

САМОПОЖЕРТВОВАНИЕ ГЕРОЕВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ. ВОЗДУШНЫЕ И НАЗЕМНЫЕ ТАРАНЫ СОВЕТСКИХ ГЕРОЕВ

В.С. Бучельников

Научный руководитель доцент Г.М. Иванова

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, г. Томск, Россия

С первых минут войны советские люди встали на защиту Родины и проявляли массовый героизм, чем вызывали восхищение, удивление и даже возмущение у захватчиков. Заявления руководства фашистской Германии о разгроме Красной Армии и полном уничтожении советской авиации противоречили донесениям с фронта, в которых сообщалось, что немецкие войска несут невиданные ранее потери, что советские люди готовы на все, лишь бы не пропустить врага.

Во время Великой Отечественной войны немецкие лётчики столкнулись с таким приемом как воздушный таран. Этот приём впервые был предложен русским авиатором Н. А. Яцуком (в журнале «Вестник воздухоплавания» № 13-14 за 1911 год), а впервые был применен русским лётчиком Петром Нестеровым 8 сентября 1914 года, когда он сбил австрийский самолет-разведчик.



Фото 1. Гастелло Николай Францевич – Герой Советского Союза

В Великую Отечественную войну, воздушный таран не был предусмотрен воинским уставом, какими-либо наставлениями или инструкциями, т.к. это был смертельный прием и советские лётчики прибегали к этому приёму не по приказу командования, но с первых дней в штаб люфтваффе стали поступать смятенные сообщения: «Русские идут на таран!»... 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».

22 июня 1941 года было сбито 200 немецких самолетов, 16 из которых – воздушным тараном. На таран шли летчики, когда у них в бою кончались снаряды, а противника надо уничтожить. Первый немецкий самолет был сбит в 4:05 – через 5 мин. после начала вайоны у города Замбрув Дмитрием Кокоревым, который крылом своего истребителя отрубил хвост немецкому самолету-разведчику, а уже через 20 минут у города Млинов старшим лейтенантом Иваном Ивановым был сбит вражеский бомбардировщик, советский летчик сумел посадить самолет, но скончался от ранения в госпитале. Леонид Бутелин в 5:15 в районе Галича сбил один «юнкерс» и таранил второй. В 5:20, отражая налет вражеских самолетов на Пружалины близ Бреста, сбил один немецкий бомбардировщик, а второй уничтожил тараном своего горящего самолета Степан Гудимов. В районе Долубова, в Белоруссии таранным ударом сбил фашистский самолет Василий Лобода. В 7:00 над аэродромом Черляны сбил один и таранил второй самолет Анатолий Протасов. В 10:00 в небе над Брестской крепостью лейтенант Петр Рябцев таранил врага в неравном бою (четыре советских самолета против восьми фашистских). Также в этот день совершили тараны политрук Андрей Данилов в районе Гродно-Лида, Тарас Малиенко – в небе города Трембовля, Александр Мокляк – над Бессарабией, Николай Игнатьев – в небе Харькова, Иван Ковтун – над городом Старый, А. Пачин и П. Кузьмин – на подступах к Гродно, Н. Ковтун – в районе Львова.

Боязнь таранного удара заставляла немецких пилотов менять курс, беспорядочно сбрасывать бомбы, даже на собственный войска, а 29 июня, пытаясь уйти от тарана Михаила Жукова, немецкий летчик вогнал свой самолет в воды Псковского озера.

При совершении тарана погибали приблизительно 37% советских летчиков. Но остальные продолжали воевать. Десятки пилотов совершили по два тарана, двое – трижды таранили вражеские самолеты, один – четырежды.

Тараны совершались не только на истребителях, но и на других типах самолетов: штурмовиках, пикирующих, ближних и дальних бомбардировщиках. Со временем советские пилоты превратили этот сопряженный с риском для жизни подвиг в настоящий прием воздушного боя, появилась своеобразная методика и классификация ударов: прямой таран – ударный, всей массой машины, самый опасный для жизни атакующего; неполный таран, с подсеканием, и безударный таран – «рубание» - удары винтом или крылом по главным частям вражеского самолета, чаще всего – по хвостовому оперению. Кроме этой классификации также можно выделить:

наземный таран – когда летчик горящего самолета принимал решение направить машину на скопление живой силы, боевой техники, железнодорожные составы врага. Первый такой таран был совершен ещё в первый день войны лейтенантом Петром Чиркиным. Наибольшую известность получил таран, совершенный 26 июня 1941 г. экипажем бомбардировщика ДБ-3 под командованием Николая Гастелло, 30 июня экипаж младшего лейтенанта Петра Игашева на дальнем бомбардировщике смог сбить два вражеских истребителя, третий сбить воздушным тараном, а затем направил самолет на колонну фашистов, переправляющихся через Западную Двину. 16 декабря 1941 года под Ленинградом подвиг Николая Гастелло повторил экипаж бомбардировщика Пе-2 под командованием томича Ивана Черных.

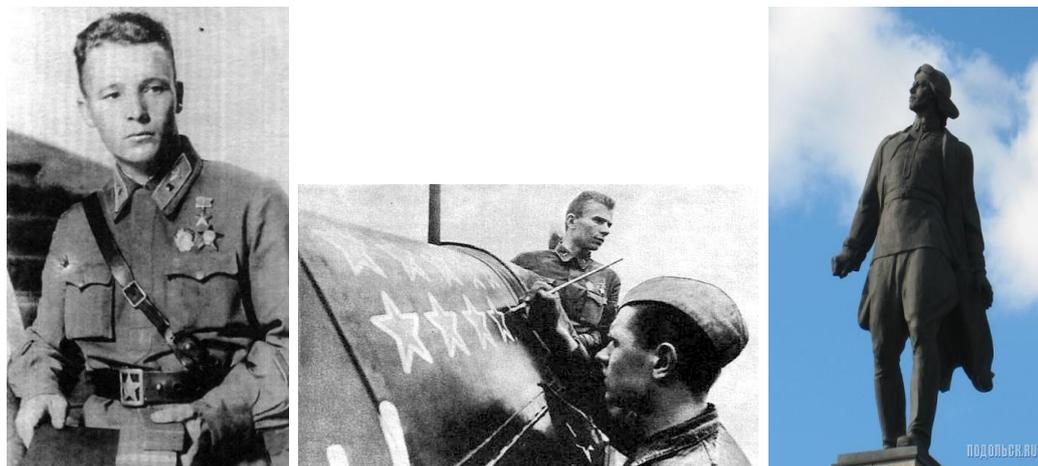


Фото 2. Талалихин Виктор Васильевич – Герой Советского Союза

За время войны было совершено более 10 ночных таранов. Первый ночной таран был совершен 25 июня в районе Одесса-Кишинёв Константином Обориным: после отказа бортового вооружения он винтом своего истребителя срезал крыло немецкого бомбардировщика. Второй таран был совершен 29 июля на подступах к Москве старшим лейтенантом Петром Еремеевым. Израсходовав боезапас, в лучах прожекторов он винтом своего И-16 срезал хвост «Юнкерса». Виктор Талалихин, 23-летний младший лейтенант, в ночь на 7 августа в небе над Москвой совершил таран немецкого самолета на высоте 4500 метров винтом и двигателем И-16 он срезал хвостовое оперение бомбардировщику, приземлился на парашюте. Погиб он в бою с «мессершмиттами» 27 октября 1941 года.

5 ноября 1941 года был совершен ночной таран в небе Ленинграда Алексеем Севостьяновым. На истребителе И-153 он срезал крыло немецкому Хе-111. Его полк встретил начало войны под Брестом, по соседству с полком, в котором служил Петр Рябцев. Считалось, что летчики идут на таран по двум причинам: отказ бортового вооружения и израсходование боезапаса. А. Севостьянов, летавший на отражение ночных бомбардировок обозначил третью причину: « В темноте, когда фашистский самолет лишь на какие-то мгновения попадает в перекрестье прожекторных лучей и огонь «чайки» может не дать желаемого результата, надо таранить!». В дальнейшем Алексей Тихонович Севостьянов был командиром эскадрильи, обучал ночным и слепым полетам молодых летчиков, защищал от бомбардировщиков Дорогу жизни, по которой в осажденный Ленинград шли машины с продовольствием. Погиб он в бою 23 апреля 1942 года. 6 июня А. Севостьянову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.



**Фото 3. Немецкий HE-111 сбитый
А.Т. Севостьяновым, ноябрь 1941 г.**

Лейтенант Алексей Николаевич Катрич совершил первый в мире высотный таран 11 августа 1941 года. На высоте больше 8000 метров им был замечен двухмоторный немецкий бомбардировщик. Первой очередью пулеметов ему удалось повредить один мотор, но затем произошел отказ вооружения, и им было принято решение идти на таран, в результате не только был сбит немецкий самолет, но и сохранен свой истребитель. Всего им было одержано 14 побед. 28 октября 1941 А. Катричу было присвоено звание Героя Советского Союза.



Фото 4. А.Н. Катрич, июль 1941 г. – Герой Советского Союза

12 сентября 1941 года над селом Анастасьевка Сумской области произошел уникальный случай – в бою советского легкого бомбардировщика Су-2 с семью немецкими «мессершмиттами» один был сбит огнем, а второй уничтожен тараном. Пилотом этого самолета была Екатерина Зеленко [2].



Фото 5. Екатерина Ивановна Зеленко – Герой Советского Союза

25 октября 1941 года в небе Заполярья произошел бой пары советских истребителей с четверкой немецких «мессершмиттов». Старший лейтенант 7-го смешанного авиаполка ВВС Северного флота, Сорокин Захар Артемьевич, сбивший за первые три месяца войны шесть фашистских самолетов, сбил ведущего немецкой группы, но при атаке на второй самолет произошел отказ вооружения, а сам пилот получил ранение в ногу, но ему удалось срезать винтом хвост вражеского Me-110. Самолет Сорокина получил значительные повреждения и ему пришлось сажать самолет на лед. Неподалеку он заметил фашистский самолет, подбитый тараном, и уже на земле произошла перестрелка с немецким экипажем, в результате которой немецкие пилоты были уничтожены. После этого советский раненый пилот шесть дней добирался по тундре до позиций советских войск, из-за чего получил обморожение ног, и ему ампутировали обе ступни, но после этого героический советский пилот сумел добиться возвращения в строй и сбил ещё шесть самолетов противника.

Николай Терехин и Алексей Хлобыстов – летчики, совершившие по три воздушных тарана.

Н. Терехин сбил за один бой 28 июня 1941 года три самолета: один немецкий бомбардировщик – он сбил огнем, два других – таранным ударом. 10 июля того же года угрозой тарана Н. Терехин вогнал в землю немецкий «юнкерс». Погиб Герой в бою 30 декабря 1942 года. Совершил 150 боевых вылетов.

А. Хлобыстов 8 апреля 1942 года в бою восьми советских истребителей против 28 самолетов врага совершил сразу два тарана, а третий – 14 мая в неравном бою, в ходе которого был подбит его самолет, а он сам ранен. Уже подготовившись к прыжку, он принял решение направить горящий самолет на врага и подбил его. Раненый он приземлился в тундре. Погиб Герой в декабре 1943 года. Совершил 355 боевых вылетов.

6 июля 1943 года, во время боев на Курской дуге, гвардии старший лейтенант Александр Горовец вылетел в составе эскадрильи на патрулирование. При возвращении с задания им была обнаружена группа вражеских бомбардировщиков. Завязался бой одного советского истребителя с 20 «юнкерсами». Горовец сбил 8 самолетов противника, а после израсходования боезапаса он нанес винтом по хвостовому оперению девятого самолета, сбив его тараном. Александр Горовец – единственный в мире летчик, сбивший самое большое количество самолетов в одном бою. К сожалению, при возвращении на аэродром, его безоружный и поврежденный самолет был атакован немецкими истребителями, советскому Герою-летчику спастись не удалось. А. Горовец – Герой Советского Союза посмертно.



Фото 6. Александр Константинович Горовец – Герой Советского Союза

Младший лейтенант Борис Ковзан свой первый таран совершил 29 октября 1941 года под Москвой, израсходовав боезапас, он таранил вражеский «мессершпитт-110» и винтом своего истребителя Як-1 срубил ему хвост, после чего сумел посадить свой самолет. Второй таран героический летчик совершил 21 февраля 1942 года в районе города Торжок Калининской области в бою с тремя «юнкерсами», расстреляв боезапас, применил таранный удар, и снова ему удалось посадить свой самолет! 8 июля того же года над станцией Любница Новгородской области, спасая своего товарища, отвлек на себя два вражеских истребителя, в бою его самолет был поврежден, и он пошел в лобовую атаку, маневрировал и крылом своего истребителя срезал крыло «мессеру» Сел Герой на поврежденном самолете. 13 августа 1942 года в районе Старой Руссы на его «Як» напали пять «мессеров», самолет Ковзана был подбит, а сам он получил серьезное ранение, но летчик направил горящий самолет на лобовую таран. С высоты 6000 метров Ковзан приземлился в болото, что и спасло ему жизнь. После лечения добился возвращения в авиацию. За все годы войны совершил 360 вылетов и сбил 28 самолетов [1]. Герой Советского Союза.

Авиационные тараны применялись советскими летчиками вплоть до окончания войны, но после 1943 года их количество неуклонно снижалось: в 1943 году – 160 таранов, 1944 – 40, 1945 – 20.

20 января 1945 года девятка советских штурмовиков, возвращаясь с задания, встретила 20 бомбардировщиков противника, идущих под прикрытием 12 истребителей. В результате боя были сбиты пять немецких самолетов, один из них сразил тараном летчик Петр Иванников.

18 февраля 1945 года в бою четверки советских истребителей с 24 вражескими самолетами, старший лейтенант Александр Мастерков сбил два самолета огнем, а после израсходования боезапаса тараном сбил третий бомбардировщик противника.

20 апреля 1945 года летчик 209-го разведывательного авиаполка Александр Колесников за Одером, прикрывая советский корректировщик от атаки истребителей, таранным ударом сбил вражеский самолет.

За несколько дней до капитуляции Германии на подступах к Берлину, в районе железнодорожного узла Вурцен, командир звена 66-го истребительного авиаполка старший лейтенант Федор Петров метким огнем поджег два вражеских истребителя. Израсходовав боезапас, догнал уходящий третий самолет и сбил тараном. Приземлился советский летчик на парашюте. Это последний зафиксированный случай тарана в Великой Отечественной войне.

За годы Великой Отечественной войны было совершено более 600 воздушных таранов, в них участвовали 558 летчиков-истребителей, 19 экипажей штурмовиков и 18 экипажей бомбардировщиков. Кроме того, было совершено 503 тарана наземных целей, из них — 286 экипажами штурмовиков, 119 — бомбардировщиков и 98 летчиками-истребителями.

Тараны совершались не только летчиками, также применялись танковые тараны советскими танкистами. Первый таран был совершен 22 июня 1941 года: экипаж танка КВ-1 под командованием лейтенанта П. Гудзя таранил немецкие танк Т-III и бронетранспортер; 26 июня танкисты 43-го отдельного разведывательного батальона совершили первый ночной таран.

Врываясь на вражеские позиции, танкисты таранили артиллерийские батареи, реактивные минометы, автомобильные колонны. На танках таранили даже самолеты и бронепоезда.

Известны случаи, когда экипаж совершал несколько таранов: экипажи под командованием лейтенанта И. Бутенко и старшего лейтенанта П. Захарченко совершили два тарана; И. Рогозин и Н. Томашевич – три тарана, экипаж под командованием А. Босова во время обороны Москвы в ноябре 1941 совершил четыре тарана [3].

Прямые удары совершались, как правило, в исключительных случаях, когда кончались боеприпасы, повреждалась пушка, а бой продолжался. Иногда на них шли при внезапной встрече с вражескими машинами на улицах городов и поселков, а также в ближнем танковом бою, когда танки врывались в боевые порядки противника. Таранить стремились в борт танка, иногда это приводило к переворачиванию машины противника. Часто машины взрывались либо из-за детонации боекомплекта, либо из-за возгорания топлива, пролившегося из поврежденных баков. При взрыве обычно страдали обе машины.

Нередко, чтобы выполнить боевую задачу, экипажи шли на таран преднамеренно. Случалось это обычно при плохой видимости (туман, снег, дождь) или ночью, когда прицельный огонь из пушки вести нельзя. Особенно эффективными были преднамеренные тараны, нацеленные на уничтожение вражеских колонн.

24 декабря 1942 года, во время Сталинградской битвы, танкисты 1-го танкового батальона 54-й бригады капитана С. Стрелкова и 2-го танкового батальона 130-й бригады М. Нечаева уничтожили около 350 самолетов на аэродромах и железнодорожных станциях на эшелонах, что способствовало разрушению «воздушного моста», по которому снабжалась группировка Паулюса. Также тараны против самолетов были применены 28 марта 1944 года, тогда было уничтожено 30 самолетов. 17 января 1945 года на аэродроме возле польского города Сохачев было уничтожено 20 самолетов.



Фото 7. Танк Т-34 в момент тарана пехотного орудия



Фото 8. Монумент «Танковый таран»

Особенно много таранов было совершено советскими танкистами во время Курской битвы. Только 12 июля 1943 г. под Прохоровкой было совершено более 20 таранов, а за все время битвы – более 50. Ударам подвергались не только легкие и средние танки, но и новейшие «тигры» и «пантеры», превосходившие советские танки по массе, вооружению и бронированию [3].

24 июня 1944 года в районе Бобруйска экипаж танка гвардии лейтенанта Дмитрия Комарова 15-й танковой бригады совершил таран бронепоезда. Также таран бронепоезда был совершен 4 августа 1944 года на Сандомирском плацдарме экипажем под командованием Леонида Малеева, командира роты 47-го гвардейского танкового полка.

В нашей работе рассмотрена лишь малая часть подвигов, совершенных людьми, которыми двигала любовь к Родине, ненависть к захватчикам и ярость боя, чувство долга и личной ответственности за судьбу Отечества, и современное поколение не должно забывать имена этих Героев, которые сознательно шли на самопожертвование ради будущих поколений, ради нас с Вами.

Литература

1. Жукова Л.Н. Выбираю таран/ Л.Н. Жукова. – М.: Молодая гвардия. – 415 с.
2. Русский приём воздушного боя, который испугал люфтваффе: тараны [электронный ресурс] URL: <http://topwar.ru/8609-russkiy-priem-vozdushnogo-boya-kotoryy-ispugal-lyuftvaffe-tarany.html> (дата обращения: 29.03.2015)
3. Танковые тараны в Великой Отечественной войне [электронный ресурс] URL: <http://www.mywebs.su/blog/history/5435.html> (дата обращения: 31.03.2015)
4. Герой Советского Союза Горовец Александр Константинович [электронный ресурс] URL: http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=494 (дата обращения: 1.04.2015)

ПОДВИГ СЕМИ 18-ЛЕТНИХ ДВАЖДЫ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Е.Ю. Каминский

Научный руководитель доцент Г. М. Иванова

Национальный исследовательский Томский политехнический университет, г. Томск, Россия

Еще тогда нас не было на свете,
Когда гремел салют из края в край,
Солдаты, подарили вы планете
Великий май победный май!

Всего удостоено звания Героя Советского Союза 11657 человек, 1972 получили это звание в возрасте до 20 лет, а количество 18-летних Героев Советского Союза составило 936 человек. Из всех возрастных категорий самый большой процент приходился на 18-летних. 257 человек получили это звание посмертно. 18-летние Герои дали семь дважды Героев Советского Союза. В стране 2,5 тысячи полных кавалера ордена Славы. Четверо полных кавалеров ордена Славы также носят звание Героев Советского Союза.