

## ГЛАВА X

### НА ВОЛГУ — В АКАДЕМИЮ!

«На основании приказа по 14-ой Воздушной Армии от 26 ноября 1942 года и постановления Комитета обороны СССР от 21 ноября 1942 года, 658-ой НБАП был направлена на переформирование. 1 января 1943 года полк прибыл к месту назначения — в 1-ю Запасную авиабригаду Приволжского военного округа. Состав полка на тот момент: лётчиков — 8 человек, стрелков-бомбардиров — 12, технического состава — 67, штаб и управление — 13. Полк был доукомплектован лётно-техническим составом и новыми самолётами «Ил-2» с мотором НМ-38. За время пребывания в 5-ом запасном авиаполку 1-ой запасной авиабригады на переформировании в полк из резерва прибыли: лётчиков-пилотов — 25 человек; технического состава — 83; штаб и управления — 1 человек. Трудности комплектования состояли в том, что полк долго не получал лётного и технического состава, а, следовательно, не мог приступить к теоретическим занятиям. Кроме того, лётный состав нёс гарнизонный наряд и выполнял различные бытовые работы: очистка дорог и взлётно-посадочных полос от снега, заготовка дров в лесу.

За январь полком было использовано для технических занятий всего пять дней. Только с 3 марта 1943 года полк приступил к 1-му разделу лётной подготовки. Однако, не смотря на все трудности, было успешно произведено переучивание по первому и второму разделам боевой подготовке фронтовой авиации в июне 1943 года.

Полк три раза получал материальную часть с ЗАВОДА № 18 в городе КУЙБЫШЕВЕ, и отгонял ее на фронтовые аэродромы на Орловско-Курском и Белостокском направлении. Новенькие «Ил-2» были перегнаны согласно приказу без происшествий, за что получил благодарность от командира 1-го ЗАБ.

Новоиспечённый 658-ой штурмовой авиаполк (ШАП) получил приказ о назначении в действующую армию 28 июля 1943 года и уже 30 июля в полном составе прибыл на действующий аэродром Брянского фронта. Командир полка майор Михеев Владимир Яковлевич».

Из отчётов 658-го ШАП, ЦАМО

Завод № 18 был эвакуирован из Воронежа в Куйбышев в начале 1942 года. Славный коллектив завода сумел в кратчайший срок установить и смонтировать оборудование, наладить производственный процесс и сразу же начать выпуск боевых самолётов «Ил-2». Работали так, что уже через три месяца завод №18 награждён переходящим Красным знаменем ГКО. Знамя вручали фронтовые лётчики штурмовики-гвардейцы. Во вторую половину 1942 года Красное знамя ГКО вручалось заводу еще шесть раз, то есть ежемесячно! За годы войны завод выпустил для фронта более — заметьте! — более 36000 самолётов «Ил-2» различных модификаций. Это мировой рекорд и Книга Гиннеса. Больше самолётов одного типа никто не строил.

И еще один штрих. В январе 1943 года на завод пришла телеграмма из Москвы.

«...Прошу передать рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим завода № 18 имени Ворошилова, собравшим один миллион рублей на строительство эскадрильи самолётов имени Куйбышева, мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. Сталин»

Чтобы понять уровень подготовки лётного состава 658-го ШАП на «Ил-2», достаточно заглянуть в книгу Александра Гокуня «Приволжские крылья». «1-я штурмовая запасная авиабригада была в своём роде единственная в СССР. А, с учётом того, что там проходили переподготовку лётчики многих освобождённых стран Европы, — и в мире.

В ее задачи входило:

- Формирование штурмовых полков;
- Подготовка одиночных экипажей;
- Пополнение частей действующей Армии.

Близ Куйбышева, на авиазаводах которого выпускались «Ильюшины», в сентябре 1941 года расположились полки 1-ой запасной авиабригады полковника Н.Ф. Папивина, прибывшие из-под Воронежа. На бывших колхозных полях близ поселков и городков Кинель-Черкассы, Каменка-Белинская, Чапаевск, Кряж, Зубчаниновка, Смышляевка устраивались взлётно-посадочные полосы, располагались батальоны аэродромного обеспечения, намечались зоны пилотажа, устраивались учебные аудитории.

Лётная подготовка проводилась поточным методом, в ходе которого инструкторы и обучаемые осваивали новую технику почти одновременно. И только 6 часов 30 минут налёта в среднем на одного лётчика успевали дать инструкторы в 1941 году. Однако жизнь требовала не простого «пересаживания» лётчика в кабину нового самолёта, а подготовку опытного бойца, способного выполнять боевые вылеты в составе авиазвена, знакомого с новинками тактического применения машины, опытом боевой работы лучших фронтовых штурмовиков.

С июня 1942 года в командование штурмовой ЗАБ вступил опытный авиационный командир и организатор Алексей Ильич Подольский.

Под его руководством в бригаде наладилась система теоретического обоснования и практической проверки наиболее рациональных способов действий штурмовиков при уничтожении вражеских целей на поле боя в тесном тактическом взаимодействии с сухопутными войсками.

На полигонах Поволжья инструкторы бригады и фронтовики всесторонне проверили опыт штурмовки целей с бреющего полёта (до 50 метров), широко применявшийся в 1941 году. А также предлагаемый учебным отделом новый способ штурмовки — с высоты 800-1200 метров под углом пикирования 15-20 градусов.

Фундаментальными мероприятиями, проведёнными в годы войны на базе бригады, были две теоретические конференции по обобщению опыта действий штурмовой авиации на различных фронтах.

В 1942 году в авиабригаде уже были созданы методические классы, ТРЕНАЖЕРЫ, стрелковые тиры. К инструкторской работе привлекались опытные лётчики из строевых частей, для командного и преподавательского состава была введена обязательная стажировка. На одного лётчика, с учётом увеличения учебных дисциплин, давалось уже 24 часа 52 минуты тренировочного налёта! Так к 1943 году 1-я штурмовая запасная авиабригада превратилась в кузницу штурмовых полков для фронта. Через запасные полки этой бригады за годы войны прошло почти 54% всех штурмовиков, выпущенных авиапромышленностью СССР».