полетите в паре с П...". Ведущий П... Только после этого командир, вроде бы как с сомнением, спросил: "Сможете полететь на ИЛ-2?". Естественно и я спросил: "Зачем тов. командир так-то?" Сначала приказ: готовьтесь - полетите, а потом, смогу ли я полететь? И я ответил, что полететь смогу, если старт будет надлежаще обеспечен светооборудованием. Я так понял, что на это командир не среагировал и как бы пропустил мимо ушей, мной сказанное. "Сейчас отдыхайте до темноты", - и уехал. Я не знал, что за летчик П... Ни до полета, ни даже долго после полета этого первого ночного вылета на ИЛ-2. И узнал П... по этому полету далеко не с лучшей стороны. Позвольте мне сохранить за собой право не называть его полной фамилии и тем более, что прошло уже четыре десятка лет и человек продолжает жить. Позвольте о главном. В тот час меня беспокоило обеспечение старта. Не очень хорошо знал зам. командира полка по летней части Петра Осиповича Абанкина. Знал, что обеспечить старт - обязанность Петра Осиповича. Вместо отдыха пошел с Осиповичем на старт. Спросил, как он думает обеспечить старт к ночным полетам.

"А зачем? Какие ночные полеты?",- был его недоуменный вопрос. Посвятил его в это задание командиром полка мне и П... "Я ничего не знаю об этом",- и покачал головой. Но тут же спросил, что нужно для обеспечения старта. Для меня это вопрошение было приятно, говорило о том, что Осипович не зазнается, а понимает, что на подготовку осталось мало времени. Мы с ним отошли к авиамастерским, сели на какую-то надолбину. Я вынул из планшетки бумагу, начертил старт, обозначил места постановки прожекторов, указал, где поставить третий резервный прожектор и направить его в зенит. "А это еще зачем?". "А это, Осипович, на случай непредвиденного изменения погоды, закрытия аэродрома облачностью и

прочее". Давая в зенит луч, летчик может зацепиться за луч и если высота, слой облачности не велик - пробить и сесть, что часто бывало на Балтике.

### **Борьба за жизнь**

Пришло время вырывать и пойти в первый ночной полет. Впервые на грозном ИЛ-2 и впервые на Балтике, да еще на морскую цель – корабли. Ночь выдалась ясной, лунной, тихой. Ночная панорама всегда чарующе красива, таинственна... Взлетали. Я быстро пристроился к П... Нам предстояло пройти за банку Нарвы и ударить по идущему транспорту. Но этого не произошло. Мы еще не прошли о. Сескар. Идя курсом 270 градусов не снимаясь, не подавая каких либо сигналов, команда, вижу от самолета П, отделяются одиночно все четыре бомбы. Я на момент обомлел. Это были наши воды. Следуя за П., я тоже сделал разворот. На обратном курсе я запросил у стартовой рации разрешение сбросить бомбы на полигон, что был устроен на озере Бабинском(1). Елками, воткнутыми в дно, там были обозначены корабли. Получив разрешения, сбросил бомбы на Бабинском. Четыре пустых взрыва и невыполнение задания. Днем бы я может и решил сесть с бомбами. Но первый полет, первая ночная посадка удержали от этого шага.

Зайдя на КП, в палатку своей АЭ поднял трубку телефона, слышу П... докладывал оперативному полка: «Атаковали транспорт противника в 3000 тонн водоизмещением. Наблюдали пожар на транспорте». Ложь!

И никого не привлекло ни из командования, ни со СМЕРШа то, что я бросил бомбы на Бабинском озере? А ведь я мог на озере побить своих людей из команды полигона? Хорошо, что обошлось благополучно. Вправе, спросить могли меня и тогда, и теперь, почему я умолчал и скрыл и не разоблачал ложный доклад П... Меня никто не спросил. Во-первых, кто я был тогда со своим 14-15 вылетами? Без году неделя, как стал боевым летчиком. А П... имел уже около 80 вылетов. И не нужно быть даже искушенным авиатором, чтобы не понять, что за 20 минут полета до цели не дойти. Но никого это все не встревожило.

И скажу еще одну немаловажную причину. Еще находясь сутки на Горывалдай, «где 35 полк нашей дивизии был, мы многих летчиков расспрашивали о боевой работе. Слышал, что был такой случай. Командир одной АЭ сделал одному летчику замечание за выход из атаки в сторону от цели, а тот вместо должных выводов, затаил злобу и в одном из последующих вылетов этот «обиженный» летчик обстрелял в хвост своего командира.

Вылетов с П... мне больше не пришлось делать, а если бы назначили в такой, отказался бы. Человек этот жив и даже кичится боевой славой. Узнал позже, что П... однажды отбомбился по своим войскам. И это думаю не было случайностью.

**Без сигнала, не дойдя до цели, П... отделяет от самолета четыре бомбы в свои воды. Боясь первой ночной посадки с бомбами, Карлов просит и получает разрешение на сбрасывание их на озеро, находящиеся рядом со своим полигоном. После этого Карлов услышал доклад П... оперативному полку о том, что якобы цель повержена и задание выполнено. Николай Матвеевич знал, что это ложь, но все же не рассказал этого, так как понимал, что вряд ли ему еще только начинающему летчику стоит говорить об этом. А также он был уверен, что там понимали то, что за такое короткое время нельзя долететь до цели, но раз они не предали этому значение, значит и ему не следует говорить об данном происшествии. Карлова это характеризует как человека исполнительного.**

### **Летим на банку Нарви, бомбим Соммерс!**

Вскоре звонок с КП полка - приказ: "Северо-Западнее Банки Нарви корабли противника. Уничтожить." И дополнение к приказу: "Все, что южнее Банки Нарви, не трогать". Понимай как хочешь. И еще дополнили: "Все, что южнее Банки - наши"

Со мной летит мой штурман, как любезно мы его звали "дорогой старина" Андерй Леонтьевич Герман. Он и на самом деле был самый, по возрасту. Взлетели. В воздухе и на море полный штиль. Лунная дорожка отлично просматривается. Ночь коротка. Идти недолго. Вскоре я увидел Банку Нарви и большую группу кораблей, огибающих Банку. Видно было и след масла, что корабли шли с северо-запада, зашли с восточной стороны и теперь заходят с юго-востока. Вот и "понимай" как хочешь. Что это десант? Захват Банки Нарви? Я дал сигнал навигационными огнями - один зеленый, два красных и снова зеленое мигание. Корабли дали наш позывной на эту ночь - две красных и одна зеленая ракета.

Ну что делать? Как убедиться, что это наши, я попытался спикировать, спровоцировать корабли и буквально до единого корабля повторили залп ракет нашего сигнала. Ведь могли бы и пальнуть наши, зенитками по нам, а стрелять наши умели, научились.

Обойдя банку и корабли, я продолжил курс к острову Соммерс, и чуть было не поплатился жизнями.

С пирса, с севера, стояла какая-то посудина. Остров похож на подковку концами на север. Сделав все необходимое перед атакой, я на 700 м. встал на боевой курс. Метрах на 600 страшный насыщенный огонь. Я как будто вклинивался в огонь. На 200 метрах отбросил залпом четыре бомбы,, вышел из атаки. Сделав несколько галсов с крыла со скольжением. Развернулся так, чтобы было видно взрыв. Ставили на взрыватели 21 секунду замедления. Взрыв радовал уж что с посудиной, а острову досталось. Подстроился Ерохин. Благополучно вернулись, сели. Подошел ко мне Леонтьевич и говорит: "Тов. командир, а ты знаешь, где были?"

"А как же: Соммерс!"

"А знаешь, сколько авиаторов сложило свои там головушки?"

"Нет, не знаю!"

Много! Там на каждом метре орудие. Но в чем дело?.. Оказалось, что наши истребители. И, может, в разведку ходили молодые летчики, приняли свои корабли за корабли противника, а наши корабли тоже выходили в разведку. Налицо несогласованность оперативных частей. И еще: с времен первых самостоятельных полетов в аэроклубе инструктор мой, Саша Ривкин, командир звена Николай Мазанов учили летать так, чтобы всегда быть готовым к худшему, а хорошее будет. Это оба красноярца.

**В этом вылете Карлов догадался, как отличить наши корабли от немецких. Он дал наш позывной и спровоцировал все корабли дать ответный залп. Они также повторили залп ракет нашего сигнала.(2). Благодаря находчивости Николая Матвеевича удалось распознать свои корабли, без явных знаков, выдающих русских. В этом эпизоде Карлов использовал тактику – парный полет. Во время войны, как мы видим из эпизода, наземные службы не всегда могли предоставить объективную ситуацию и верно навести на цель, что, в ряде случаев, приводило к трагическим последствиям, если пилот не мог вовремя сориентироваться в реальной ситуации. Но опыт Николая Матвеевича**

**и его боевая выучка позволили предотвратить негативные последствия ошибки наземных служб наведения на цель.**

### **Ночные неожиданности**

Летать ночью трудно, интересно. Летать можно долго, т.к. большое преимущество внезапности. Как-то решил штурман полка майор Ларионов полететь со мной ночью за Тютерсы. Вылетели парой с Г.В.Ерохиным. Большими группами не летали. Ночь лунная. По "дорожке" море хорошо просматривалось. Вышли за Тютерсы(3), но кораблей не обнаружили. Везти бомбы обратно? Ларионова: "Где же корабли? " "Не нашел и я!" Приблизился к Кунде(4), опять спросил Ларионова, что он видит у пирса Кунды? Развернул самолет, чтобы ему лучше было видно, слышу, кричит в СПУ: "Стоит какая-то холера". "Пошли?" - кричу ему.

"Пошли", - повторил Ларионович.

"Пошли!" - ответил я.

Набрал побольше высоту, сделал заход, начал пикировать, как вдруг - вспышка... Я в луче прожектора. Луч прожектора гаснет. Ларионов кричит: "Батарея прожекторов накрылась! Карлуха! Молодец!" Я себе думал: ничего себе молодец. Это случайность, а будь она чуть в стороне - не миновать беды. Дымчатых очков не было.

Вправо, что по шоссе Нарва-Таллин, шла колонна автомашин и время от времени зажигались фары передней. Я это заметил еще до пикирования. Вот туда и подались с Геннадием. Похоже удирали люди на автомашинах. Дал команду Ерохину оттянуться, сам пошел против "шерсти" строчить по колонне. Сделали по паре заходов и выскочили к Малым Тютерсам, оставив на дороге затор-пробку и искорёженные маши и трупы гитлеровцев. Теперь дорожка от луны нее образовывалась. Где Ларионов увидел корабли противника с такой 30-метровой высоты? Но кричит мне: "Вижу, вижу, вижу корабли". Я промолчал. Наскочил на подводную лодку. Хоть Ерохин и был далеко сзади меня, но стрелять по ней тоже не мог. Мог поразить меня. А с подлодки успели дать пару очередей по мне, но я увернулся. После заруливания на стоянку, пока я давал указания Степану Антоновичу. Оробинскому - старшему технику звена, Ларионов уже был в палатке у телефона, доложил на КП, что видел корабли противника у Малых Тютерсов. Сам лег на мою кровать. Я доложил результат вылета на КП полка и что обнаружил с опозданием подводную лодку и что она обстреляла меня из эрликоков. Ушел в летнюю палатку, лег спать. Около двух часов ночи

звонок, приказ: мне одному вылететь на уничтожение названной цели Ларионовым в районе М.Тютерсов.

Разбудил Ларионова. Спросил, где он видел корабли противника. Сказать что-либо внушительного он не смог. Я малость психанул и крикнул ему: "Ты, однако, того, крепко клюкнул?"

"Ну и что, но я видел корабли!"

Впервые это случилось, командир полка дал разрешение: в случае ухудшения погоды - возвращаться. Наш аэродром на 76 метров выше уровня моря. И чем ближе приближался к Кургалово(5), тем ниже и плотней прижимала меня облачность. А нет-нет, да и думал: вот старый хрыч дрыхнет, а ты хлебай из-за него.

Тут у береговой черты фактически было метров 60. Это значило, что аэродром уже был закрыт. Одновременно с началом разворота докладывал: "Я Ножницы-33, Я-Ножницы-33 возвращаюсь! Возвращаюсь!". Пришлось включить фару, чтобы не зацепить крылом воду, а правое крыло скользило в облаке. Прижало до 30 метров...

После разворота все внимание набору высоты. Уже на 300 метров "погода" 100x100. Этот слой пробил за считанные секунды. "Ножницы! Ножницы! Я Ножницы-33, Я Ножницы-33, прошу запасной зенит, прошу запасной зенит". Через 4-5 секунд я увидел луч в зените. И этого мне было достаточно. Я уцепился. "Ножницы" дали мне прожектор в зенит. Хотя слой облачности по сообщению "Ножниц" был на толще 200 метров. Уцепившись за луч, хорошо снизился, пробил этот слой и вышел на полосу посадки. Очень осторожно сел с бомбами. Как много Ларионович задал задач своей безалаберностью. Сесть с бомбами ночью, конечно, не малый риск. Но куда было сбрасывать бомбы вне видимости земли, да с малой высоты? Но что, говорят, ни делается - все к лучшему. Теперь я еще стал осторожней в обещании с "такими" клюнувшими друзьями. Посадки с бомбами, мы убедились, как исключение, возможны, но от летчика требуется отличной посадки без козлов и плюханья, чтобы не оторвались бомбы с подвесок.

**В этом ночном вылете Николай Матвеевич совершил опасную посадку в тумане, с бомбами на борту. Хотя это был большой риск, благодаря поданному по его просьбе лучу в зените посадка была удачной. Это характеризует Николая Матвеевича как человека смелого, рискованного и целеустремленного. В этом эпизоде Карлов использовал тактику – одиночный вылет.**

## **Корабли противника в Чудском(6).**

По оперативным данным, стало известно, что корабли противника уже несколько ночей подряд обстреливают наши войска в районе Гдова(7). Видел прилетевшую нашу пару истребителей-разведчиков. Это делалось часто утром и поздно вечером. В любом вылете все обязаны вести разведку. Вскоре был объявлен вылет на уничтожение кораблей противника на рейде у г. Мустве(8), западное побережье Чудского озера.

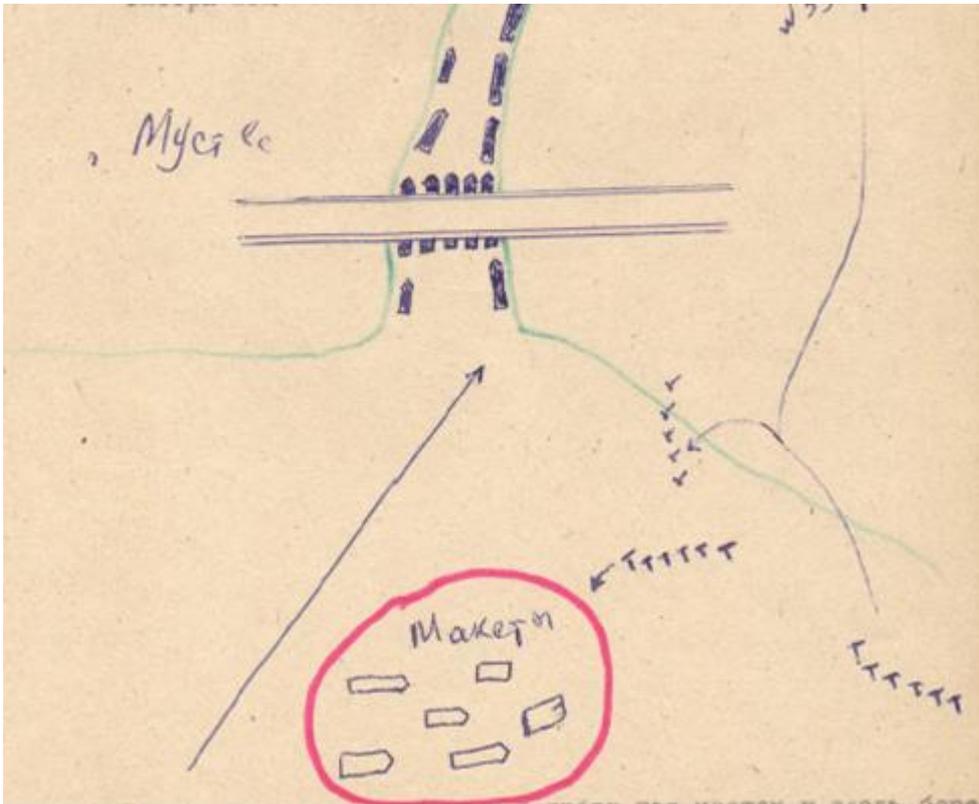
Взлетело несколько групп. Полк повел заместитель командира полка Михаил Матвеев, вторую шестерку я и т.д. Обнаружить «корабли» не представляло трудности. Они «стояли» на рейде Мустве. Мне показалось, что с одного шел дымок. От кораблей до устья, г. Мустве около трех километров.

Все наши штабы захлеб кричали: «Корабли В Чудском уничтожены». Утром стает известно, что вновь ночью корабли обстреливали наши войска у Гдова и Гдов. Так «уничтожали» дней, наверное, пять.

Озадачил балтийскую штурмовую такой оборот дела. Разведка прямо висела в том районе. Очередной сигнал на вылет и все туда же – Мустве.

Мы уже хорошо умели взлетать такой группой в 6 самолетов. На таком аэродроме как Котлы(9).

Михаил Матвеев начал прожигать свечи, как перед его самолетом резко затормозил виллис командира полка Мазуренко. Михаил убрал газ. Мазуренко вскочил на крыло, махнул мне и показал руками крест и взмах отрицания. Значит не включать мне. Михаил пошел на взлет. У Мазуренко унесло фуражку. Он бежал без фуражки ко мне. Вскочил, голову спрятал от ветра в мою кабину, подал мне еще мокрый фотоснимок. Я определил, что это г.Мустве, городской мост через Мустве. Крикнул командиру, что я не дешифровщик говори в чем дело? – крикнул еще громче. «смотри под мост...»



Вот таким я увидел мост и корабли под мостом и вдоль берегов.

Вижу под мостом корабли!

«Матвеев ударит по макетам, тебе и другим группам набирать больше высоту и заход с запада, ударить по мосту. Завалить», - кричал командир.

Снимок я закрепил на левой ноге резиной. Начал взлет. Боялся, чтобы кто-нибудь не прекратил взлет. Долго молотили на малых оборотах.

Конечно же, я никаким путем не мог всего передать экипажам.

Заместителем у меня шел А. Романов. Ничего не предвещало к плохому исходу выполнения задания. Заранее начал набирать побольше высоты. За счет снижения обогнал чуть группу Михаила Матвеева. Резкий вход в атаку подобие полуперевода (переворота?). Удачно ветал (вылетал?) на боевой курс, открыл огонь. Моторах на 200-250 сбросил две «штучки» по 250 кг каждая. Как только изменил угол пикирования на выход, началась плановая стрельба. Ни влево, ни вправо накренить самолет было нельзя, увеличивалась площадь самолета для обстрела. Прижал голову к бронеспинке. Ни о каком противозенитном маневре и речи не могло быть. Единственное, что мог, так это короткими резкими горками менять высоту полета, уходя дальше в озеро. Слышал несколько толков по фюзеляжу, но не видел, что это бы значило? В ушах звенело. Рот открыт, короткие глотки, а слюни нет, все пересохло. Когда уже отдельные снаряды хлопались обессиленные, только обозначали

всплески воды. В это время нашел впереди группу ИЛов из 5 самолетов. Почему из пяти? Неужели Михаил кого-то потерял? Тут же увидел еще одну группу впереди из шести ИЛов. В миг от головы до ног прошибло несколько раз то в жар, то в озноб. Холодно все тело или палило до пересыхания в горле. В чем дело? Почему впереди две группы, а не одна Матвеева? Михаил, видимо, специально взял курс на Гдов, чтобы одним глазом глянуть на разрушения. Я не мог следовать его курсом. Все же молотил, побольше то набирая высоту, да лишних десятков километров сделал до захода в атаку. Видел, что истребители меня не бросают. Прикрывают. Отрадно, что друзья по оружию рядом – над тобой, под тобой, там, где лучше видно и удобней сбережь грозный ИЛ-2.

Я взял курс на сток Нарвы(10) и когда Михаил развернулся влево к аэродрому идти, я и поравнялся с ним. Взмыл горкой и встал в свою группу, впереди Романова.

Дал сигнал – покачивание с крыла на крыло. Дал знать, что принял команду, хотя никто меня не лишал этого. Фрицам при всей их жестокости зенитного огня не удалось меня повредить. Меня ни что не успокаивало, напротив, терзало из-за того, что я не мог разгадать почему моя группа оказалась на выходе далеко впереди меня? Было явно стрессовое состояние, насколько раз брал и озноб и пот градом. Только подлетая к Кенгисепу(11), понял, что, проявив недисциплинированность, вообразив черт знает что, мой заместитель и на земле, и в полете А. Романов отвернул, увел за собой все самолеты на макеты на те, что мы «били» целую неделю, что атаковал Михаил. Так было приказано, чтобы отвлечь от нас, точнее Михаилу навлечь на себя зенитные средства.

Успокоение не наступило. Гнев усиливался. Техники за время войны приучились определять безошибочно об исходе боя. Бой прошел относительно хорошо – все садились хорошо, рулили хорошо, ну а если как я на сей раз – не успел расстопорить костыль (это уже по инерции), был не костыль, а колесико, резко развернулся и дал газ как на взлет и очень (необычно) резко затормозил на стоянке, да так, что даже хвост приподнялся и винт чиркнул по земле. Пыль окутала самолет.

Подошедшему адъютант АЭ капитану Иванникову отказал в даче показаний по выполнению задания, заявил: «Сам все доложу». И приказал ему немедленно после заруливания построить весь летный состав и офицеров АЭ – это была крайняя мера.

Звонил звонок. С КП звонили. Я не подходил. Строить АЭ после вылета, после напряжения было непринято. Выслушать донесения экипажей удавалось хорошо и вне строя.

Капитан Иванников доложил, что летный состав и офицеры АЭ построены. Встал в строй и Иванников, но Романов (считая себя большим Чином) в строй не встал. Я приказал: «Тов. Романов, встаньте в строй». Надо было видеть его недовольную гримасу. Не успел Романов встать в строй и расслабиться, как я подал команду: «Лейтенанту Романову 10 шагов вперед. Марш!». Невольно шагнул Романов. От шагнул 10 шагов, повернулся к строю. Я приблизился, встал в 5 шагах от него, спросил его: «Где ты сейчас бомбил?» Вместо ответа он ехидно съязвил: «Нам (?) не было приказано бомбить по суше!» Это был предел моему терпению на такую трусливую наглость. «Романов, кругом!» Я вынул из кабуры пистолет... «Шагом марш!» Романов ушел через лес и больше у меня в АЭ не появлялся.

Меня невероятно трясло, хуже чем над целью. Все дальше и дальше к лесу уходил Романов, а я так и не решился всадить трусу пулю. Мигом вспомнился боевой эпизод Олега Дундича, Палича, Драича, Манича. Пусть живет сволочь. Ведь скоро война кончится, а может и поймет?

Расстрелять за самовольство, за невыполнение приказа «Идти за мной» - я имел полное право...

Распустил строй АЭ. Позвонил на КП полка, доложил оперативному, что по существу задание не выполнил, т.к. бомбил «мост» один. Вскоре ко мне подошел Иван Филиппович, сказал: «Правильно тов. командир поступили. Он нам душу мотал своим паникерством. Как только увидит на карте обстановку кораблей противника, заходит в летную палатку и: «Ну все, братцы! Сегодня все», т.е. погибнем. И продолжил: «Может теперь поймет малость».

Не нашел командира полка, позвонил полковнику, комдиву Курочкину, доложил ему о своем решении и заявил: «Пусть куда хотят, туда его девают. Но у меня в АЭ он больше не будет, а если оставят в полку, таков незыблемый закон: я в воздухе Романов на земле. Через несколько минут от комдива, в наказание за такую «самодеятельность» Романову было приказано вылететь на Иле в разводку в районе по Чудскому озеру до Пскова без прикрытия.

И больше Романов у меня в Аэ не состоял, его перевели во 2-АЭ. А понять он так и не понял. Погиб глупой смертью. Мало же было таких «забрал»,

большинство воевали не ради награды. Что главное, на войне – это, как можно больше навредить врагу. С этого дня почувствовал совершенно здоровое дружное боевое дыхание летчиков, стрелков, техников – всей АЭ.

И на этот раз не преступление Романова, ни мои действия ни кем из командования не были разобраны. Они сами по себе решились в «кулуарах Кубрика». А из моих летчиков и до того дня никто не отрицал плодотворного действия суда над Гладышевым и теперь решение по Романову. Ей богу, АЭ стала, как слиток – «Олеко Дундич, Драич, Пелич, Манич!!!».

Залатали 76 пробоин на моих «Ножницах-33» и Карлуха продолжал летать.

Умерший в семидесятых годах после войны гв.капитан Андрей Ионыч Поташев – начальник аэрофотослужбы полка ездил на съемку Мустве, рассказывал: «Мостом ты, Карлуха, придавил все 6 кораблей, а за тобой 35 полк понаделал такого, что фрицам потребовались десятки машин, чтобы вывезти трупы с кораблей, стоявших у берегов». Больше ни одного обстрела Гдова и гдовских войск фрицами сделать не могли. Отшакалили.

Реально встал вопрос прорыва укрепленной полосы под Нарвой (за Нарвой). Наши черноморские друзья штурмовики передислоцировались в район Паланги с тем, чтобы ни дать фрицам выхода из вод Финского залива, сорвать всякое снабжение Эстляндской и Курляндской группировок. Авиация и корабли вышли в Балтийское море.

**В этом эпизоде можно наблюдать, как лейтенант Романов нарушил приказ, который мог привести к невыполнению поставленной задачи, что в свою очередь нарушает 2 пункт «Полет по маршруту» в документе от 06.04.1944. Не смотря на отсутствие штурмовой группы, Николай Матвеевич решает один идти на цель и не возвращаться за ними. Благодаря ответственности и четкому выполнению команд, он сумел выбраться из сложной ситуации. Несмотря на закон военного времени, Карлов отпустил Романова. Как мы видим, не все люди на войне были героями, некоторые из – за собственного страха были способны подвести целую группу. В свою очередь, Карлов проявил гуманизм, что характеризует его с положительной точки зрения. Мы видим, что общечеловеческие ценности, порой, даже на войне, доминируют над приказами и уставами.**

Николай Матвеевич, разумеется, летал и в дневное время суток и бил врага до самой победы, которую он встретил так же на Балтике, но эта тема для другой работы.

### **Заключение:**

1. Вследствие работы мы выявили, что основными тактическими приемами штурмовиков были: парный полет, одиночный вылет, «свободная охота» и «круг самолетов».

2. Ознакомились с нормативно-правовой базой, регламентирующей ночные боевые вылеты.

3. Собрали сведения о Николае Матвеевиче во время Великой Отечественной войны.

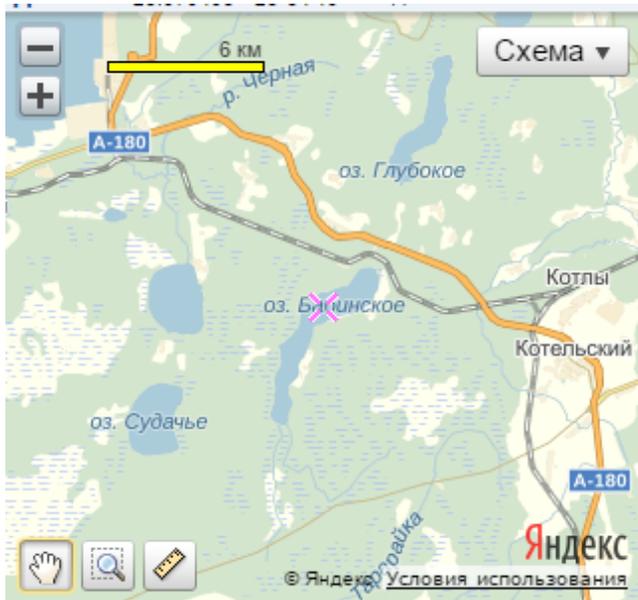
4. Проанализировали деятельность Николая Матвеевича во время ночных полетов.

В ходе проведения работы нами были охарактеризованы действия Карлова Николая Матвеевича во время выполнения ночных заданий, с точки зрения проявления личностных качеств, таких как: храбрость, справедливость, товарищеское понимание, гуманизм. В ходе боевых действий Николай Матвеевич всегда следовал нормам предписанным приказами и уставами, в частности памяткой командиру группы штурмовиков.

Источники:

1. Памятка командиру группы штурмовиков (6 апреля 1944 г.)
2. Указания по наведению самолетов на цель наземными войсками при действиях их в ночных условиях от 14 августа 1943 г.
3. <http://www.bellabs.ru/51/Analysis/AviaVMF-Part3.html>
4. [http://modernlib.ru/books/neizvesten\\_avtor/rol\\_voennovozдушnih\\_sil\\_v\\_velikoy\\_otechestvennoy\\_voynе\\_19411945/read\\_12/](http://modernlib.ru/books/neizvesten_avtor/rol_voennovozдушnih_sil_v_velikoy_otechestvennoy_voynе_19411945/read_12/)

## **Приложение (Альбом иллюстраций)**



1.

оз. Бабенское

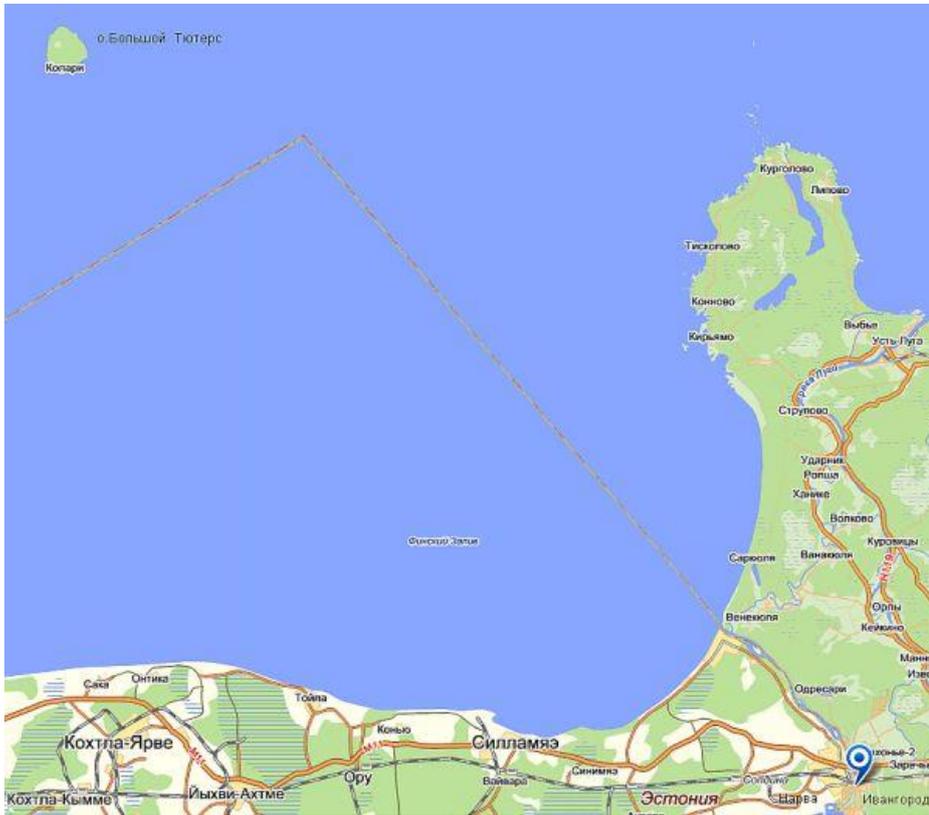


Схема восточной части Финского залива.

2.

Цифрами обозначены: 1 – маяк Толбухин, 2 – Шепелевский маяк, 3 – Сейскари маяк

о. Соммерс



3.

о. Малый Тютерс



4.

г. Кунда



5.

п. Кургалово



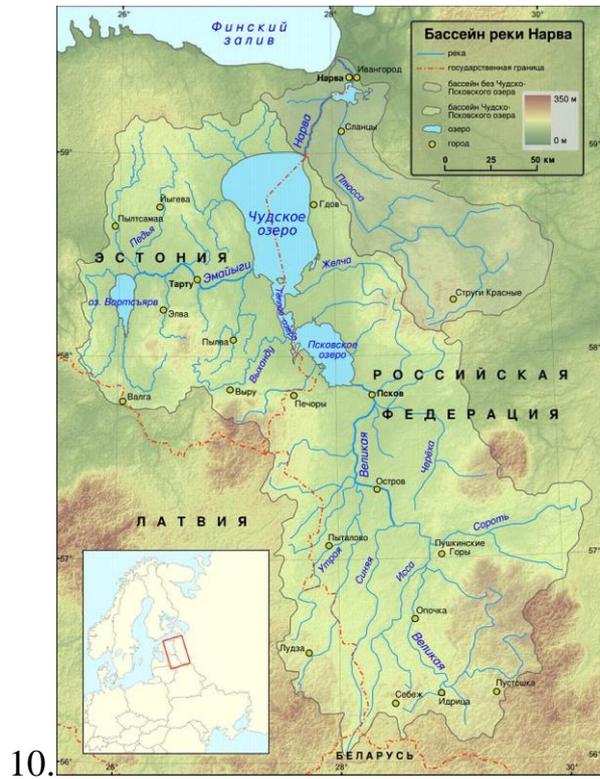
6.

оз. Чудское





Аэродром котлы



р. Нарва



Младший лейтенант Карлов Николай Матвеевич (январь 1944г)



Старший лейтенант



После боя песни хочется вдвойне





9 мая 1945. Другие в день Победы.

**БДБ - 12**  
**СНД - 5**  
**СНА - 13**  
**ПШ - 8**  
**Александров " -**  
**Дроздов - 15**  
**Дроздов - 14**  
**Вурганов Александр**  
**о/а - 7**  
**Долгов - 14**  
**Менделеев - 7**  
**Курцов - 2**  
**Бусыгин - 5**  
**Савин - 6**  
**Вурганов Николай**  
**19, Суров - 12**  
**Суров - 55 лет**  
**Суров - 55 лет**  
**Суров - 55 лет**



**Троебой**  
**ЦУЕТ**  
 ГВАРДИИ ЛЕЙТЕНАНТА  
**КВАДЛОВА**

*Суров и Бусыгин*  
*Суров и Бусыгин*



**ГВАРДИЙЦЫ ВОЮЮТ НЕ ЧИСЛОМ, А ЧМЕНИЕМ.**