

6-й дальнебомбардировочный

Документальный очерк о боевом пути 6-го дбап
и командире полка Василии Ивановиче Лукине

(Книга «Страницы истории военной авиации в семейной хронике» по ссылке:
http://militera.lib.ru/memo/russian/sanberg_lv/index.html)

Людмила Васильевна Санберг

Воздушные просторы покорившим,
Защите Родины жизнь посвятившим,
Потомкам в пример...



Командир 6-го дбап Василий Иванович Лукин

В соответствии с директивой Генерального штаба РККА от 19 августа 1938 г. 6-й дальнебомбардировочный авиационный полк был сформирован из состава 19-й тяжелой бомбардировочной авиационной бригады в городе Иваново. (Александр Андрюшков. Уральский меридиан, газета "Красная звезда", 29 июля 2001 г.)

Мой отец Лукин Василий Иванович (1907-1975 г.г.) несколько лет прослужил в 6-м дбап, был его командиром. Он - уроженец Донбасса, трудовую деятельность начинал в шахте подростком. В 1932 году окончил 8-ю Одесскую военную школу пилотов КВО. С этого времени вся его дальнейшая жизнь была связана с историей отечественной авиации.

В 1934-1939 г.г. служил в авиационных частях на территории Украины. В январе 1940 года был назначен командиром звена 6-го дбап. Летал на самолетах ДБ-3. Полк базировался в Запорожье.

С первых дней Финской войны полк участвовал в боевых действиях. Бои носили ожесточенный характер. Только за один день 25 декабря 1939 года полк потерял три экипажа. Среди погибших был лейтенант Ребров. Его вдова Геня Реброва осталась одна с малолетними детьми Людмилой и Владимиром. Она проживала в военном городке в Запорожье, дружила с нашей матерью Лукиной Марией Карловной.

В военных действиях с финнами участвовал друг отца старший лейтенант Минькевич, поляк, красивый молодой офицер. В 1939 году он был репрессирован по навету завистников, но вскоре освобожден, восстановлен в звании и продолжил службу в авиации. В конце 1940-х годов был генералом. В начале февраля 1940 года звено старшего лейтенанта Лукина В.И. было поднято по тревоге и, выполняя приказ командования, прибыло на аэродром Кричевицы (севернее Новгорода, ныне г. Великий Новгород). С 13 февраля по 11 марта 1940 года с этого аэродрома звено Лукина В.И. совершило 14 боевых вылетов. Летчики бомбили не только глубокие тылы противника, но и военные

аэродромы, переправы, железнодорожные узлы, укрепления Ювяскуль, Выборг, Тампере, Куопио, Сортавалу. Провели в полетах около 60 часов, сбросили на позиции противника 42 тонны бомбового груза.

17 февраля 1940 года Командующий ВВС Северо-Западного фронта объявил Лукину благодарность за образцовое выполнение боевых заданий командования.

В боях с финнами отличился помощник командира 6-го дбап Балашов Иван Филиппович (1907-1984 г.г.). Он совершил 13 боевых вылетов. В 1940 году он был одним из первых в полку удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

18 февраля 1940 года командир авиабригады объявил Лукину В.И. благодарность за отличное выполнение боевого задания.

С 13 по 19 февраля, тесно взаимодействуя с наступающей пехотой, танками, артиллерией, авиация нанесла ряд сильных ударов по противнику и его укреплению Маннергейма.

11 марта звено, которым командовал старший лейтенант Лукин В.И., совершило два боевых вылета, сбросило на огневые позиции противника бомбы общим весом более 17 тонн.

С помощью авиации войска Северо-Западного фронта развернули бои за Выборг. 12 марта состоялось утверждение условий мирного договора.

13 марта военные действия были прекращены.

8 апреля 1940 года за образцовое выполнение боевых заданий на фронте с финнами и проявленные при этом мужество и отвагу Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР В.И. Лукин был награжден орденом Красного знамени. 25 июля 1940 года командование представило его к присвоению очередного воинского звания капитан досрочно.

Звание Героя Советского Союза в 6-м дбап были удостоены Лопатин Федор Иванович - 15 января 1940 года и Федоров Евгений Петрович - 7 апреля 1940 года.

В 1940 году мне, дочери Лукина В.И. было 5 лет. Я самостоятельно научилась грамоте. Мне хотелось написать отцу на фронт о том, как я его люблю, как жду. Писала печатными буквами вкривь и вкось, игнорируя линейки. Это мое первое в жизни письмо отец долгие годы носил в кармане гимнастерки вместе с фотографией моей мамы.

Отец вернулся с войны в начале апреля. Похудел. А в остальном был такой же, как и раньше: красивый, стройный, бодрый, ласковый. Какое это было счастье видеть его, обнимать, говорить с ним. Несколько дней я и мама не отходили от него ни на шаг. С волнением слушали его рассказы о войне и сердце замирало. Какая это была непостижимая уму радость слышать любимой папин голос, видеть его обаятельную улыбку. Я сидела у него на коленях, крепко обняв за шею одной рукой, а другой, прижимая к себе огромную куклу, которую он привез мне из Ленинграда, и в том момент не было счастливей меня на свете.

В один из выходных дней мы пошли в Дом офицеров, где демонстрировался художественный звуковой фильм Григория Александрова "Цирк". У кассы стояла очередь. Орден на груди моего отца произвел на очередь впечатление.

- Товарищ орденосец! - прозвучали слова, обращенные к нему.

- Поздравляем вас с правительственной наградой. Просим пройти к кассе и купить билет без очереди.

Отец смутился, стал пожимать протянутые к нему руки. Щеки его порозовели. Я взглянула на маму. Она задумчиво улыбалась и была очень хороша, элегантно в новом платье из серого шелка в полоску и белом берете на темных волосах.

Отец купил билеты. Мы вошли в кинозал. Погас свет. На экране замелькали кадры замечательного фильма "Цирк". Мы смотрели его впервые.

1 мая 1940 года капитан В.И. Лукин принимал участие в Первомайском авиационном параде над Красной площадью в Москве. Он провел свой самолет лучше других. Командир бригады объявил ему благодарность.

В первые месяцы Великой Отечественной войны 6-й авиационный полк участвовал в боевых действиях на территории Украины. Наши войска несли большие потери. Гитлеровцы чувствовали свой перевес в воздухе. Тяжелые бомбардировщики без поддержки истребителей часто становились добычей немецких летчиков. Об одном из таких эпизодов рассказывала "Красная звезда" от 27 августа 1977 года в статье В. Киричанского "Островок в пшеничном поле":

"18 июля 1941 года с полевого аэродрома взлетели бомбардировщики эскадрильи под командованием капитана Лукина. Приказ гласил - нанести удар по колонне вражеских танков западнее Житомира. Летели без прикрытия истребителей, надеясь только на свои силы.

Над целью появились неожиданно для врага, зайдя с запада. Удачно отбомбились, уничтожив колонну танков противника и взяли курс на свой аэродром. Над деревней Минейки стая "мессеров" нагнала девятку. Строй нарушился. Фашисты стали преследовать машину, пилотируемую лейтенантом Ю. Кольяковым, расстреливали советский бомбардировщик почти в упор. Его пулеметы молчали: стрелки и штурман были убиты. Самолет загорелся. С трудом открыв нижний люк - мешали раны, Кольяков прыгнул. Когда белый купол остановил свободное падение, Юрий огляделся. Его товарищи, отбомбившись, уходили на север. Лейтенант ударился о землю и потерял сознание".

Житель деревни И.М. Сенько спрятал раненого летчика от немцев на пасеке в лесу, перевязал его, у летчика было 17 ран, затем перетащил на одеяле через пшеничное поле в свой дом. На месте гибели самолета жители деревни нашли тела штурмана лейтенанта М.Е. Королькова, стрелка-радиста С.Я. Мышева и похоронили их в урочище Крыничка Коростышевского района. Следопыты деревни Минейки установили имена погибших спустя 36 лет.

Судьба Юрия Кольякова оказалась трагичной. Едва успев залечить свои раны за три недели, он решил вернуться в свою часть. При переходе через линию фронта погиб.

В августе 1941 года 6-й дальнебомбардировочный авиационный полк выполнил особое, чрезвычайное задание правительства по нанесению бомбового удара по целям, расположенным на территории Ирана.

Гитлеровцы стремились втянуть Иран в войну против СССР на стороне Германии. В случае нападения Ирана для СССР возникла опасность ведения войны одновременно на двух фронтах в условиях тяжелого положения на советско-германском фронте.

В ночь на 25 августа 6-й дальнебомбардировочный авиационный полк предпринял с аэродрома Евлах перелет через советско-иранскую границу с целью нанесения бомбового удара по порту Экзели и аэродрому Пехвели на территории Ирана.

Командование дивизии обеспечило летчиков картами без учета особенностей гористой местности. Самолеты врезались в вершины горных массивов. Полк понес большие потери.

Когда лунный свет пробился сквозь разрывы в облаках, Лукин скорее почувствовал, чем осознал, что перед ним не черные тучи, а вершины гор. Резко взял вверх. Самолет в последнюю минуту избежал столкновения с горной вершиной и миновал опасность. Экипаж самолета нанес бомбовой удар по Экзели и Пехвели, сбросил десять стокилограммовых бомб и, выполнив боевое задание, вернулся на свой аэродром.

Гибель летчиков остро переживалась в воинской части. В связи с тем, что многие самолеты не долетели до цели, командование приняло решение повторить боевой вылет, второй за день. Экипаж находился в воздухе почти 9 часов. Управление самолетом требовало от летчика больших физических усилий. Бессонная ночь и физическая усталость вызывали болевые угнетающие ощущения в организме. Командование вынуждено было дать экипажам сутки на отдых, на сон. Тем временем карты были скорректированы, недостатки устранены.

26 августа советские войска вступили в Иран. Одновременно в южную часть Ирана вошли английские войска.

27 и 29 августа летчики 6-го и 453-го авиационных полков осуществили боевые вылеты в район Казвина.

Экипаж В.И. Лукина за 4 вылета сбросил на боевые цели, расположенные на территории Ирана, 4 тонны бомбового груза, провел в полетах около 20 часов, преодолел расстояние в 5600 км.

Иран присоединился к антигитлеровской коалиции. Через Иран в СССР вновь стала поступать помощь со стороны США и Англии.

В июле 1941 года В.И. Лукин был назначен заместителем командира полка. Полк часто менял дислокацию. Аэродромы оборудовались наспех. Один из них был оборудован в Азербайджане в песчаной местности. Самолеты, затянутые маскировочными сетками, стояли в огромных ямах, вырытых в земле. Маленький гарнизон размещался рядом с деревней в нескольких наспех сооруженных бараках. В одном из них проживали 4 семьи летчиков. Жили, как одна дружная семья. Радости и горе делили на всех.

Однажды поздним вечером в небе над аэродромом появился обвятый пламенем самолет. Летчик пытался сбить в воздухе пламя, делая смелые маневры. Самолет падал. Женщины выбежали из барака и бросились к аэродрому, обезумев от отчаяния. За ними бежали дети и кричали. Каждое сердце страдало от боли и страха за своих дорогих мужей и отцов.

Несколько суток врачи лазарета вели борьбу за жизнь экипажа, но летчики сильно обгорели. Похоронили их вблизи аэродрома. Обложили могильные холмики розами с общего цветника. Все выражали сочувствие жене одного из погибших, которая за несколько суток поседела и постарела до неузнаваемости. В ее глазах застыла пронзительная боль. В эти глаза невозможно было смотреть. Люди отводили глаза. Вскоре она уехала к своим родителям с маленьким сыном в Орловскую область. Тогда всем казалось, что это глубокий тыл. Провожали ее все, кто был свободен от полетов. Вручили букеты цветов, пакеты с продуктами, просили написать, как доедет.

Осенью 1941 года полк перебазировался в Грузию, в Сандары. В августе 1941 года В.И. Лукин был назначен командиром 6-го авиационного полка. В полк прибыл новый штурман Владимир Леонов. Его жена и двое детей остались в Ленинграде и он тревожился за них. Во время ночного боевого вылета его самолет был сбит. Все члены экипажа погибли. Днем в штаб прибыла телеграмма от его жены. Она сообщала мужу, что ей удалось эвакуироваться из блокадного Ленинграда и что она едет к мужу в часть без детей. Дети погибли от голода. Через несколько дней Валентина Леонова прибыла в полк. Она была до крайности истощена. Долго неутешно рыдала, уронив голову на стол. Первые дни после приезда жила в маленькой комнате вместе с семьей командира полка. Работала в штабе машинисткой.

С конца ноября 1941 года и до 1 августа 1942 года 6-й дбап базировался в станице Кореновская Краснодарского края. В станице был хорошо оборудован аэродром. Здесь размещалась авиационная база Крымского фронта. Летчики, которым пришлось воевать на юге страны, высоко отзывались об уровне технической работы аэродромной службы. Здесь садились самолеты 46-го женского таманского ночного авиационного полка Евдокии Бершанской, французского полка "Нормандия-Неман", прославленных летчиков-истребителей, о которых знала вся страна.

Летчики 6-го авиационного полка совершали боевые вылеты ежедневно с аэродрома Кореновская. Они наносили бомбовые удары ежедневно по аэродромам и переправам противника, по скоплению его живой силы и техники. Вылеты производились на территорию Украины, Ростовской области, Ставрополя, Крыма, Закавказья. На страницах газет "За нашу победу", "Боевая Крымская", "Красная звезда" часто печатались материалы о боевых действиях полка. Одно время, выполняя особые задания Верховного

командования, полк имел статус полка особого назначения и подчинялся только командующему дальней авиации А.Е. Голованову.

Из летной книжки командира 6-го дбап капитана В.И. Лукина: "7.12.41. Задача - Николаевка. Бомбардировка войск противника. Днем. Время полета - 3 часа. Длина маршрута - 850 километров. Сброшено бомб 1000 кг. Высота бомбометания 2300 метров". В дневнике он сделал записи более подробные: "7 декабря 1941 г. Район Таганрога. Бомбометание по линии фронта. Сопровождали истребители. Уничтожили изрядно автомобилей, танков и до роты пехоты противника. Атакуют мессершмитты. Два были сбиты нашими славными истребителями. Были обстреляны зенитной артиллерией. Самолеты получили большие повреждения. Враг почувствовал уничтожающий удар нашей авиации".

В этот день экипаж командира полка совершил два боевых вылета. В район Николаевки Одесской области на позиции врага был сброшен весь бомбовой запас - 1000 кг. В район Таганрога бомбометание было проведено по линии фронта.

Осуществить два боевых вылета за день на тяжелом самолете ДБ-3Ф было крайне тяжело. В то время перевес сил был на стороне противника. Накал боевых действий на большом протяжении линии фронта требовал действенной помощи авиации нашим пехотным, танковым и артиллерийским подразделениям, которые несли большие потери.

Скупые строчки фронтового дневника капитана Лукина свидетельствуют о том, что 6-й дбап в декабре 1941 года наносил бомбовые удары по противнику на большом протяжении фронта: на южной Украине, в Крыму, на территории Ростовской области и северного Ставрополя.

Гитлеровское командование было озабочено тем, что немецкие войска несли немалые потери от бомбардировки немецких позиций советскими летчиками. Фронтная разведка гитлеровцев разработала секретную операцию по уничтожению советского 6-го дбап 132-й авиадивизии. Разведка донесла своему командованию о том, что советский 6-й авиационный полк базируется на аэродроме Кореновская Краснодарского края. Операция, разработанная в штабе ВВС немецкой оперативной службы фронта, предусматривала осуществление блокировки действий 6-го полка и уничтожение его в воздухе в районе Азова, где советские самолеты должны были получить сопровождение истребителей для выполнения своего задания в районе Таганрога. Немцы планировали также осуществить одновременно массированную бомбардировку аэродрома Кореновская для уничтожения остальных самолетов полка, его аэродромного обеспечения и ремонтной базы.

Удивляет осведомленность немецкого командования о маршруте боевого вылета полка и о содержании его боевого задания. О том, что в полку или штабах могли действовать немецкие шпионы - осведомители советским летчикам и в голову не приходило. Утро 9 декабря началось как обычно. Командир полка капитан В.И. Лукин провел в штабе инструктаж для летного состава. Ждали приказ о боевом вылете, но приказ задерживался. Наконец, днем приказ был получен. Каждая эскадрилья получила свое боевое задание по разным маршрутным целям и вылетела из аэродрома Кореновская. Последним покинул аэродром командир полка В.И. Лукин. Он возглавил эскадрилью, которой предстояло действовать на самом трудном участке, в районе Таганрога, где боевая ситуация менялась ежедневно и где советские войска неимоверными усилиями сдерживали натиск немецких войска.

В районе Азова, как говорилось в приказе, полк должен был получить сопровождение истребителей, чтобы дальше следовать в район Таганрога и там осуществить бомбардировку немецких позиций. Однако, к удивлению летчиков, советских истребителей в этом районе не оказалось, более того, их ждали в этом районе истребители противника ME-109 и неожиданно атаковали их. Завязался ожесточенный бой. Не имея поддержки своих истребителей, советские бомбардировщики отбивались от мессершмитов своими средствами - бортовыми пулеметами. Перевес сил был на стороне противника. Прорваться через блокировку, осуществленную немецкими самолетами, не

удалось. Израсходовав боекомплект, командир 6-го дбап принял решение вернуться с бомбовым грузом обратно. Посадка самолетов на аэродром с бомбовым грузом на борту была сопряжена с риском. Командир полка еще не знал, что пока полк находился в воздухе, немецкая авиация нанесла жесточайшие бомбовые удары по аэродрому Кореновской и теперь вся взлетно-посадочная полоса аэродрома была изрыта воронками от немецких бомб. В этих условиях посадить самолеты немислимо. Визуальное наблюдение показало Лукину, что на краю аэродрома есть узкая полоса без воронок. Он принимает смелое решение сажать самолеты на этом участке. "Делай, как я!"- приказал он и повел свой самолет к земле. Самолеты один за другим благополучно приземлились.

Аэродром был фактически уничтожен, взлетно-посадочная полоса изувечена воронками, догорали склады, дымились мастерские, но боевой дух личного состава полка не был сломлен. Несмотря на тяжелое нервное напряжение этого памятного дня 9 декабря 1941 года, все силы аэродромной службы и летного состава немедленно были брошены на восстановление взлетно-посадочной полосы. Работали все, в том числе и командир полка. До изнеможения, до кровавых мозолей. Начали возвращаться с боевых заданий экипажи других эскадрилий полка. К этому времени для них кострами была обозначена узкая полоса вдоль кромки аэродрома для посадки самолетов. Все экипажи приземлились благополучно.

Очень коротко, почти без эмоций, командир полка описал в своем дневнике драматические события этого дня: "Томительно ждали приказа на вылет. Приказ был получен. С энтузиазмом вывел эскадрилью в воздух. Азов - встреча с истребителями не произошла. Были атакованы истребителями ME-109. Мы благополучно вернулись. Смертоносный груз привезен обратно. Очень досадно, что враг не получил сокрушительного удара нашей авиации".

Несколько скупых строк о боевой жизни 6-го дбап, но стоит вдуматься в них, остановиться, вернуться в прошлое и можно представить себе всю остроту событий дня. Главным его итогом было то, что операция, предпринятая противником по уничтожению 6-го дбап, провалилась. Полк сохранил свою боеспособность, и в этом немалая заслуга была командира полка В.И. Лукина. Его спокойствие, уверенность в своих силах, решительность, четкость команд, бодрость духа, готовность прийти на помощь каждому передавалась летчикам, укрепляя их душевное состояние.

В конце декабря 1941 года ожесточенные бои развернулись в Крыму. Героическая база Черноморского флота Севастополь с 17 декабря 1941 года по 1 января 1942 года ценой огромных потерь отбивала второй штурм гитлеровских войск. Защитники Севастополя до последней капли крови защищали каждый метр родной земли. Вражеская авиация и артиллерия ежедневно обрушивали на позиции советских войск в Крыму сотни бомб и снарядов. На всех участках Южного фронта воздушные бои приобрели ожесточенный характер. Немецкое командование групп армий "Юг" имело приказ Гитлера овладеть Севастополем в кратчайший срок и основные силы перебросить на Кавказ и к Сталинграду, вынудить Японию и Турцию вступить в войну против СССР на стороне Германии.

Над страной нависла серьезная опасность. Это понимали все: от командующих советских армий до рядового бойца.

Как и все воины, летчики 6-го дбап, не щадя сил и жизни, осуществляли свой нелегкий ратный труд. Выполняли по два вылета в день. Никто не жаловался на усталость, хотя уставали очень. Зачастую не успевали поесть в столовой, съедали сухой паек в самолете, там же спали пару часов в ожидании приказа и, получив приказ, вновь поднимались в небо с новым бомбовым грузом для врага. Войска Крымского фронта вели ожесточенные бои с немцами, несли большие потери. В этих условиях каждый боевой вылет летчиков был им большой поддержкой.

Записи во фронтовом дневнике и летной книжке командира 6-го дбап дают возможность восстановить события 23 декабря 1941 года. Весь день прошел в

томительном ожидании приказа на вылет. Наступили сумерки. Летный состав направился в столовую на ужин. Только успели сесть за столы, как в столовую вбежал посыльный штаба полка: на вылет! Предстоял боевой вылет в район Ялты и Балаклавы. Ужин доедали в автобусе, который доставил летчиков на аэродром.

Из дневника В.И. Лукина: "Вылет, идем над морем. Метеоусловия неудовлетворительные. Ночной берег Крыма. Косим автомашины, уничтожаем врагов. Изрядное их количество нашло могилу от нашего бомбового удара. Обратном летели выше облаков. Легко на сердце. Оплата за муки, страдания нашего народа. Оккупантов бьем беспощадно. Посадка. Радостные лица. Боевое задание выполнили отлично".

После боевого вылета поспать не удалось. Был получен новый приказ о бомбардировке войск противника в районе Байдары. Командир полка вылетел ночью ведущим девятки. Из записи в летной книжке: "Время полета 3 часа 56 минут. Длина маршрута 1000 километров. Сброшено бомб 1000 кг. Высота бомбометания 2000 метров".

Самолеты приземлились на аэродром Кореновская перед рассветом. Летчики провели за штурвалами почти непрерывно 8 часов. Лица осунулись. Устали так, что некоторые заснули сразу после приземления, уронив головы на штурвал.

24 декабря 1941 года полк осуществил боевой вылет в район боевых действий под Севастополем. В этот день проснулись рано. Едва успели позавтракать, как получили приказ на вылет. Группа в воздухе собралась быстро. Летели над морем. Из дневника В.И. Лукина: "Видимости нет, упорно пробиваемся к цели. Цель: войска, танки, автомобили. Войска... все смешалось. Уничтожили до 500 вражеских солдат, несколько танков, артиллерийскую батарею, автомашины... Немцы открыли ураганный огонь. Ищем спасение в облаках. Томительно. Один ранен, поврежден мой самолет. Посадка... один не вернулся. Где он есть, Знаков?". В этот день командир полка совершил еще один боевой вылет на другом самолете ведущим девятки в район Дуванкоя (Верхнесадовое), Его экипаж сбросил 1000 кг бомбового груза на скопление войск противника, танки, автомашины. Полет продолжался 5 часов. Длина маршрута составила 1380 км. Спустя полгода В.И. Лукин вспомнит во всех подробностях этот рядовой боевой вылет. Тогда ему в этом районе придется выполнять более сложную боевую задачу. В конце декабря вблизи Дуванкоя находилась батарея Б-2 2-го отдельного артиллерийского дивизиона береговой обороны главной базы Черноморского флота. Здесь шли кровопролитные бои. Вся территория была окутана дымом.

27 декабря полк оказывал помощь советскому десанту в районе Керчи и Феодосии. Самолеты с трудом пробивались к цели. Провели эффективное бомбометание. Из дневника В.И. Лукина: "Возвратились обратно. Низкая облачность. Видимость плохая. Аэродром накрыло тучами, потом пошел густой снегопад. Не вернулись на свой аэродром 3 самолета: пилоты Мишаев, Дорохов, Иванин. Два села вынуждено вне аэродрома благополучно. Пилота Конеголова изрешетили истребители противника. Немцы почувствовали мощь нашей авиации, которая уничтожила до 1000 вражеских солдат".

6-й дбап продолжал оставаться лучшим полком 132-й бомбардировочной авиационной дивизии. По числу Героев Советского Союза держал 1-е место. Был на хорошем счету в 5-й Воздушной армии. Выполнял особые задания не только своего непосредственного начальства, но и штаба фронта. Фронтные газеты "Боевая Крымская", "За нашу победу" продолжали печатать материалы о боевых успехах 6-го полка. Экземпляры этих газет изучались в германской фронтовой разведке, их материалы использовались при составлении оперативных сводок о действиях советской авиации для командования немецким 4-м воздушным флотом. Подобную информацию от своей армейской разведки получал командующий 11-й немецкой армии, действовавший в Крыму. Частое упоминание в советской фронтовой печати 6-го дбап в числе эффективно действующих авиационных частей вновь обратило на себя внимание немецкого командования. Немецкая разведка получила задание приступить к разработке новой операции по прекращению боевой деятельности этого полка. На этот раз были извлечены

уроки неудачно предпринятых в начале декабря действий немецких истребителей и бомбардировщиков по уничтожению полка в воздухе и его аэродрома на земле. Немецкая разведка решила использовать свою агентуру в советском тылу для организации разведывательной и диверсионной работы внутри полка, чтобы парализовать его деятельность и уничтожить.

Приступили к поискам такого агента, который мог бы иметь в полку доступ к штабным документам, дивизионным, фронтовым приказам, одновременно имел бы доступ к аэродромной службе и, в то же время, исключал бы всякую возможность подозрения у окружающих о его преступной деятельности.

Задача была поставлена сложная. Такого агента найти было нелегко, и, кроме того, времени на его подготовку было крайне недостаточно. В плане операции была предусмотрена также вербовка предателя внутри полка среди младшего командного состава с помощью старого испытанного метода - подкупа и шантажа - для связи с немецкой разведкой, передачи разведанных. Но и эта задача оказалась не менее сложной, - нужно было знать хорошо биографии людей, уязвимые места в ней, чтобы использовать их для шантажа. Доступа же к личным делам военнослужащих и служащих полка у немецкой разведки не было. Выход из создавшейся ситуации нашли такой: установить тщательное наблюдение за техниками, радистами, водителями в надежде обнаружить среди них человека слабовольного, любящего выпить и затаившего обиду на власть придержащих, путем подкупа и шантажа склонить его к измене Родины.

1941 год подходил к концу. Этот год остался в памяти навсегда, как год начала Великой Отечественной войны народов СССР за свое спасение от фашистского рабства. Много горя и потерь испытали люди. Враг дошел до самой Москвы, но был остановлен ценой жизни и страдания многих героев.

Комиссар полка Баранов поручил секретарю комсомольской организации полка начать подготовку концерта художественной самодеятельности и выпуска шуточно-сатирической стенгазеты для праздничного вечера.

Утром на построении командир полка поздравил летчика Александра Иванова с первым боевым крещением, которое состоялось на Крымской направлении. В первом же боевом вылете Иванов проявил себя, как смелый и инициативный летчик. После построения однополчане поздравили своего товарища с первым боевым крещением и пожелали ему успехов в ратном деле.

За завтраком в столовой летчики перебрасывались шутками. Настроение у всех с утра было предпраздничное. Перед боевым вылетом командир полка провел для летного состава инструктаж, поставил боевую задачу, разъяснил, как нужно действовать, чтобы боевое задание выполнить эффективно, как взаимодействовать с истребителями на разных этапах воздушного боя. Ознакомил с планом проведения наземной учебы по тактике. Эскадрильи полка взлетели с аэродрома Кореновская и взяли курс на Крым.

Начался новый 1942 год с новыми надеждами на близкую победу над врагом. Трудно поверить, что до конца войны еще очень далеко.

В начале января погода в Краснодарском крае была на редкость морозная и снежная. Всю ночь на 3-е января шел густой снег. К утру температура воздуха снизилась до 17 градусов мороза и снег продолжал валить на землю густо, создавая большие сугробы. Ранним утром все силы полка были брошены на расчистку аэродрома от снега. Едва успевали расчистить часть взлетно-посадочной полосы, как ее вновь густо покрывал снег и работу приходилось начинать сначала. Несмотря на то, что труд был проделан большой, командир полка понимал, что взлет будет затруднительным, тем более посадка. Он всегда брал на себя выполнение самой сложной задачи. Когда был получен приказ о боевом задании, вылетел ведущим девятки. Целью боевого вылета была бомбардировка войск противника западнее населенного пункта Старый Крым по шоссе на Карасубазар. Из дневника В.И. Лукина: "Веду девятку на цель. Метеоусловия сложные. Идем сверх облаков. Видимости нет. Даю команду: сбор, сомкнись, цель! Цель:

автотранспорт, танки, живая сила, ... все скрыто дымом. Кичливые вояки летят в воздух, обломки танков, автомашин и "непобедимые" немецкие захватчики и их лакеи. Высота бомбометания 2750 метров. Время полета 4 часа 50 минут. Задачу выполнили. Истребители противника пытались атаковать, но организованным огнем были отогнаны. Все вернулись благополучно".

Всю последующую неделю расчистка аэродрома была главной головной болью командования полка. Несмотря на погодные трудности и неудовлетворительное состояние взлетно-посадочной полосы (ее непрерывно очищали от снежных осадков), боевые вылеты не прекращались ни днем, ни ночью.

9 января 1942 года командир 132-й БАД полковник Каравацкий А.С. составил аттестацию на командира 6-го дбап капитана Лукина. В ней говорилось: "Капитан Лукин Василий Иванович занимаемой должности соответствует. В боевой обстановке незаменимый командир. После войны для пользы службы послать учиться в академию. Достоин присвоения воинского звания майор".

Капитан Лукин, как опытный летчик, хорошо сознавал, что каждый взлет в тяжелых погодных условиях сопряжен с опасностью для жизни, поэтому считал необходимым в этих условиях возложить выполнение боевых задач, прежде всего, на опытных летчиков. Прежде всего, на себя. В ночь на 10 января он вылетел из Кореновской ведущим тройки. В дневнике записал: "Погода не предвещала ничего хорошего. Взлет проходил в сложных условиях, полоса ограничена, ночное обеспечение плохое. Летим над морем продолжительное время. Над территорией противника попадаем в облака, вынуждены снижаться до 600 метров. Прошел проливной дождь. Началось обледенение самолета. Управление стало тяжелым. Враг не ожидал такой дерзости в таких условиях. Бомбы сброшены на железнодорожную станцию, где проходит разгрузка войск и боеприпасов. Громадный взрыв. Немцы в панике тушат огни. Не одна сотня фашистов была погребена. Обратный путь летели в тумане. Очень устал. Посадка произведена благополучно".

Боевая работа требовала от летчиков не только высокого профессионального мастерства, но и больших душевных затрат, физических сил, выносливости. Молодые летчики видели, что командир полка обладает большим запасом прочности, неутомим в работе, может сутками не спать, но сохранять бодрость духа и спокойствие. Он часто брал с собой в боевой вылет молодых летчиков и на своем примере обучал их технике бомбометания. Так было днем 23 января 1942 года во время боевого вылета в район Владиславовки. Дневниковые записи рисуют картину бомбардировки войск противника: "День. Боевой вылет. Веду группу из 9 самолетов. Разведка донесла, что во Владиславовке сосредоточено много живой силы и автотранспорта. Нас сопровождают истребители. Цель. Взрыв. Все оставшиеся в живых бегут в панике. Враг в растерянности, не мог даже открыть огонь. Наше появление для него было так неожиданно, что и забыл встретить огнем, как бывает обычно. Уничтожено несколько сот фашистов, автомашин. Группа благополучно вернулась на базу".

Не успели отдохнуть, как получен новый приказ - разбомбить аэродром противника в районе Сарабуз. Начали готовиться к новому ночному полету. Из дневника В.И. Лукина: "Проверка материальной части на аэродроме. Вечер. Спешно идет приготовление к ночному полету. За этот день второй боевой вылет. Чувствую усталость. Все приготовлено. Взлет. Видимости нет. Вот и территория противника. Идем в облаках, наконец пробиваемся к цели. Мороз минус 23 градуса. Впереди видим огромной силы взрыв. Это наши работают. Заходим на аэродром противника. Самолетов много. Сбрасываем свой груз. Летят вверх обломки самолетов противника. Полет трудный. Сильно устали. Посадку произвели благополучно".

В течение 2-х боевых вылетов летчики провели в воздухе 7 часов 20 минут.

В конце января в полку началась эпидемия гриппа. Однако боевые вылеты из-за болезни не отменялись. Днем 27 января был получен из штаба дивизии приказ бомбардировать танки и моточасти противника в районе Кой-Асан.

Короткий ночной сон не принес отдыха. Встали в 4 часа утра и сразу же занялись расчисткой аэродрома от снега. Погода была плохая. В.И. Лукин с утра чувствовал сильное недомогание. Знобило. Выяснилось, что командир подразделения, который должен был вести группу из девяти самолетов, заболел. Эту группу повел командир полка. По маршруту был сильный туман, затем пошел дождь. Видимости не было. Встречи с истребителями не произошло. Командир полка отметил для себя, что это далеко не первый случай. При подходе к цели девятка наших самолетов была атакована истребителями противника. Создавалось впечатление, что враги ждали в этом районе советских бомбардировщиков и заранее тщательно спланировали атаку. Начался бой. Немецкие самолеты, словно призраки, появлялись из тумана и дождя, наносили удар и вновь исчезали в тумане, через мгновения наносили новый удар. Лукин упорно вел самолеты к цели. Он понимал, что немцы стремятся заставить девятку отклониться от цели, принять бой, навязанный им, сбросить бомбы над своей территорией и тем самым сорвать выполнение бомбардировщиками своего задания.

Во время разборов боевых вылетов в штабе 6-го дбап на стенде была продемонстрирована схема тактики бомбардировщиков в условиях атаки немецкими истребителями. Советские летчики поняли, что командир действует по этой схеме. На первом этапе боя колонна самолетов имела преимущество перед истребителями противника, и этим нужно было воспользоваться максимально при подходе к цели. Это преимущество состояло в том, что огневая сила бортовых пулеметов не давала немцам возможности рассредоточить девятку с разных высот, что делало самолеты менее уязвимыми для противника, затрудняла его маневренность.

Когда девятка приблизилась к цели, непрерывная стрельба бортовых пулеметов самолета командира полка создала на какое-то мгновение безопасную зону, в нее и ринулась вся девятка. Пока немецкие истребители выходили из маневра для следующей атаки, бомбардировщики успели сбросить свой смертоносный груз на танки и моточасть и живую силу противника с высоты 1300-1500 метров. Боевая задача была выполнена. Бомбардировщики начали разворачиваться на обратный курс, и тут третий раз были атакованы немецкими истребителями. На этом, третьем этапе боя, советским бомбардировщикам крайне необходима была поддержка своих истребителей. Они бы могли отвлечь немцев, навязать им бой и дать возможность бомбардировщикам перестроиться для отражения атаки. Но своих истребителей не было. Бой приобретал ожесточенный характер. Один бомбардировщик прекратил стрельбу, из-под мотора вырвалось пламя. Через мгновение самолет превратился в огненный факел, падающий на землю. У бортовых пулеметов заканчивался боезапас. Они замолкли один за другим. Надо было выходить из боя. Теперь туман мог стать спасением, но в тумане возникла опасность столкновения самолетов в воздухе, так как они не успели построиться в колонну по три.

Бомбардировка живой силы и техники противника помогла советским пехотным частям перейти к контратаке и вынудить немцев отступить. Населенный пункт был взят нашими войсками. Когда бомбардировщики приземлились на аэродром Кореновская, вместо девяти, их было семь. Один экипаж погиб. Не вернулся на свой аэродром экипаж летчика Иванова. Были потери и в других группах самолетов, выполняющих в этот день боевой вылет в район южного Крыма. Целью всех боевых вылетов было стремление облегчить тяжелое положение советских войск под Севастополем.

Полковой врач капитан Чхиквадзе был вынужден отправить в лазарет тех летчиков, штурманов, воздушных стрелков, стрелков-радиостов, у кого грипп вызвал тяжелое состояние с высокой температурой. Остальные летчики, хотя и чувствовали недомогание, могли продолжать боевую работу и теперь выполняли ее с тройной нагрузкой.

При разборе боевых вылетов в штабе полка горячо обсуждался вопрос о поддержке истребителей. В.И. Лукин ежедневно докладывал командиру 132-й авиадивизии полковнику Каравацкому А.С. о выполнении боевых заданий, о боевой обстановке в районе вылетов, настаивал, чтобы штаб дивизии неукоснительно обеспечивал истребительное сопровождение, чтобы виновные за невыполнение сопровождения были привлечены к ответственности. Каравацкий объяснял ситуацию с истребителями большими потерями в истребительных частях. Лукин предложил ему обдумать проблему с истребителями в другой плоскости и, если это необходимо, поставить ее на обсуждение в штабе ВВС Крымского фронта: не будет ли лучше, если за бомбардировочными полками закрепить истребительные части, тогда бомбардировщики могут связываться с истребителями напрямую, совместно планировать боевые операции. Это помогло бы избежать много напрасных потерь. Предложение показалось комдиву интересным. Он обещал подумать.

1 февраля 1942 года В.И. Лукин вылетел в 4 часа утра ведущим группы из 5-ти самолетов в район Дальние Камыши, ныне Приморский, на бомбардировку артиллерийских батарей и моточастей противника. Из дневника В.И. Лукина: "Вылетели утром. Чувствовал себя неудовлетворительно. Болела голова, по-видимому грипп. Над целью сопровождали нас истребители. Работают хорошо, даже отлично. Фриц боится к нам подходить, когда наши истребители в воздухе. Задание выполнено отлично. Нас интенсивно обстреляли зенитки противника. Группа благополучно произвела посадку на свой аэродром".

21 февраля 1942 года полк произвел ночной боевой вылет в Крым в район Салы (ныне Грушевка) для бомбардировки автотранспорта противника. Из дневника В.И. Лукина: "Шоссейная дорога. Автоколонна. Ночь. По маршруту облачность высотой 200 метров, порывистая. Пробиваем облака. Набираем высоту до 1200 метров. Идем выше облаков. Вот и цель. Открыто движется по дороге Салы-Симферополь большая автоколонна. Мигают огнями фар. Мы включили свои навигационные огни. Идем вдоль дороги. Бомбы бросаем по одной. Дорога просматривается хорошо. Вот первый пожар. Сильные взрывы на дороге. Задачу выполнили. Вернулись благополучно".

Погода в районе боевых действий всегда беспокоила командира полка. Туман, низкая облачность, снегопад не позволяли помогать наземным войскам в полную меру. Каждый вылет в таких условиях сам по себе требовал от каждого летчика высочайшего мужества.

Самолеты были основательно потрепаны в боях и их не хватало, техники не успевали их ремонтировать. Задача была такая: выжать все, что возможно, из тех машин, которые были, грамотно эксплуатировать технику и относиться к ней бережно.

В то время самолет ДБ-3Ф (Ил-4) конструкции С.В. Ильюшина был основным массовым дальним бомбардировщиком. Он имел два двигателя М-88, на высоте 6000 метров достигал скорости 445 км в час. Потолок его был 9400 метров. Дальность полета - 4000 км. Брал самолет 1500 кг бомб: внутрь фюзеляжа 10 фугасных зажигательных или осветительных бомб и две наружные подвески по 250 кг. В особых случаях на наружные подвески за счет уменьшения запаса бензина можно было брать две бомбы по 500 кг. Экипаж самолета состоял из четырех человек: летчик (командир экипажа), штурман, стрелок-радист, воздушный стрелок. Весьма внушительной была огневая мощь дальнего бомбардировщика. На турели стрелка-радиста устанавливался спаренный пулемет или пушка. Пулемет устанавливался и в бронированной кабине воздушного стрелка, чья задача была отражать атаки противника с задней полусферы. Кабины летчика и штурмана имели навигационное и пилотажное оборудование. На самолете можно было определять пеленги. Серьезным его недостатком была плохая продольная устойчивость в воздухе. Самолет легко задирали или опускали нос и, случалось, произвольно переходил в отвесное пикирование. Недостаток этот приносил летчикам немало неприятностей. Машина

походила на норовистую лошадь - идет хорошо, но держать ее нужно в узде, то есть в строгости.

Совершенствование боевых знаний и умений было важнейшей задачей командира полка и его ближайших помощников: начальника штаба Калиниченко и замполита Баранова. Они старались научить молодежь правильно анализировать обстановку, критически оценивать свой полет. Главной заботой комсостава полка было стремиться избежать лишних потерь.

Программы для ввода в строй молодых летчиков не было и командир полка, составляя план занятий с молодыми летчиками, исходил, прежде всего из своего личного опыта и боевого опыта, накопленного в полку. Наземную работу чередовали с полетами. Тактикой занимались постоянно на земле и в воздухе. В штабе полка вывешивались на стенде схемы боевых порядков, способов выхода на цель, действий при отражении атак вражеских истребителей. Командир требовал от каждого летчика твердого знания характерных ориентиров, курсов и времени полета от них на свой аэродром и на аэродромы соседних частей. Он считал, что в бою недостаточно только смелости и героизма, воевать надо уметь, использовать все полезное, нужное, целесообразное из боевого опыта своих товарищей.

Высокую требовательность к личному составу командир полка сочетал с вниманием к людям, с постоянной заботой о них. Перед каждым боевым вылетом проводил с летным составом краткий инструктаж, ставил боевую задачу и разъяснял летчикам, как нужно действовать. Летчики, уходя на задание, обычно брали с собой заряд оптимизма, старались быть предельно собранными и организованными.

В полк часто приезжали корреспонденты фронтовой газеты "За нашу победу". Они собирали материал для рубрики "Наш боевой актив". Старший политрук Джадарян в статье "Летчик товарищ Лукин" писал на страницах газеты "За нашу победу": "Заслуженным авторитетом пользуется среди личного состава летчик Лукин. С первых дней прибытия части на фронт он проявил себя смелым, отважным и находчивым летчиком. Днем и ночью, в любых метеорологических условиях он умеет водить свою боевую машину и без промаха разить врага. За боевые заслуги в боях с финской белогвардейщиной в 1940 году он награжден орденом Красного знамени.

Сейчас, когда наша страна подвергалась разбойничьему нападению германских захватчиков, летчик т. Лукин все отдает для того, чтобы скорее разгромить ненавистного врага. Ему ничего не может помешать в выполнении боевого приказа. Какая бы не была погода, он всегда находит цель и на отлично выполняет задание.

Несколько раз во время выполнения боевого задания экипаж т. Лукина подвергался яростной атаке фашистских истребителей. Но благодаря выдержанности, стойкости, находчивости и высокому летному мастерству летчика, бомбардировщик всегда уходил от фашистских истребителей и благополучно возвращался на свой аэродром.

Но не только громить врага умеет летчик тов. Лукин. Он также хорошо умеет воспитывать вверенных ему людей. Личным примером он обучает командиров летному искусству, практически показывает им, как нужно вести самолет в сложных метеорологических условиях, делать взлеты и посадки.

Примеру своего командира стараются следовать все летчики части. Как и он, они стремятся к тому, чтобы всегда на отлично выполнять боевые задания, быть смелыми, решительными и уметь летать в любых метеорологических условиях".

Командир полка наладил работу, исключаящую суету, нервозность. Он был всегда спокоен, не терял присутствия духа в самых критических ситуациях, служил для летчиков примером выдержки и стойкости. Тщательно изучал карты боевых действий, чертил схемы подхода эскадрилий к целям. Схемы выполнял цветными карандашами, они имели эстетичный вид. Знание карты облегчало выполнение боевой задачи в ночное время суток. Ни один промах летчиков не оставался без его внимания. Авторитет его в полку был непререкаем.

21 февраля 1942 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленное при этом мужество командующий Крымским фронтом награждает командира 6-го дбап капитана Лукина Василия Ивановича вторым орденом Красного знамени. Орден был вручен Лукину в штабе 132-й авиадивизии в Краснодаре. 26 февраля он отправил из Краснодара телеграмму жене Лукиной Марии Карловне в Сандары с сообщением о получении им этой награды.

Напряжение боев на Севастопольском направлении с каждым днем нарастало. Гитлеровские войска неудержимо рвались к Севастополю. Немецкие бомбардировщики армадами по 35 самолетов методически разрушали город. Немецкая дальнобойная артиллерия выводила из строя укрепления города, корабли, артиллерийские батареи. Каждый камень Севастополя был полит кровью его героических защитников. С полным правом к защитникам этого великого города можно отнести летчиков 6-го дбап 132-й авиационной Севастопольской Краснознаменной дивизии. Они внесли свой достойный вклад в оборону Севастополя. К концу февраля 1942 года третья часть летного состава полка отдала свои жизни за Родину в авиационных боях на территории Крыма.

Бомбардировки железных и шоссейных дорог, по которым к Севастополю двигались немецкие войска с техникой, немецких аэродромов, с которых взлетали самолеты для бомбардировок Севастополя, были действенной помощью защитникам города.

22 февраля 6-й дбап осуществлял ночной вылет для бомбардировки немецких войск на подступах к Севастополю. В ту ночь командир полка ведущим двойки бомбил автоколонну противника, которая двигалась в сторону Севастополя по шоссейной дороге Старый Крым - Салы.

Из дневника В.И. Лукина: "Взлет с бетонированной дорожки. Ночной старт плохо подготовлен. Трудно держать направление. Низкая облачность. Над целью ясно. Море закрыто облаками. Идем в паре. Цель. Вот и Старый Крым, древний город. Большое оживление на дороге. Сбросили бомбы на дорогу. Вернулись благополучно".

Ночью 24 февраля 1942 года В.И. Лукин ведущим двойки осуществил бомбардировку железнодорожного узла Ислам - Терек. Из дневника: "Над целью для противника появились неожиданно. Немцы беспорядочно открыли стрельбу. На станции железнодорожный состав с немецкой боевой техникой. Заходим на цель три раза. Бомбы сбросили удачно. Возник большой пожар. Идя по железной дороге, обстреляли немцев из пулеметов у Владимировки. Задачу выполнили. Вернулись благополучно на свою базу. Противнику нанесен большой урон. Разведка донесла, что взорвано 4 состава с боеприпасами и разрушен путь".

Напряженная боевая работа днем и ночью тяжело отражалась на здоровье, на нервах. У командира эскадрильи капитана Медведева и у командира звена Кузнецова появились признаки истощения нервной системы, чувство страха за собственную жизнь, изнурительная бессонница. Командир полка на неделю отстранил их от полетов. Постепенно чувство страха у них прошло. Командир полка часто брал их с собой в полет в качестве ведомых для контроля и для оказания им помощи. Эти летчики в паре с командиром полка чувствовали себя спокойнее и увереннее.

Ночью 25 февраля 1942 года В.И. Лукин осуществлял бомбардировку войск противника по железной дороге в районе Владиславовки. Из дневника: "Ночь ясная. Взлетели с бетонированной полосы. За мной взлетел Медведев. Пошли с набором высоты. Цель. Высота 1200 метров. Делаем три захода. Нас обстреливает зенитка. Бросаем бомбы удачно. Большие взрывы. На железной дороге пожар. Осветило населенный пункт. Выбираем цель, бросаем остальные бомбы. Задание выполнено. Обстреляли из пулеметов зенитную точку противника. Мы благополучно произвели посадку".

Немецкие бомбардировочные части 4-й воздушной армии продолжали осуществлять массированную бомбардировку позиций советских войск, держащих оборону в Севастополе. Советская разведка установила, что большинство немецких бомбардировщиков взлетают с аэродромов, расположенных в районах Мариуполя и Херсона. Немцы установили вокруг своих аэродромов систему зенитной защиты из десятков зенитных установок и считали аэродромы неуязвимыми для советских бомбардировщиков.

В ночь на 26 февраля 1942 года Лукин В.И. ведущим двойки вылетел из Кореновской для бомбардировки немецкого аэродрома в Мариуполе. В дневнике записал: "В районе нашего базирования погода была плохая, ... о погоде в районе цели данных нет. Вот и берег Азовского моря, на косе прожектор. Идем морем, все знакомое, не раз летал в этих местах. Сигнал, разворот на цель. Штурман сообщает: "Вижу аэродром и самолеты". Сбросили бомбовой груз. Высота бомбометания 1500 метров. Пожар на аэродроме. Зенитки открыли ураганный огонь. В воздухе стала светло, как днем. Мы со снижением уходим от цели. Задание выполнено. Уничтожено до десяти самолетов противника".

В ночь на 1 марта В.И. Лукин ведущим двойки бомбил немецкие самолеты на аэродроме в Херсоне. Записал в дневнике: "Рейд в тыл противника. Задача нелегкая. Тщательно готовим машины. Задача: уничтожить материальную часть на немецком аэродроме и произвести глубокую разведку. О погоде в этом районе нам мало что известно. Погода на диво была хорошая. Высота 3000 метров. Противник такой дерзости не ожидал. Заходим на речку. Гидроаэродром. Делаю круг. Бросаю бомбы по кольцу аэродрома. У меня стал давать перебои правый мотор. Скучновато... На базу вернулись благополучно. Задание выполнено отлично".

Каждый вылет - это высочайшее искусство пилотирования тяжелого самолета, железная выдержка, мужество и смелость, боевое мастерство, - вот что имелось в виду под словами: "на базу вернулись благополучно".

Аэродром в Кореновской работал с большим напряжением. Одни экипажи возвращались, отбомбившись, с ночного боевого вылета, другие взлетали с наступлением утра с бомбовым грузом и отправлялись по разным курсам к целям бомбометания.

19 марта 1942 года из боевого полета возвращался тяжелый ДБ-3. Завывая двигателями, заходил на посадку. Самолет имел неестественный вид: часть правой плоскости разворочена снарядом, открыты створки нижнего люка задней кабины и из люка торчал ствол ШКАС воздушного стрелка, задран вверх ствол турельного пулемета стрелка-радиста. В момент посадки самолет в конце пробега свернул с посадочной полосы и, прокатившись по полю, остановился. Открылись колпак кабины летчика и нижний люк кабины штурмана. Летчик Назин и штурман Калашников, не освобождаясь от парашютов, одновременно бросились к задней кабине.

Все, кто находился на аэродроме во время необычной посадки самолета, испытывали тревожное чувство.

- К самолету! - скомандовал командир полка капитан Лукин водителю санитарной машины.

Полковой врач Чхиквадзе и два санитары сели в крытый кузов машины. Когда санитарная машина подъехала к самолету, Назин и Калашников уже вытащили из задней кабины окровавленное бездыханное тело воздушного стрелка. Всего два часа назад он вел ожесточенный воздушный бой с "мессерами" и сбил один немецкий самолет. Подъехала санитарная машина. Врач оттеснил летчиков от лежащего на земле стрелка, начал его осматривать. Сказал, что стрелок больше не нуждается в медицинской помощи, он мертв. Назин увидел командира полка и начал рапортовать ему. Лукин движением руки остановил его и сказал, что выслушает потом. Тем временем санитары помогли покинуть кабину раненому стрелку-радисту, осторожно сняли парашютные лямки и на руках перенесли его в санитарную машину. Механики насчитали на фюзеляже и плоскостях более сотни пробоин. Масло- и топливопроводы оказались частично перебитыми. Трудно

было поверить, что с такими повреждениями самолет мог длительное время держаться в воздухе, буквально "на честном слове и на одном крыле". За надежность, удивительную устойчивость в воздухе летчики любили этот самолет конструкции Ильюшина.

В тяжелый огненный переплет пришлось попасть экипажу. Сколько же мужества, отваги, боевого мастерства и везения потребовалось ему, чтобы суметь выполнить боевую задачу. Едва самолет долетел до линии фронта, как его атаковали три немецких истребителя. Стрелок-радист Мостовой в течение всего боя докладывал командиру экипажа младшему лейтенанту Ивану Назину, где находятся "мессеры". Летчик так разворачивал самолет, чтобы создать для стрелков удобные положения для стрельбы и лишить немцев вести прицельный огонь. Немецкий истребитель оказался в зоне обстрела передней пулеметной установки. Летчик дал по нему очередь, но истребитель успел взмыться вверх. Стрелок-радист Мостовой вдруг закричал: "Сбил! Сбил!". Штурман увидел беспорядочно падающий к земле "мессер" и доложил об этом командиру экипажа. Через несколько минут Мостовой доложил командиру о ранении стрелка. Два немецких истребителя вышли из боя. Самолет приближался к цели - месту расположения батареи дальнобойных орудий противника, которые обстреливали Севастополь. У цели самолет попал в зону обстрела немецкой зенитной артиллерии. Разрывы зенитных снарядов окружили самолет, окутали клубами синего, черного, коричневых цветов. Бомбардировщик все же пробился к цели и сбросил бомбы на немецкую батарею. На развороте от цели его резко подбросило и накренило в сторону. Выровняв машину, летчик посмотрел вправо: консоль крыла была искорежена прямым попаданием немецкого снаряда. Досталось и двигателю, но двигатель продолжал тянуть. Чтобы выйти из-под зенитного обстрела, летчик маневрировал с потерей высоты. Почти над самой землей вышли на свою территорию.

Этот эпизод из боевой жизни экипажа младшего лейтенанта Героя Советского Союза Ивана Ильича Назина подробно описал в своих воспоминаниях его однополчанин бывший штурман 6-го дбап Масленников Борис Николаевич. Эти его воспоминания были напечатаны в газете "Ярило" в Новосибирске в 1992 году. Б.Н. Масленников писал, что Назин воевал как-то неуемно жадно, азартно, с беспредельным мужеством, с задором. Старался использовать любую возможность, чтобы наиболее точно нанести бомбовой удар по врагу. И это ему удавалось. В каждом боевом вылете он становился дерзко-расчетливым, учитывал особенности воздушной обстановки, максимально использовал возможности самолета.

152 успешных боевых вылета за неполные два года, в первые тяжелейшие годы войны произвел экипаж Ивана Назина. Из них 106 в ночное время.

"Было что-то есенинское в облике уроженца рязанской земли Назина: вьющиеся светлые волосы, обаятельная улыбка, голубые глаза, в которых временами вспыхивали лукавые искорки, легкая, непринужденная походка, стремление все делать с молодецкой удалью: отдыхать - так отдыхать, работать - так работать, воевать - так воевать". (Б.Н. Масленников. Труженики фронтового неба. Газета "Ярило". 1992 г.).

Выполнение боевой задачи требовало от летчиков высокой организованности и дисциплины. Командир полка В.И. Лукин и замполит Баранов стремились воспитать у каждого летчика чувство ответственности, смелость, отвагу, мужество, заботливо собирали крупицы боевого опыта и обобщали его, направляли инициативу и творчество на повышение эффективности боевой работы. Все в полку понимали: там, где разумное тактическое мышление - там победа, где царит шаблон - там неудачи.

В полк прибыло пополнение. Это событие, как всегда, вызвало всеобщий интерес: новые люди, новые знакомства, новости из жизни тыла. Командир полка ввел новичков в курс дела, начал их обучать технике и приемам бомбометания в условиях местной боевой обстановки. Вместо убитого по ранению заместителя командира полка на его должность прибыл капитан Н. На командира полка он произвел неприятное впечатление: был угрюм, не разговорчив, смотрел исподлобья, старался уединиться. Из данных его летной книжки

было видно, что это опытный летчик, однако пробный полет он провел плохо. Самолет посадил неуверенно. Свои неумелые действия объяснил тем, что за время лечения в госпитале отвык от работы. После боевого вылета не вернулся на свой аэродром. Командир полка послал самолет - разведчик на его поиски. Пропавший самолет был обнаружен с виду невредим на территории противника. Спустя месяц, летчик вернулся в полк, объяснил, что из-за повреждения самолета немецким снарядом был вынужден совершить посадку на нейтральной полосе. В его отсутствие в особом отделе были тщательно изучены некоторые его документы, они вызвали сомнение в их подлинности. Летчик Н. был арестован. На допросе признался, что в начале войны был завербован германской разведкой. Посадил самолет на территории противника с целью передачи разведданных.

Немецкий агент был заслан в полк для создания внутри полка агентуры с целью подрыва изнутри его боевой работы, сбора разведданных о боевых приказах, поступавших в полк из штабов 132-й дивизии и Крымского фронта. Так в полку был разоблачен немецкий шпион. Этот случай убедительно показал, что гитлеровское командование было обеспокоено активной деятельностью 6-го дбап.

Комсостав полка провел совещание с летчиками и штурманами, ознакомил их с системой мер, необходимых для укрепления бдительности и дисциплины. Летчики и штурманы обязывались не разглашать полученные в штабе полка военные сведения, не обсуждать их в летной столовой, на аэродроме, курсы боевых вылетов держать в тайне. Такое же совещание было проведено со всем личным составом полка.

Немецкого шпиона увезли в штаб дивизии в Краснодар.

Вскоре в полку возникла опасность появления нездоровых настроений всеобщей подозрительности, поэтому Баранов на партийном собрании призвал коммунистов вести разъяснительную работу среди личного состава, чтобы все поняли, что необходимо извлечь уроки из этого случая, быть бдительными, дисциплинированными, соблюдать военную тайну.

Уроки были извлечены не только в полку. Работа по чистке кадров, выявлению возможных каналов утечки боевой информации была проведена в штабах других частей дивизии. Больше внимания стало уделяться укреплению дисциплины и бдительности телефонистов, связистов, штабных работников, улучшению системы связи с летными подразделениями.

Разоблачение шпиона в полку поставило командование полка перед проблемой, как, не ослабляя внимания к боевой работе, укрепить дисциплину и организованность на всех уровнях, исключить небоевые потери, когда из-за непредвиденных аварий самолеты выходили из строя. В ночь на 25 февраля 1942 года при взлете взорвался самолет. Экипаж сгорел. Расследование катастрофы показало, что самолет зацепился на взлете за технику, которую не успели убрать с взлетной полосы. Тогда посчитали, что эта катастрофа не могла быть диверсией. Решено было взять под контроль вопросы системы освещения на аэродроме, всей работы роты аэродромного обслуживания, усилить охрану складов с боеприпасами и ремонтных мастерских. Эти меры были приняты вовремя. Было установлено наблюдение за стрелком-радистом Деда. Вел себя подозрительно. Вел разговоры с красноармейцами пораженческие, часто заходил в мастерские. Во время подготовки диверсии был пойман с поличным.

Операции немецкой разведки против 6-го дбап проваливались одна за другой.

Весной 1942 года в Кореновскую переехала из Сандар семья командира полка, жена и я, семилетняя дочь. Сняли комнату в одноэтажном частном доме напротив стадиона.

Около штаба красноармейцы поставили скамейки буквой "П", а в середине врыли в землю корпус от артиллерийского снаряда вместо урны для окурков. Здесь вечерами сидели, толпились, курили офицеры. Обсуждали события дня, фронтовые новости. Это были короткие минуты отдыха, когда летчики могли расслабиться, поговорить, отдохнуть.

Мне, дочери Лукина В.И., в то время ребенку, очень хотелось понять, почему летчики так самозабвенно любят небо, а ведь небо таит в себе немало опасностей.

Я часто приходила сюда, к штабу в надежде увидеть отца. Из разговоров офицеров узнавала о нем много нового. Они считали, что командир полка внес вклад в разработку тактики взаимодействия бомбардировочной и истребительной авиации на разных уровнях воздушного боя. Учил летный состав технике бомбометания на большой и малых высотах, действиям и маневрам, обеспечивающим выполнение общей боевой задачи. Сходились во мнении, что ему неведом страх. Не раз в бою он брал на себя выполнение самой опасной задачи. О его невероятном спокойствии и выдержке рассказывали занятные истории, похожие на анекдоты. Многие признавались, что подавлять в себе страх бывает подчас очень трудно, особенно, когда ночью самолет попадает под перекрестный вражеский огонь, и несколько прожекторов держат его в клещах, словно живую мишень. Рассказывают, что когда спросили у командира, что он чувствует в такие минуты, он ответил: "О таких пустяках, как страх, просто и подумать некогда. Все душевные силы сосредоточены на стремлении выполнить, как можно успешнее боевую задачу". Командир полка придерживался твердого мнения, что храбрость летчика должна опираться на летное мастерство, знание техники, обстановки, местности, разведанных, метеоусловий в районе боевых действий, на понимание своей боевой задачи. Считал, что чем выше летное мастерство, тщательная подготовка к бою, тем увереннее должен летчик чувствовать себя в воздухе. Разговоры о страхах не любил, подавлял их замечаниями, вроде: "А чего нам бояться? Мы на своей земле, над нами родное небо, и думать мы должны о том, как быстрее освободить родину от фашистской нечисти. Это враги пускай нас боятся, а нам бояться нечего".

Штурман был убежден, что у командира полка память феноменальная, карты и местность запоминает на удивление прочно, словно фотографирует их.

Офицер метеослужбы пытался вызвать у летчиков сочувствие своим переживанием, а вызвал всеобщий хохот. Он сокрушался, что командир не желает рассматривать его метеокарты и использует совершенно ненаучный метод определения прогноза погоды, что называется "на глазок". Взглянет на небо, прищурился глазами, и называет прогноз погоды на весь день. И что уж совсем интересно и необъяснимо, - не было случая, чтобы он ошибся.

В полку бытовало мнение, что командир полка на редкость удачлив. Не раз немецкие зенитные снаряды наносили его самолету такие тяжелые повреждения, что техники в недоумении разводили руками и с удивлением говорили:

- Ну не мог самолет, имея такие повреждения, долететь до своего аэродрома, а долетел. Как, видно, командиру само небо помогает. Летчик от Бога!

В один из ночных боевых вылетов полк на подходе к цели был встречен плотным огнем зениток противника. Разрывы в ночном небе ослепляли вспышками света. Некоторые из молодых летчиков, незаметно для себя, рискуя столкнуться в воздухе, приблизились к самолету командира полка, "под крылышко бати", чтоб не так страшно было, как шутили они потом. В наушниках вскоре раздался звучный баритон командира. Он распекал "молодых", приказал немедленно рассредоточиться, соблюдать дистанцию и боевой порядок. О том, как им досталось от него на земле, история умалчивает, но остряки считали, что после такого разгона молодежь будет бояться противника меньше, чем гнева "бати".

Однажды летчик-ведомый был легко ранен в голову. Кровь залила ему глаза, он стал нервничать. Командир полка ласково подбодрил его, и, подсказывая каждое движение, повел к земле. Опека командира помогла летчику взять себя в руки, и он благополучно посадил свой самолет на аэродром.

Летчики считали, что командир полка давно заслужил честь носить звание Героя Советского Союза, знали и о том, что он был дважды представлен к званию Героя, но Золотой звезды так и не получил.

В штабе полка работали телефонистами, машинистками девушки. С одной из них, Таней, подружилась я, Люда Лукина. Работая в штабе, она была свидетелем будней полка. Здесь планировались операции для выполнения боевых заданий. Летчики делились впечатлениями о боях, о взаимодействии с истребителями, о бомбардировщиках, о новых пулеметах и бомбодержателях, о ведении разведок, о воздушной и наземной обстановке на территории противника, о положении на фронтах. Я завидовала Тане, ей приходилось видеть моего отца чаще, чем мне. Говорила она о нем с воодушевлением, восхищалась добротой, волей, выносливостью, способностью сутками не спать и сохранять бодрость, высокую работоспособность, умением восстанавливать силы в течение короткого сна. Спал он иногда на аэродроме под самолетом, в тени деревьев у штаба. Просыпался бодрым, в хорошем настроении. Домой приходил иногда на пару часов отдохнуть в домашней обстановке. Моя мать видела, как он сильно уставал, и не приставала к нему с разговорами и вопросами. Глядела на него, спящего, с любовью и сочувствием. Когда приходил посыльный из штаба, спрашивала, можно ли мужу дать для сна еще хотя бы несколько минут.

Вскоре я заметила, что у отца появилась способность контролировать во сне время. Если только у него появилась возможность поспать минут двадцать, он ложился на койку, не раздеваясь, клал ноги в сапогах на табурет и ровно через двадцать минут просыпался. Чтобы нас не волновать, он редко рассказывал нам о своей боевой работе. Но мы и без слов понимали, как тяжело ему в бою быть ответственным за судьбы своих боевых товарищей, что он чувствует, когда на всех высотах рвутся зенитные снаряды и мимо кабины проносятся трассы пулеметов и скоростных пушек, а по обшивке самолета стучат осколки, как больно видеть гибель товарищей.

Мама и я были в курсе всей жизни полка, жили общими полковыми интересами, заботами и тревогами. Моя мать считала, что эта наша осведомленность укрепляла душевные силы. Страшнее было не знать ничего. Летчики, свободные от полетов, раненые охотно рассказывали нам о командире и его работе. В свободное время, дожидаясь возвращения самолетов с боевого задания, техники отдыхали в тени деревьев на зеленой траве. Рассказывали немало занятых историй из жизни полка. Эти рассказы они слышали от летчиков, но от себя добавляли недостающие, по их мнению, детали и подробности, отчего эти истории приобретали не только занимательный, но и иногда комический акцент.

19 марта 1942 года экипажи 6-го дбап совершили два боевых вылета в район железнодорожного узла Аппак-Джанкой. Командир полка был ведущим шести самолетов. По железной дороге двигались составы с немецкой военной техникой. Летчики сбросили бомбы, уничтожили десятки танков и орудий противника.

23 марта 1942 года ведущим трех самолетов В.И. Лукин бомбил железнодорожную станцию Владиславовка, где немецкие солдаты разгружали составы с боевой техникой. После ночного налета нашей авиации десятки орудий, танков, были превращены в груды металлолома.

Весной 1942 года немцы получили большое количество авиационной техники. Это еще больше обеспечило им превосходство в воздушных сражениях на южном направлении. Советская авиация несла большие потери. Не хватало самолетов, авиационных кадров.

Советское командование приняло меры для усовершенствования управления действиями авиации с целью повышения эффективности воздушных ударов. Вопрос об истребительном сопровождении бомбардировщиков стоял очень остро. Истребителей явно не хватало. Некоторые истребительные части из-за потерь сократились наполовину.

В постановлении ГК обороны СССР от 5 марта 1942 года говорилось, что дальняя и бомбардировочная авиация изымается из подчинения командующего ВВС и преобразуется в авиацию Дальнего Действия с непосредственным подчинением Ставке Верховного Главнокомандования.

В апреле 1942 года командование ВВС предложило Ставке ВГК создать вместо ВВС фронтов и ВВС армий новые формирования - воздушные армии, состоящие из авиационных дивизий.

5 мая 1942 года приказом НКО СССР все ВВС были реорганизованы в тринадцать воздушных армий: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16, 17.

6-й дбап 132-й ДБАД вошел в 5-ю Воздушную армию. Командующий ВВС Южного фронта генерал-полковник авиации Вершинин К.А. возглавил 4-ю Воздушную армию.

На южном фланге советско-германского фронта гитлеровское командование сосредоточило немалые силы: 90 тыс. солдат и офицеров, 1260 танков, свыше 17 тыс. орудий и минометов, 1640 боевых самолетов. Группировка советских войск на этом направлении насчитывала 655 тыс. человек, 740 танков, 14200 орудий и минометов, 1 тыс. боевых самолетов.

Имея количественное превосходство в людях, танках и самолетах, противник сумел сорвать наступательную операцию советских войск под Харьковом, захватить Донбасс, войти в излучину Дона и создать непосредственную угрозу Сталинграду и Северному Кавказу.

В июне 1942 года было завершено создание 5-й воздушной армии. В нее вошли ВВС Крымского фронта, 44-й, 47-й, 51-й и Приморской армии Северо-Кавказского фронта и 15-й ударной истребительной авиагруппы.

5-ю воздушную армию возглавил генерал-лейтенант авиации Горюнов С.К. Большое внимание командование 5-й воздушной армии уделяло воздушной разведке. Летчики 6-го дбап систематически осуществляли разведку территорий сосредоточения техники и боевой силы противника. Разведка установила, что немцы создают все новые и новые аэродромы. Немецкая 55-я авиационная бомбардировочная эскадра разместила свои самолеты на аэродромах в Мариуполе и Саки.

В летной книжке командира 6-го дбап записаны бомбардировки немецких аэродромов в Марфовке - 18 мая, в Грамматиково - 25 мая, в Мариуполе - 31 мая, 1 июня, 2 июня, в Евпатории - 11 июня, 12 июня, 13 июня, 14 июня, в Базерово - 2 июля, в Сарабузе - 12 июля. Немцы потеряли около сотни самолетов, однако эти их потери не изменили соотношения сил в воздушных сражениях.

В оборонительных боях летчики отрабатывали приемы нанесения массированных бомбардировочных ударов крупными силами. Командиры 132-й дивизии А.З. Каравачкий, затем генерал-лейтенант И.Л. Федоров немало сделали для развития тактики боя. Впервые во время боевых действий на Кубани отрабатывались приемы эффективного огневого взаимодействия, эшелонирования боевых порядков по высоте. Это позволило вести залповый огонь по атакующим истребителям противника. Во время боев на Кубани был получен первый опыт организации и проведения наступательных операций, поддержки наземных войск массированными действиями авиации во всю глубину наступательных операций.

Отважные летчики 6-го дбап 132-й авиадивизии успешно выполняли боевые задания. В боях с фашистами они закаляли свою волю, проникались глубокой верой в правоту священного дела защиты отечества.

С.М. Давтян в книге "Пятая воздушная", Москва, 1990 год, стр. 31, описал несколько эпизодов боевых действий летчиков 6-го полка. В них ярко проявились мужество летчиков, находчивость, воля к достижению победы над врагом. Настойчивость и бесстрашие проявил экипаж младшего лейтенанта И.И. Назина. При подходе к цели немецкие прожекторы ослепили экипаж, четыре зенитные батареи открыли ураганный огонь по бомбардировщику, но Назин умелым маневром сумел уйти от лучей прожекторов, снизился, а затем с другого направления неожиданно вышел на цель и сбросил бомбы.

Продолжались ожесточенные бои в южной части Крыма. Немцы превратили Севастополь в груды развалин, но он продолжал держаться. На город немцы сбросили бомб больше, чем на всю Францию. За 40 послевоенных лет в Севастополе было собрано и уничтожено свыше 3 млн. неразорвавшихся бомб, а сколько бомб взорвалось, не поддается учету. Гитлер требовал от своих генералов быстро покончить с Севастополем и приступить к выполнению других стратегических задач на Северном Кавказе. Начальник генерального штаба сухопутных войск Германии генерал Гальдер приказал отправить в Крым крупнейшую в мире пушку "Дору", детище Гитлера, для усиления осадной артиллерии 11-й немецкой армии и обстрела Севастополя сверхмощными снарядами. Пушка была установлена в 20-ти километрах от Севастополя в районе поселка Дуванкой (Верхнесадовое).

По заданию советского командования 6-му дбап пришлось вступить в единоборство с этим фашистским монстром. История этого единоборства представляет особый интерес. А. Широкоград в статье "Дора" и "Густав" (журнал "Военные знания, № 4, 1994 г.) дает подробное описание этой пушки. Построили ее на заводе фирмы Крупп по приказу Гитлера и назвали в честь жены главного конструктора Э. Мюллера. Сверхмощную, крупнейшую в мире пушку доставили в Дуванкой на 180 вагонах. 250 человек оборудовали огневую позицию на участке 4 тыс. метров.

Тактико-технические характеристики орудия, невиданного по масштабам, поражают воображение: калибр - 800 мм, масса в боевом положении - 1350 т, длина 42,976 мм, ширина - 7011 мм, высота - 11600 мм, длина ствола - 32480 мм, масса снаряда - 7, 1 (4,8) т, длина снаряда с гильзой 6790 (8260) мм, дальность стрельбы фугасным снарядом 28-47 км.

Гитлер возлагал на "Дору" большие надежды. Он надеялся использовать орудие такого же типа "Густав" под Ленинградом.

Орудие в Дуванкое обслуживал 672-й тяжелый артдивизион "Е", численностью в 350 человек под командованием полковника Р. Бохма. К нему было прикомандировано 20 инженеров фирмы Круппа. Общая численность личного состава по обслуживанию орудия составляла более 4 тыс. человек.

С 5 по 17 июня 1942 года орудие сделало 48 выстрелов по 7 целям. Горизонтальное его наведение осуществлялось по искривленной ветке двумя локомотивами мощностью по 1000 л.с. "Дора" уничтожила склад боеприпасов на глубине 27 метров, на берегу Северной бухты, башню 305 мм батареи № 30.

Нужно было принимать немедленные меры для уничтожения этого немецкого орудия.

В художественном фильме "Оборона Севастополя" показана деятельность советской военной разведки по выполнению боевой задачи по уничтожению "Доры". Партизаны-разведчики сообщили в штаб фронта о действиях сверхсекретного немецкого орудия в наглухо закрытом укрепленном районе в Дуванкое. Пробриться через укрепленные позиции немцев к Дуванкою не удалось ни партизанам, ни военной разведке. Эти позиции охраняла караульная рота немцев в количестве 300 человек, а также большая группа военной полиции с собаками. Предпринятые попытки разбомбить пушку с воздуха тоже не удались. "Дору" защищал усиленный дивизион ПВО численностью 400 человек, а для маскировки с воздуха действовало подразделение дымозавесчиков численностью 500 человек. Экипажи летчиков свою боевую задачу не выполнили, погибли. Ситуация казалась безвыходной. Сотни офицеров командного состава, разведки и в бомбардировочных частях задавались вопросом: что делать? Выполнение боевой задачи осложнялось не только усиленной немецкой обороной, но и отсутствием точных координат пушки для ее уничтожения с воздуха тяжелыми бомбардировщиками. Кроме того, бомбардировка с воздуха большого участка в 4 километра ослабляла эффективность бомбового удара.

Наконец, маленькая группа подпольщиков ценой своей жизни добывает эти координаты. Сообщают эти сведения партизанские разведчики в штаб фронта. Теперь дело за авиацией. В штабе 132-й бомбардировочной дивизии разрабатывается боевая операция. Уничтожение "Доры" поручается 6-му дбап. Задание ответственное. Опытный летчик командир полка капитан В.И. Лукин записывает боевое задание: "Цель: долина Бельбек-Дуванкой". Он вылетел с аэродрома Кореновская ведущим пары самолетов 17 июня 1942 года. Длина маршрута 1050 км, время полета 3 часа 50 минут. Бомбовая нагрузка - 1000 кг (10 фугасных бомб по 100 кг каждая)".

В.И. Лукин хорошо знал Дуванкой. 24 декабря 1941 года в этом районе он бомбил скопление немецких войск, танков, автомашин. Тогда он был ведущим девятки. Память у него была удивительная, местность хорошо запоминал. На подходе к цели видимость стала нулевой. Немцы применили дымовую завесу, однако Лукин уверенно вел самолет к цели. Дымовая завеса затрудняла немецким зенитчикам обеспечить огневое прикрытие. Два смелых экипажа пробились к цели и сбросили свой бомбовой груз. После бомбардировки пушки 17 июня 1942 года она больше не сделала ни одного выстрела на советско-германской фронте. Ствол "Доры" был отправлен на ремонт в Эссен на завод Круппа. Было объявлено, что причиной ремонта является полный износ ствола. Лафет и все оборудование по приказу Гитлера перевезли под Ленинград в район станции Тайцы. Туда позднее доставили отремонтированный ствол. Наступление советской армии лишило немцев возможности использовать это сверхмощное орудие, и с началом прорыва блокады его срочно эвакуировали в тыл. Во время Варшавского восстания в сентябре-октябре 1944 года "Дора" выпустила по городу около 30 снарядов. В апреле 1945 года американцы обнаружили в Баварии исковерканные взрывом металлические конструкции. Опрос пленных показал, что это остатки орудий "Дора" и "Густав". Так бесславно закончила свой путь "Дора", самая крупная и мощная в мировой истории пушка.

В штабе 132-й бомбардировочной дивизии не было получено разведанных о степени повреждений "Доры". Крупнокалиберная артиллерия немцев продолжала обстреливать Севастополь. Обстрел города вела также одна батарея сверхтяжелых мортир. Немцы подтянули к городу сверхмощную артиллерию. В этой обстановке понять, что "Дора" больше не стреляет, было невозможно. Особенно ожесточенные бои разгорелись 23 июня, а 26 июня свой последний рейс в осажденный Севастополь сделал лидер "Ташкент". Он доставил обороняющимся боеприпасы, продовольствие. Медикаменты. Обратным рейсом вывез из города раненых и эвакуированных.

"Ташкент" уходил из Севастополя ночью. Его прикрывали от ударов авиации три эскадрильи 6-го дбап, в том числе и звено Ивана Назина. В небо поднялись с Кавказского побережья перед рассветом. В первые же минуты полета звено Назина получило от командира полка новое задание: ударить по тяжелым орудиям, обстреливающим Севастополь. О том, как летчики выполнили этот приказ подробно описано в книге С.М. Давтяна "Пятая Воздушная": "Ну, Иван, штурманом сегодня эту чертову "Дору"", - сказал Назин, обращаясь к штурману.

- Лишь бы добраться до нее, а там... - озабоченно ответил лейтенант И.П. Калашников.

- Попробуем, - сказал Назин, - Но что-то уж быстро светает...

Назин и Калашников напряженно смотрели вниз, стремясь поскорее обнаружить фашистскую мортиру. И, наверное, искали бы долго, но внизу мелькнула вспышка - и Назин засек замаскированную "Дору".

- Приготовиться к атаке!

Едва фашистская мортира произвела второй выстрел, как тут же ее накрыла бомба, точно сброшенная Калашниковым.

- А ну братцы, еще разок! - прогремел в наушниках взволнованный голос командира.

Но произвести повторное бомбометание им не удалось. Заговорили вражеские зенитки. В небе появились "мессершмитты". Завязался неравный воздушный бой. Меткими пулеметными очередями стрелок-радист сержант Б.С. Свердлов отражал атаки противника, и все же фашистам удалось подбить машину Назина. Самолет резко качнулся. Летчик быстро восстановил горизонтальное положение, но почувствовал, что СБ стал плохо слушаться рулей высоты. На израненном самолете Назин не мог долететь до своего аэродрома и совершил посадку в Севастополе, где базировался 45-й истребительный авиаполк подполковника И.М. Дзусова. Когда назинскую машину осмотрели, то обнаружили десятки пробоин" (С.М. Давтян. Пятая Воздушная, М, 1990 г.).

В одном из наградных листов Назина есть запись: "26 июня 1942 года уничтожил тяжелое орудие противника".

Описанный эпизод не вносит ясности в вопрос о том, кто же из летчиков 6-го дбап уничтожил "Дору"? Если сведения о пушке, изложенные А. Ширококорядом в статье "Дора" и "Густов" (журнал "Военные знания", № 4, 1994 г.), считать достоверными, то возникает несколько вопросов:

1. Если пушка была установлена немцами в Дуванкое в обстановке строжайшей секретности, то как стало известно название пушки летчикам 6-го дбап? Действительно ли координаты пушки были переданы в штаб фронта партизанами?

2. Если пушка стреляла в Дуванкое всего 12 дней с 5 по 17 июня 1942 г, то не могли Назин принять выстрел мортиры или зенитки за выстрел "Доры" на рассвете 26 июня?

3. Если пушка после 17 июня не могла стрелять из-за изношенности ствола, означает ли, что она не была уничтожена бомбардировками с воздуха?

4. Можно ли считать простым совпадением то обстоятельство, что пушка именно после 17 июня не произвела ни одного выстрела после бомбардировки ее командиром 6-го дбап В.И. Лукиным?

На эти вопросы пока нет ответа. В любом случае действия летчиков полка в их противоборстве с артиллерийским дивизионом немцев, насчитывающим более 4-х тысяч человек, представляет большой интерес для историков Второй мировой войны.

Летчики 6-го авиаполка продолжали бомбить железнодорожные узлы противника в районах Владиславовки, Джанкоя, переправы через Северный Донец, переправу Белокалитвенская, Михайловский, Николаевское и др. Они уничтожали немецкие танки, пушки, самолеты, живую силу противника. Теряли в воздушных боях своих боевых товарищей, но твердо верили в конечную победу над врагом.

Однажды самолеты полка приземлились на разбитый полевой аэродром для дозаправки. В непосредственной близости к аэродрому на подступах к Севастополю шли бои. К аэродрому подъехала "Эмка". Из нее вышли представители комсостава 41-й армии, развернули карту, стали обсуждать обстановку. Среди военных был представитель Ставки Верховного Главнокомандования Маршал советского Союза С.М. Буденный. В.И. Лукин спросил, держится ли Севастополь? Буденный сказал, что Севастополь держится из последних сил. "За него армию положили, - добавил он, - а придется, к сожалению, его сдавать немцам".

Лукин вздрогнул, он и мысли не допускал, что Черноморская база страны будет сдана противнику. Все летчики полка восприняли сдачу Севастополя, как личную трагедию. За 250 дней героической обороны Севастополя полк потерял больше половины своего состава.

Я, Людмила Лукина, помню, что известие о сдаче Севастополя мой отец получил в штабе полка по телефону. Я видела, как он побледнел, снял пилотку и, прижав его к лицу, разрыдался. 5 июля 1942 года в разрушенный бомбами и снарядами Севастополь вошли немцы.

Вскоре отец улетел в Москву за новыми самолетами. В полк приезжали летчики, молодые, необстрелянные. Отец проверял их летные характеристики в деле, в тренировочных полетах. Приучил летный состав к строгому соблюдению правил

сосредоточения самолетов и вспомогательных средств, разбивке старта. Порядок в полку был образцовый, все дела делались быстро, четко, вовремя. Полк работал с большой нагрузкой. Большое внимание в полку уделялось повышению летного мастерства.

Политотдел 5-й воздушной армии постановил пропагандировать боевой опыт летчиков 6-го дбап, звена под командованием младшего лейтенанта И.И. Назина, капитана М.С. Горкунова. Были изданы листовки-молнии, составлены для летного состава памятки-методички, командование 5-й Воздушной армии добивалось от летного состава эффективности боевых действий, требовало, чтобы каждый передовой опыт бомбометания становился достоянием летчиков.

В июле 1942 года немцы захватили Ростов и создали угрозу Сталинграду и Северному Кавказу.

17 июля 1942 года началось крупнейшее сражение Второй мировой войны - Сталинградская битва. Одновременно со Сталинградской битвой проходила битва за Кавказ в тесной оперативной и стратегической связи. Противник обладал превосходством в людях в 1,4 раза, в танках в 2 раза, в авиации в 3,5 раза, по количеству артиллерии силы были равные. Немецкие летчики 8-й воздушной армии совершали по 1000 самолетовылетов в сутки.

В июле 1942 года командующим Северо-Кавказского фронта был назначен Маршал Советского Союза С.М. Буденный. 28 июля Северо-Кавказский фронт был разделен на 2 оперативные группы: Донскую на Ставропольском направлении и Приморскую на Краснодарском направлении. Командующим Донской оперативной группы был назначен генерал-лейтенант Р.Я. Малиновский, Приморской - генерал - лейтенант Я.Т. Черевиченко.

56-я армия защищала Краснодарский район обороны от наступающих немецких войск. Наступление на Краснодарском направлении вела 17-я немецкая армия. К 29 июля немцы сосредоточили на левом берегу Дона до семи корпусов.

Советские войска отошли на рубеж рек Ея и Куго-Ея. На этом участке наступление противника сдерживали 17-й кавалерийский корпус и 18-я армия. 29 июля войска 51 армии продолжали удерживать рубеж обороны на участке от Верхне-Курмоярской до Романовской. Немцы захватили Сальск и отрезали 51-ю армию от основных сил фронта. Чтобы ее спасти, Сталинградский фронт принял ее в свой состав. (Акад. А.М. Самсонов. Сталинградская битва. "Наука", М., 1983 г.).

В конце июля - начале августа Краснодарский край стал краем фронтовым, ареной противоборства советских и немецких войск. Фронт стремительно приближался к Кореновской. В Кореновской семья командира 6-го дбап майора В.И. Лукин снимала комнату в одноэтажном кирпичном доме, который возвышался на фундаменте из крупных каменных блоков, напротив стадиона. В доме имелся большой погреб и подвал. Высокое крыльцо в десять ступеней вело со стороны улицы в правую часть дома, где снимала комнату семья командира полка. Со стороны двора был вход в левую часть дома, где снимали комнату командир эскадрильи Дорохов Григорий Петрович и его жена Софья. Дом был частный. Комнаты были большие, светлые, пол из широких досок был окрашен краской вишневого цвета и покрыт лаком. У дома росли четыре высоких дерева-шелковицы. Над крышей дома возвышались ветви с крупными ягодами белого, красного, черного цветов. Ординарец иногда брал у моей мамы кружку, поднимался на крышу и срывал с верхних веток крупные ягоды для меня и мамы и сам с наслаждением лакомился сочными плодами.

Моя мать здесь, в Краснодарском крае чувствовала себя лучше, чем раньше. Она болела астмой, пороком сердца, хронической пневмонией. Теплый южный климат для ее легких был полезен. Она меньше кашляла. Это тем более радовало, что в конце лета ей предстояло родить. Отец очень тревожился о ее здоровье. В семье обсуждался вопрос о необходимости эвакуироваться маме и мне в глубокий тыл. 29 июля по просьбе отца маме

и мне был выдан в Кореновском районном отделении НКВД пропуск на проезд от станции Станичной до Ташкента. Отец считал, что уж там мы будем в безопасности.

На рассвете 30 июля 1942 года и вечером этого дня командир полка бомбил передовые позиции немцев, немецкие батареи, танки, 31 июля он совершил два боевых вылета в район Батайска, сбросил 10 фугасных бомб на наступавшие немецкие войска.

На рассвете 1 августа 1942 года был произведен боевой вылет в район Куцевская. Возвращаясь с боевого вылета в Кореновскую, экипаж был обеспокоен изменившейся ситуацией на фронте боевых действий. Разглядывая сверху передний край обороны советских войск, экипаж понял, что войска Донской группировки отходят в южном и юго-восточном направлении, а войска Приморской группировки - к левому берегу реки Кубань. Между войсками 51 и 37 армиями образовался разрыв шириной около 65 километров. В этот разрыв устремились моторизованные и танковые соединения немцев. Сверху было хорошо видно, что моторизованные немецкие части быстро движутся по дорогам в направлении к Кореновской.

После приземления самолета на Кореновский аэродром командир полка приказал полку немедленно перебазироваться на другой аэродром в Кизил-Юрт, приготовить его самолет к вылету, а сам позаботился о спасении своей семьи.

Утро 1 августа было солнечным и жарким. Около 11 часов утра к нашему дому на большой скорости подъехала черная легковая машина "эмка". Шагая через две ступеньки, отец поднялся на крыльцо и, войдя в комнату, сказал глухим спокойным голосом: "Через двадцать минут здесь будут немцы". Вытащил из-под кровати чемодан, засунул в него постельное белье, снял мамино пальто с вешалки. Мама побледнела. Молча, не задавая лишних вопросов, сложила в сумку продукты и пакет с бельем для будущего младенца. Через три минуты мы уже ехали в машине на железнодорожную станцию Станичную. В машине отец дал маме все деньги, какие у него были, пропуск от Кореновского районного отделения НКВД на проезд от станции Станичной до Ташкента. Крепко расцеловал нас на перроне и уехал на аэродром, где его ждал самолет. Полк уже был в воздухе и взял курс на новое место базирования. Отец задержался в Кореновской, чтобы спасти нас.

Железнодорожный состав состоял из товарных вагонов, набитых вооружением, военной техникой и открытых платформ с углем, бревнами, цистернами с топливом, пушками, зенитками. Мама и я устроились на открытой платформе рядом с пушкой. Сели на чемодан, сидеть больше было не на чем. Здесь уже находились три семьи офицеров полка с детьми. Пол был черным от угольной пыли. На него расстелили военную плащ-палатку, одну на всех, и на нее посадили детей.

Над нами сияло жаркое южное солнце. Поезд тронулся. Слышны были разрывы снарядов, пулеметная стрельба. На окраине станицы шел бой с немцами. Было очень страшно. Мы волновались за отца, успеет ли он взлететь. Хотелось плакать. Я держалась изо всех сил. Плакать было нельзя, чтобы еще больше не расстраивать маму. Потрясенные нервы требовали выхода. Я вспомнила, что, прощаясь, отец взял с меня слово быть мужественной, как подобает дочери военного летчика.

Взяли мы с собой только самые необходимые вещи. Долго перед моим внутренним взором стояла картина сваленных в угол моих любимых игрушек, которые достались теперь врагу. Мысленно я прощалась со всем хорошим и счастливым, что было в Кореновской, не осознавая еще, что прощаюсь с детством навсегда. В 7 лет война лишила меня детства, как и многих других советских детей.

Мы уезжали из станицы в последнем эшелоне. К ночи разразилась гроза. Ливень обрушился на землю. Все, кто находился в вагонах без крыш, вымокли до нитки. Продукты питания набухли от воды, хлеб увеличился в объеме раза в три. Моя мама простудилась. К ночи у нее поднялась высокая температура, она тяжело дышала, надрывно кашляла. По просьбе красноармейцев из санитарного вагона пришел военврач, установил диагноз: двухсторонняя пневмония. Принес аспирин, поставил на спину банки.

Софья Дорохова, наша соседка по дому в Кореновской, рассказала о благодатном крае в Туркмении, где жили ее родители, уговорила маму не ехать в Ташкент, а в Туркмению, обещала помощь, жилье. Так, вместо Ташкента мы оказались в совхозе в 25 километрах от районного центра Байрам-Али и надолго, на год, потеряли связь с отцом. Он посылал телеграммы в Ташкент в исполком, в милицию, в НКВД, просил разыскать нас, сообщить наш адрес, нас искали, но не могли найти. 24 августа в Байрам-Али родился мой брат Юрий. Отец Софьи выгнал нас из своего дома. Пропали деньги, вещи, пока мама находилась в роддоме. Мы поселились в сарае, где прожили зиму в жутком холоде, не имели дров для отопления. Голодали ужасно. Рабочие совхоза не дали нам умереть, приносили, кто лепешку, кто горсть сушеных фруктов, кто морковку. Моя мать от переохлаждения заболела туберкулезом. Женщины - работницы сочувствовали нашим бедам.

В середине февраля 1943 года они принесли нам газету "Правда", на первой странице которой был напечатан Указ Президиума Верховного Совета Союза ССР от 8 февраля 1943 года о награждении группы военных правительственными наградами. В списке награжденных орденом Ленина был майор Лукин Василий Иванович. Так нам стало известно, что отец жив и воюет. По нашей просьбе редакция газеты "Правда" узнала в наркомате обороны номер полевой почты отца, и мы смогли сообщить ему свой адрес. Спустя длительное время удалось узнать, как развивались события в Кореновской после нашего отъезда 1 августа 1942 года.

После того, как отец посадил нас в вагон и простился с нами, машина на максимальной скорости доставила его на аэродром к самолету. Двигатели были запущены, но взлететь не удалось, так как самолет был перегружен. На его борту было не только штабное имущество и полковое знамя, в самолет набились красноармейцы аэродромной службы, вооруженцы, по-видимому, в спешке начальник штаба о них забыл. Нужно было облегчить самолет, так как хвостовая его часть не могла оторваться от земли. Угрожая пистолетом, отец приказал красноармейцам выйти из самолета. Они умоляли спасти их от смерти, от плена, плакали. На взлетной полосе рвались снаряды немецкой артиллерии. Рискуя угодить в воронки от бомб и снарядов, отец трижды прогонял самолет по взлетной полосе, стремясь оторвать его от земли.

Тем временем на территории аэродрома появился взвод немецких автоматчиков на мотоциклах. Немцы гонялись за самолетом по широкой взлетной полосе, стреляли из автоматов, смеялись. Они были уверены, что самолет не может взлететь потому, что поврежден, а, значит, все равно станет их добычей. Неимоверными усилиями в конце взлетной полосы отец оторвал самолет от земли, но хвост тянул вниз и создавал опасность самолету перевернуться вверх шасси и врезаться в землю. Нарушая все законы аэродинамики, отец старался удержать самолет в воздухе, но понимал: еще несколько секунд и самолет рухнет на землю. Ох, как нужно было ему в это время знаменитое его везение. Он обернулся к красноармейцам, приказал немедленно перенести ящики с документами с хвостовой части самолета в центр и самим передвинуться ближе к центру. Красноармейцы не могли выполнить приказ, несмотря на все старания. Из-за наклона пола в сторону хвоста они вновь сползали к хвосту. Кто-то сообразил снять ремень и, зацепив его за скобу, создать себе опору в центре. На некоторое мгновение людям удалось удержаться в центральной части самолета, они уцепились друг за друга, центр тяжести на мгновение сместился. Из последних сил отец выровнял самолет. Теперь надо было отбиться от немецких автоматчиков. Воздушный стрелок был убит, стрелок-радист ранен, их места заняли два красноармейца. Обстреляв опешивших немцев, самолет быстро набирал высоту.

Так отец спасся сам, спас полковое знамя, красноармейцев аэродромной службы. Вспоминать об этом эпизоде своей военной биографии не любил, видно, было тяжело вспоминать. В полку после этих событий никто уже не сомневался, что командир полка

родился не иначе, как в белой сорочке. Красноармейцы стали относиться к нему с каким-то благоговейным чувством.

Лукин сотни раз бывал на краю гибели, рисковал жизнью, но это не ожесточило его характер, не лишило уверенности в своих силах, не сломило воли, душевного здоровья и оптимизма, научило еще больше ценить жизнь и любить людей.

1 августа 1942 года весь Краснодарский край был оккупирован немцами. 6-й дбап теперь базировался в Кутаиси. Полк продолжал наносить бомбовые удары по противнику, по его тылам. Уничтожал переправы, мосты, аэродромы, железнодорожные станции. Командир полка совершил восемь боевых вылетов в район перевала Клухор с целью сорвать продвижение немцев в глубь советской территории. Выполнял спецзадания командования по поддержке партизанских соединений, действовавших в немецком тылу. Бомбил немецкую авиационную технику на аэродроме Краснодар 23 октября - два боевых вылета, 25 октября - два боевых вылета в район аэродрома Краснодар и дороги Шаумян - Ходыженская. Было уничтожено немало немецких автомашин и орудий и живой силы противника.

26 октября экипаж командира полка вновь совершил боевой вылет в район немецкого аэродрома Краснодар, нанес сокрушительные бомбовые удары. Немцы не успевали тушить пожары. Аэродром практически был уничтожен. В декабре экипаж бомбил немецкий аэродром в Белореченской, железнодорожные станции Навагинскую, Абадзехскую. Несколько раз эскадрильи полка наносили бомбовые удары по железнодорожному узлу Сальск. По данным разведки через Сальск круглыми сутками шли немецкие эшелоны с боевой техникой и снарядами под Сталинград на помощь 300-тысячной армии Паулюса.

С 26 декабря 1941 года по 28 декабря 1942 года полк произвел 1621 боевой вылет. Боевые потери полка составили 23 самолета, небоевые потери - 5 самолетов, пострадавших от бомб, сброшенных немецкими самолетами.

6-й дбап участвовал в боях за оборону Крыма, Кубани, Севастополя, Сталинграда, Кавказа.

В декабре 1942 года майор Лукин был награжден медалями "За оборону Севастополя", "За оборону Сталинграда", "За оборону Кавказа", орденами и медалями было награждено большинство летного состава полка.

Командира полка часто вызывали в штаб Кавказского фронта, который с августа 1942 года из Краснодара передислоцировался в Кутаиси. Видные военачальники штаба фронта во главе с командующим Маршалом Советского Союза С.М. Буденным разрабатывали боевые операции с привлечением тяжелой бомбардировочной авиации, штурмовиков, истребителей.

Майору В.И. Лукину приходилось ездить на военные заводы за новыми самолетами. По просьбе КБ заводов он писал замечания о недостатках конструкций самолетов, выявленные в процессе эксплуатации самолетов в боевых условиях. Выступал на армейских совещаниях о тактике бомбометания на разной высоте, о боевом опыте полка по взаимодействию с истребителями.

Командование придавало большое значение повышению эффективности боевой работы воинских подразделений в условиях, когда перевес сил был на стороне противника.

Обстановка на фронте боевых действий менялась довольно быстро. Рота аэродромного обслуживания подготавливала запасные аэродромы для самолетов полка. Нередко самолеты с повреждениями делали вынужденную посадку на этих аэродромах. Здесь же находились технические средства для ремонта. Бывало, что при изменении линии фронта эти запасные аэродромы оказывались в руках немцев, которые использовали их также по своему назначению. Когда возникла ситуация, угрожавшая потерей одного из таких аэродромов (у самого края картофельного поля местного

колхоза), начальник штаба по хозяйски оглядел территорию. Его внимание привлекла большая 200-литровая бочка с белым фосфором. Такие бочки использовались, как зажигательные бомбы. Когда они при сбрасывании с самолета ударились о землю, то на воздухе фосфор воспламенялся и очень ярко горел.

Со словами: "Немцам ничего не оставлять!" начштаба достал пистолет ТТ и выстрелил в бочку. Из пулевого отверстия в стенке бочки фосфор брызнул сильной струей и задел начальника штаба. Он упал на землю и прижал горящую кожанку к земле. Огонь погас. Но как только он поднялся, то на воздухе фосфор загорелся снова. Офицер заметался. Недалеко был одноэтажный домик и под его крышей стояла бочка для сбора дождевой воды. Она была полна воды. Он запрыгнул в нее. Но как только поднялся выше уровня воды, как фосфор опять загорелся. Пришлось загрузить начальника штаба в самолет вместе с бочкой. Времени на поиски других вариантов спасения офицера не было. Немцы вот-вот могли обстрелять аэродром. Уже в воздухе прямо в бочке начштаба снял кожаную летную куртку и покинул свое мокрое убежище.

Эта история полковым острякам показалась забавной. Каждый пересказывал ее на свой лад и щедро наделял комическими подробностями.

Летная книжка отца свидетельствует, что с аэродромов Кореновская, Кызыл-Юрт, Керчь его экипаж совершил 55 боевых вылетов, с аэродрома Кутаиси - 51 боевой вылет.

Фронтные будни были щедро насыщены тревогами, потерями, волнениями, радостями. Боевая работа была тем главным и основным, что наполняло жизнь летчиков, о чем они постоянно думали, о чем волновались их сердца.

Одно из совещаний командного состава в штабе Кавказского фронта целиком было посвящено анализу боевой обстановки и задачам взаимодействия в оборонительных боях всех воинских сил фронта: пехоты, артиллерии, танковых соединений, авиации, морфлота. Эти задачи были весьма актуальны. Отработка взаимодействия зависела от большого числа объективных и субъективных факторов. Эффективность оборонительных боев напрямую была связана с ними.

Совещание кончилось, когда день стал клониться к вечеру. Командиры поспешили к легковым автомашинам, которые ждали их во дворе и на дороге вблизи одноэтажного дома, в котором проходило совещание. Неожиданно начался налет вражеской авиации. Раздался характерный свист летящей бомбы. Два генерала - начальник штаба и командир одной из дивизий, продолжая начатый еще в доме разговор, стали у стены сарая. Остальные участники только что оконченного совещания после команды: "Воздух!" отбежали от дороги и упали на землю. Раздался взрыв, взметнулись вверх черные комья земли, обломки досок и бревен. Лукин и водитель его машины прикрыли руками головы, прижимаясь к земле. Их густо обсыпало комьями земли, щепками и белыми кусками кочанов капусты, которая росла на огороде. Следом за первым взрывом раздался второй. Земля содрогнулась. Засвистели над головой осколки. Водитель ахнул от страха, ощупывая себя руками. Встревожено спросил:

- Товарищ командир! Вы как, живы?

Лукин медленно поднял голову, огляделся. На том месте, где стоял сарай, дымилась воронка от бомбы. Из дома выбежал офицер, дежурный по штабу, остановился у края воронки от бомбы, снял пилотку, сокрушенно развел руками, глухо сказал: "Вот беда! Прямое попадание. Даже хоронить некого. Офицеры! Вставайте, отбой!"

С разных сторон к воронке стали подходить офицеры, красноармейцы. На дне ее дымился развороченный окровавленный кусок человеческого тела. Все обнажили головы.

Взрывной волной выбило рамы из дома, опрокинуло зенитку, стоявшую под деревьями в двадцати метрах от двора, ранило двух зенитчиков. Они не успели сделать ни одного залпа из орудия.

- Фактор внезапности, - будь он неладен. Ну не успели, - пытался оправдываться командир зенитной установки, когда его санитары укладывали на носилки.

Из дома вышли командующий и несколько старших офицеров. На их бледных лицах отражались следы пережитых волнений. Дежурный офицер сделал шаг к командующему, чтобы доложить о потерях. Буденный поморщился:

- Не надо, я все видел, во время налета стоял у самого окна.

Оконная рама лежала в пяти метрах от дома.

Лукин выехал в полк. Водитель от пережитого волнения нервно крутил баранку и возбужденно говорил:

- В полку я от многих слышал, что вы, товарищ командир, до удивления везучий. Кто с вами рядом находится, того пули не берут. А я не верил, думал, брешут. А вот сейчас верю. Знаете почему? Мы ведь ближе всех к той окаянной бомбе находились - и ничего, обошлось. Что вы говорите? Я плохо слышу. Маленько контузило, ну да это пустяки по сравнению с тем, что могло случиться. Вот приедем, ребятам расскажу. А я, знаете, с перепугу в том огороде обнял капусту, громадную такую, как мяч, взмолился: "Миленькая, выручи!" Это, наверно, чтобы фриц ту капусту за мою голову принял, а мою пощадил. С перепугу какие только нелепые мысли в голову не приходят! И поверить трудно. А когда я увидел, товарищ командир, на Вашей спине бывшие комья, то принял их за химические вещества, яды, которыми немцы бомбы начиняют. Взглянул на себя - и я весь обсыпан. Так похолодел от страха. А потом пригляделся - да это же капуста! Взрывная волна посрывала с огорода вилки капусты, подняла их в воздух и разорвала в клочья! К бомбежкам мы народ привычный. Если летит бомба - кидайся сразу на землю, а еще лучше в воронку, поскольку все знают, что бомбы в одно место дважды не попадают. Ну, может, какая дурная и залетит в воронку по ошибке второй раз, то ее за ненормальную примут. Такие случаи очень редки. А генералов - то очень жалко. Если бы они упали на землю сразу, как вышли из дома, то, может, и спаслись бы. Как Вы думаете, товарищ командир?

Водитель повернул голову направо, увидел, что Лукин сидит с закрытыми глазами, кивнул одобрительно:

- Вот и правильно. Вы пока поспите. Еще минут двадцать будем ехать. А вот я после таких пережитых волнений не смог бы заснуть.

С тех пор, как мощная гитлеровская группировка развернула бои на огромном протяжении фронтов на Северном Кавказе и в районе Сталинграда, положение советских войск стало критическим.

Теперь каждый боевой вылет летчиков означал их участие в этих невиданных по размаху сражениях.

6-й дбап бомбил немецкие переправы через Дон, Северный Донец, у Цымлянкой, аэродромы, железнодорожные станции, уничтожал живую силу и технику противника. Летчики проявляли чудеса героизма, круша немецкие войска, не давая им прорваться в район Сталинграда. Каждый понимал, что судьба отечества и ход всей второй мировой войны зависели от исхода Сталинградской битвы. В ожесточенных воздушных сражениях летчики оттачивали свое боевое мастерство, отдавая все силы и даже жизни во имя победы над заклятым врагом.

27 октября 1942 года третьим орденом Красного знамени был награжден бесстрашный летчик старший лейтенант Александр Иванов, командир эскадрильи. 11 ноября 1942 года командир полка представил его к высшей награде - званию Героя Советского Союза. Однако представление к званию Героя Советского Союза командиром полка было временно задержано по дисциплинарным причинам.

"30 декабря 1942 года экипаж Александра Иванова вылетел на боевое задание из Кутаиси в район Сальского железнодорожного узла. Через Сальск шли немецкие эшелоны с боевой техникой и снарядами под Сталинград. В этом полете обязанности штурмана экипажа выполнял заместитель начальника штаба полка, начальник связи капитан Иван Машков. В этот день ему был вручен боевой орден. Капитан сам вызвался полететь в

качестве штурмана в экипаже Александра Иванова. Вечером этого дня Иван Машков надеялся после выполнения боевого задания отметить с друзьями вручение ему награды.

На подступах к Сальску самолет Иванова был встречен плотным зенитным огнем противника. Летчику удалось провести самолет сквозь огненный смерч и нанести бомбовый удар по железнодорожному узлу. Зенитным снарядом у самолета был поврежден двигатель. Вышел из строя прибор определения высоты полета. Самолет маневрировал, уходя в низкую облачность. Голубые ослепительные лучи прожекторов медленно обшаривали небо, искали бомбардировщик. Одному из них удалось зацепить самолет. И тогда в эту точку потянулись и скрестились несколько лучей. Шквал зенитного огня устремился в небо.

В 19 часов 45 минут стрелок-радист старшина Петр Тюнин сообщил с борта самолета в штаб полка о том, что экипаж успешно отбомбился и возвращается на свою базу. Затем связь с экипажем оборвалась. Самолет на базу не вернулся. Экипаж пропал без вести.

Командир эскадрильи старший лейтенант Александр Васильевич Иванов был уроженцем Ленинградской области. Ему было 23 года. Его отец в предвоенные годы работал директором МТС, а мать - председателем колхоза. В семье было еще четыре сестры. В 1939 году Александр окончил Энгельское авиационное училище. В 6-м дбап служил с мая 1942 года. Это был первоклассный летчик, смелый, находчивый, инициативный.

В полку Александр дружил с семьей командира эскадрильи старшего лейтенанта белоруса Петра Яскевича. Жена Петра Раиса служила в штабе полка. Спустя 56 лет Раиса Петровна вспоминала: "Я прошла войну в составе 6-го дальнебомбардировочного авиаполка 5-й воздушной армии... Все годы и в Кореновской, и в Кутаиси, и на "Голубой линии" я служила в штабе полка. До дня гибели моим непосредственным руководителем был заместитель начальника штаба полка Иван Машков, требовательный, но очень доброжелательный офицер. В 1941 году в Кореновской я вышла замуж за командира эскадрильи старшего лейтенанта белоруса Петра Яскевича. Близким другом нашей семьи был светловолосый Сашенька Иванов, родом из Ленинградской области. Хорошо помню, как он переживал о своих родных - отце, матери и сестрах, которые уже в первые месяцы войны попали под фашистскую оккупацию.

Иванов и Яскевич со своими экипажами неоднократно участвовали в бомбежке немецкий войск у Сталинграда. Вылетая на задание 30 декабря, они шутили и обещали с победой вернуться к ужину. К сожалению, экипаж Александра Иванова в Кутаиси не вернулся, а в наших штабных документах появилась лаконичная запись: "Экипаж с задания не возвратился, причины не установлены". Все мы были уверены, что случилось что-то непоправимое и ребята погибли, как герои. Не хотелось верить, что экипаж попал в плен. В начале войны это считалось даже преступлением, за которое можно было понести наказание.

Через несколько дней с задания не вернулся командир эскадрильи Петр Яскевич, его тяжелый самолет был сбит над морем в районе Туапсе. В 1943 году я связала свою судьбу с командиром роты аэродромного обслуживания капитаном Григорием Невельским, с ним мы встретили Победу в Берлине и прожили долгие и счастливые годы". (Николай Цимбал. Четверть века из двух столетий. 2002 г.).

О том, как и где погиб экипаж Александра Иванова узнала вся страна спустя более полувека.

В течение ряда лет московские активиста клуба "Поиск" во главе с полковником Юрием Желноваковым, офицером Главного оперативного управления Генерального штаба РФ, совершали альпинистские походы в горах Кавказа, в местах ожесточенных боев в годы Великой Отечественной войны. Летом 1996 года альпинисты узнали от местного чабана, что в годы войны на западном склоне Эльбруса в районе ледника Кюкюртлю, в зоне вершин потерпел аварию советский самолет.

"С этой фразы все и началось.

Разбив лагерь на туристской тропе, поисковики решили осмотреть ближайшие окрестности: а вдруг слух о погибшем самолете - правда?

Не каждый может представить душевное состояние следопытов, когда они обнаружили нечто черное на безжизненном ледяном склоне. Этим "нечто" оказался авиационный двигатель. Значит, слух не просто слух, а настоящая правда? Участников экспедиции охватил поисковый азарт. Искать! Найти! Во что бы то ни стало! Удача шла им навстречу. Обследуя шаг за шагом трещины, впадины, они наткнулись не только на отдельные детали самолета, но и в одной из глубоких ледяных щелей заметили... человека. Вернее сказать, мумифицированные части человеческого тела. К сожалению, погодные условия, да и отсутствие достаточной подготовки и снаряжения, не позволили продолжать дальнейшие поиски.

Годом позже москвичи вновь пришли на Кюкюртлю, и тут энтузиастов ожидал, можно сказать, большой успех. Из глубоких ледяных расщелин был извлечены бумажники с документами, деньги, квитанции, шлем, портсигар, мундштук, компас, носовой платочек с вышивкой гладью "Иван - Дуся"...

Следующий год прошел в напряженной работе в архивах, в первую очередь в Подольском архиве Министерства обороны России. Согласно архивным документам было установлено, что 30 декабря 1942 года не возвратился на базу в грузинский город Кутаиси экипаж самолета ДБ-3 6-го дальнебомбардировочного авиационного полка 132-й бомбардировочной авиационной дивизии 5-й воздушной армии в составе командира экипажа Александра Иванова, штурмана капитана Ивана Машкова и борт-стрелка старшины Петра Тюнина.

Поисковики провели огромный объем работы по архивным документам и сохранившимся адресам погибших и их родных.

...Спустя более, чем через полвека причины гибели боевой машины и экипажа установлены точно. Самолет - подранок в сплошной мгле и тьме разбился у западного склона Эльбруса о ледник Кюкюртлю.

Два года продолжался активный поиск на леднике и в архивах. (Николай Цимбал. Четверть века из двух столетий. 2002 г.).

Полковник Ю.Б. Желноваков дал сообщение о находке погибшего экипажа в московские газеты "Красная звезда", "Ветеран", "Вестник архива". Следом за ним сообщение о тайне ледника Кюкюртлю дали сообщения газеты: в Санкт-Петербурге - "Пять углов", "Час пик", "Морская газета", "Санкт-Петербургские ведомости", в Одессе - газета "Слово", в Карелии - газета "Губерния", в Оренбурге - газета "Вечерний Оренбург", в Сарове - газета "Городской курьер", в Твери - газета "Тверские новости", "Вече Твери", "Тверская жизнь". В Минске - газета "Советская Белоруссия".

Полковник Ю.Б. Желноваков в 1997 году послал письмо на родину погибшего капитана Ивана Машкова, в газету с просьбой оказать помощь в розыске его родственников.

Алена Озерова и Анатолий Станчев в статье "Просят откликнуться" на страницах газета "Вечерний Оренбург" (№ 52 от 25 декабря 1997 года) писали: "Почему письмо от москвича пришло в редакцию "Вечернего Оренбурга" станет понятным, если прочесть официальную бумагу дальше: И.И. Машков - уроженец д. Кайраклы Бижбуляковского района Башкирской АССР, а его жена Гульсун Губаевна Машкова в военные года проживала в г. Чкалове, областном ныне Оренбурге по улице Коминтерна, 64.

Поэтому просим откликнуться родственников или друзей погибшего летчика И.И. Машкова с тем, чтобы перезахоронить останки, нашедшие временную могилу там же, на леднике, под кусками льда и больших камней. Группа московских туристов в свою очередь собирается передать близким летчика найденные на месте падения самолета личные вещи, видеозапись места трагедии и фото. Обещают помощь по перезахоронению. На данный момент ведется работа по переводу фамилий трех пропавших без вести над

Эльбрусом летчиков в разряд погибших. Ведь, как говорится, война считается законченной тогда, когда похоронен последний солдат. Значит, война еще не закончилась".

...Московские альпинисты предали временному погребению останки летчиков на Эльбрусе. Могилу обложили камнями. На следующий год ледник изменился, место захоронения передвинулось.

На последнем, самом сложном этапе работы на Эльбрусе на помощь московским поисковикам пришли сотрудники и курсанты Краснодарского юридического института МВД, поисковой группы "Щит и меч". Начальник института генерал-майор милиции Ю.А. Агафонов. В прошлом опытный альпинист, участник восхождения на самую высокую горную вершину планеты Эверест, организовал деятельность краевых общественных организаций по увековечению памяти погибших героев и перезахоронению их останков.

В июле 1998 года на страницах краевой газеты "Кубанские новости" Петр Придиус в статье "Тревожное эхо Эльбруса" рассказал об участии поисковиков института в эвакуации останков тел летчиков из ледяного плена Кюкюртлю: "На этот раз в группе Сергея Федюнина работали Алексей Кузнецов, Игорь Терешонков, Роман Сурнин, Олег Кравченко и Николай Кадошников. Именно на долю последнего выпало спуститься с подстраховкой на дно ледяных щелей и извлекать оттуда части тел. Телеоператор Роман Сурнин фиксировал все это телекамерой. Эта же группа совершила эвакуацию останков с ледника в долину.

- Что было для вас, Сергей Иванович, самым трогательным в этой необычной операции?

Подполковник ответил, не раздумывая:

"Встреча с родными и близкими погибших. Их слезы, рыдания. Проводить в последний путь своих родных приехали из разных уголков России сестры, братья, дети, внуки. Знаете, когда я увидел их, сердце дрогнуло: вот маленькая женщина, скромно одетая, конечно, это сестра Александра Иванова, лицом - ну точная копия он... Больно было им рассказывать о том, что мы видели на леднике. Нечеловечески тяжело...

Собранные, извините, по косточкам, их поместили в один гроб - как встретили они свой смертный миг в одном самолете. И этот гроб, покрытый кумачом, плыл на плечах чуть ли не через весь город. Процессию сопровождала людская река, и по обе стороны проспекта плотно молча стояли люди.

И теперь поет бурный Баксан колыбельную песню Александру Иванову из-под Ленинграда, Ивану Машкову из Башкирии, Петру Тюнину из Мурома. И будет петь вечно".

Торжественное захоронение экипажа ДБ-3 состоялось в городе Тырныауз Кабардино-Балкарской республики. В торжественно-траурной церемонии участвовали начальник Краснодарского юридического института МВД России генерал-майор милиции Ю.А. Агафонов, председатель комитета по военным вопросам администрации края генерал-майор В.П. Виноградов, председатель краевой ассоциации Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы В.В. Козлов, известный кубанский поэт-фронтовик К.П. Обойщиков, председатель комитета по делам молодежи администрации края А.В. Джеус, "снежный барс" И.Е. Рунов, председатель краевой писательской организации П.Е. Придиус.

Осенью 1998 года коллектив Краснодарского юридического института МВД принял активное участие в акции по сбору подписей под обращением к руководителям страны с просьбой рассмотреть вопрос о присвоении звания Героя Российской Федерации Александру Иванову. Были собраны тысячи подписей.

12 декабря 1998 года Президент Российской Федерации Борис Николаевич Ельцин подписал Указ о присвоении Александру Иванову звания Героя Российской Федерации посмертно. "Историческая справедливость восторжествовала, а образ Александра Иванова

является героическим примером ратных подвигов старших поколений для молодежи" (Николай Цимбал. Четверть века из двух столетий. 2002 г.).

Благодарное отечество увековечило память о погибших героях. На месте их гибели в июле 1998 года установлен обелиск с именами летчиков на мемориальной доске.

На месте последнего приюта погибших высится памятник с их фотографиями.

В горах сооружен монумент защитникам Кавказа.

В музее Краснодарского юридического института МВД оформлена экспозиция об экипаже Александра Иванова. Материалы о гибели экипажа есть в Краснодарском краевом краеведческом музее, в комнате боевой славы средней школы № 16 Муром.

25 мая Сергей Миронов из города Муром на страницах Владимирской областной газеты "Призыв" в статье "Находки той войны" писал: "Летчики, один из которых муромлянин, выпускник городской средней школы № 16 Петр Тюнин, считались без вести пропавшими. И лишь спустя более полувека их останки, обломки самолета обнаружили московские альпинисты. О дальнейшей поисковой работе московских ребят вместе с военными, педагогами и учащимися школы "Призыв" рассказывал в начале нынешнего года.

И вот появились новые подробности. Московские альпинисты В. Люмин, Д. Малянин, Ю. Желноваков недавно повторили свой маршрут. И вновь на месте гибели летчиков нашли лоскутки гимнастеров, некоторые их личные вещи. А в одной из узких расщелин обнаружили почерневшую от времени книжечку. Оказалось, что это партийный билет Петра Андреевича Тюнина за № 4235841. Потускнела, но сохранилась и запись о выдаче документа: 16 августа 1941 года политотделом 132-й авиационной дивизии.

Эту находку побывавшие в Муроме альпинисты передали сестрам летчика Тюнина - Анне Андреевне и Марии Андреевне. А те принесли ее в школу № 16, где накануне 55-летия Великой Победы открылась комната боевой славы. Был снят видеофильм "Тайна ледника Кюкюртлю".

Поисковая группа Краснодарского юридического института МВД под руководством полковника Николая Цимбала продолжает поисковую работу, поддерживает связи с родственниками погибших летчиков. На торжественные похороны героев приезжали брат и сестра Александра Иванова, сын Ивана Машкова, две сестры Петра Тюнина, всего 16 родственников.

Основные направления поисковой работы по изучению боевых подвигов экипажа Александра Иванова осяцены в книге Николая Григорьевича Цимбала "Четверть века из двух столетий", 2002 г."

К концу 1942 года в 6-м дбап почти не осталось в живых летчиков, которые воевали с начала войны. До 90% летного состава были выпускниками летных училищ, которые толком еще не нюхали порошу.

Боевые традиции полка, на боевом счету которого была война с финнами, воздушные сражения в Крыму, Кубани, на Северном Кавказе, а в составе прославленные летчики, Герои Советского Союза, обязывали ко многому.

С особым уважением в полку относились к младшему лейтенанту Назину Ивану Ильичу, командиру звена. Комсомольский экипаж Ивана Назина и штурмана Ивана Калашникова был одним из лучших в полку. Даже выдавшие виды летчики, прошедшие суровую школу боев, удивлялись смелости этого экипажа. Экипаж самолета Назина совершил 190 боевых вылетов. Подлинное мужество и героизм он проявил при защите Севастополя, Крыма и Кавказа.

Несколько эпизодов боевой биографии Ивана Назина описал в статье "Он просто не вернулся из полета" Николай Реунов на страницах газеты "Рязанские ведомости" 8-10 мая 2002 года:

"26 июня 1942 года при полете ночью самолет Ивана Назина был подбит зенитным огнем противника. В ту ночь самолет Назина на свой аэродром не вернулся, совершив вынужденную посадку на аэродроме осажденного Севастополя. Экипаж с помощью

техников, отозванных с передовой (а та находилась буквально в ста метрах), отремонтировали самолет и по приказу командования в течение трех ночей он совершал по несколько боевых вылетов, уничтожая огневые точки фашистов, которые вели непрерывный огонь по городу и порту. Потом самолет, ведомый Назиным, возвратился на "большую землю", взяв на борт несколько тяжелораненых. В полку считали, что экипаж Назина погиб. И когда Иван Ильич лично пришел к начальнику штаба с докладом о выполнении боевого задания, тот не смог сдержать нахлынувших эмоций, крепко обнял командира и весь его экипаж.

28 ноября 1942 года группа самолетов полка с аэродрома Кутаиси наносит удар по вражескому аэродрому в Майкопе. В этом бою младший лейтенант Назин уничтожил два фашистских самолета, но при уходе от цели сильным огнем противника был выведен из строя двигатель его машины. И на одном моторе экипаж прошел между гор в направлении родной базы.

Дежурные прожектористы аэродрома были настолько удивлены тем, что ночью на небольшой высоте со стороны гор неизвестный самолет заходит на посадку, что подняли боевую тревогу.

Ослепленный лучами прожекторов, самолет, пройдя бреющим полетом через аэродром, садится прямо на воду Черного моря. Надув спасательные жилеты, экипаж сумел отплыть на безопасное расстояние. На следующий день водолазы пытались отыскать машину, обнаружили только обломки - самолет разрушило волнами.

190 боевых вылетов совершил экипаж Ивана Назина. И в каждом из них проявлял мужество, героизм и преданность Родине. К началу 1943 года Иван Ильич Назин стал Героем Советского Союза, был удостоен орденов Ленина, Боевого Красного Знамени, многих боевых медалей. Испытание славой он выдержал с честью, пройдя, почти буквально, огонь, воду и медные трубы: ведь при выполнении боевых заданий его самолет и горел, и падал в море. А "медные трубы" воинских почестей не сделали этого скромного рязанского парня заносчивым и высокомерным. По признанию боевых товарищей, Назин совершенно не зазнавался перед "зелеными" летчиками и именно поэтому он пользовался в полку таким уважением и любовью.

Но война сама выбирает, кто должен сложить голову на ее полях. Самые смелые и храбрые, как правило, в первых рядах погибают за Родину.

17 августа 1943 года, после вылета на боевое задание, в 26 километрах восточнее Тулы самолет Героя Советского Союза старшего лейтенанта Ивана Назина терпит катастрофу. Весь экипаж погиб.

...В 1968 году воинская часть героя, базировавшаяся на аэродроме Шауляй Литовской ССР, готовилась отметить свое 30-летие. В память об Иване Назине был установлен бюст в комнате Боевой Славы. А в 1972 году на территории части на средства личного состава был сооружен памятник в честь погибших воинов 6-го Берлинского ордена Кутузова бомбардировочного полка Дальней Авиации. На стеле были выбиты имена летчиков экипажа Ивана Назина. Имя Героя Советского Союза Назина носила пионерская дружина города Ногинска, в Подмосковье. Там он окончил семь классов, вступил в комсомол, поступил на фармацевтические курсы, какое-то время работал ассистентом - фармацевтом, но заболел небом. И по призыву комсомола - "Комсомольцы на самолет!" - пришел в Кировобадскую школу летчиков, закончил ее в звании старшего сержанта. В 1941 году прибыл в 6-й дальнебомбардировочный авиаполк и вскоре стал одним из лучших его летчиков.

На аэродроме Дягилево под Рязанью в музее дальней авиации на стеле Героев Советского Союза есть и имя Ивана Назина с его фотографией.

За прошедшие годы выросли уже внуки Ивана Назина. Старший Станислав окончил школу с золотой медалью и один из престижных московских вузов с красным дипломом. Младший, Артем, на отлично учится в вузе. Жизнь продолжается. Но память о

тех, кто сделал это возможным, не должна уйти от нас". (Николай Реутов. "Он просто не вернулся из полета", газета "Рязанские ведомости", 8-10 мая 2002 г.).

В истории отечественной авиации немало летчиков 6-го дбап составили ее славу. Они с честью пронесли полковое знамя по фронтам Великой Отечественной войны.

В конце 1942 года летчики, участвующие в воздушных сражениях за оборону Севастополя, Сталинграда, Кавказа были награждены медалями.

В начале 1943 года полк бомбил немецкие войска и немецкую военную технику в районах железнодорожных узлов Сальск, Северская и др., мосты восточнее Джизинской, мосты через реку Старая Кубань. Эти бомбардировки сорвали продвижение немецких танков и боевой техники.

17 апреля 1943 года приказом НКО № 02640 В.И. Лукин был назначен командиром 840-го авиационного полка 113-й ОБАД. С тяжелым сердцем расставался он с любимым полком, к которому привык за эти три тяжелых года, где хорошо знал каждого, где его за глаза по-семейному называли "батей", как отца. Спустя годы, вспоминая 6-й дбап, Лукин говорил, что таких прекрасных людей, какими были летчики этого полка, он больше не встречал за всю свою жизнь.

Впереди было еще немало военных дорог, потерь и радостных побед. Теперь воздушные маршруты боевых сражений 6-го дбап пролегали в районах Орла, Курска, Белоруссии.

Во время Курской битвы летчики 6-го дбап впервые за годы войны почувствовали в небе перевес сил на стороне советской авиации. Они участвовали в массированных налетах авиационных соединений на позиции гитлеровцев, наносили бомбовые удары по немецким танковым соединениям и артиллерийским батареям. Ни в одном сражении в военной истории не было применено с обеих сторон такое количество военной техники. Проблемы с обеспечением истребительного сопровождения теперь минули в прошлое. На авиационных заводах было выпущено советских истребителей столько, сколько нужно было для обеспечения перевеса сил в воздушных сражениях. Чувствовалось, что наступает долгожданный перелом в ходе Второй мировой войны.

В воздушных боях на Курской дуге летчики 6-го дбап приобрели бесценный опыт взаимодействия с крупными авиационными соединениями в массированных атаках на позиции врага, окрепло боевое мастерство летчиков.

Опыт взаимодействия пригодился летчикам полка и в период боев в Белоруссии осенью 1943 г.

Накануне Смоленской операции летчики 6-го дбап провели разведку и аэрофотосъемку укреплений противника, подвергли сильной бомбардировке его передний край. В ходе самой операции полк наносил бомбовые удары по наиболее важным узлам обороны противника. Подвижные группы самолетов занимались поддержкой и обеспечением успешных действий наземных советских войск, а также участвовали в массированных налетах авиации на укрепления противника во всю глубину его обороны.

В период Белорусской операции 132-й БАД участвовала в воздушных сражениях в составе 16-й Воздушной армии 1-го Белорусского фронта, 113-й БАД входила в состав 1-й Воздушной армии 3-го Белорусского фронта.

После освобождения Белоруссии 6-й дбап принял участие в разгроме с воздуха Курляндской группировки противника в Прибалтике, затем начались жесточайшие бои в Восточной Пруссии, где немцы создали мощные укрепления и надеялись остановить здесь советские войска.

За боевые подвиги при взятии города Кенигсберга Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 24 апреля 1945 года полк был награжден орденом Кутузова III-й степени.

В боях на территории Германии полк оказывал авиационную поддержку и помощь войскам 1-го Белорусского фронта. За действенную помощь пехотным и танковым соединениям 1-го Белорусского фронта во время осады и штурма столицы Германии -

Берлина и проявленные при этом мужество и доблесть 26 апреля 1945 года полку было присвоено почетное звание "Берлинский".

Полк закончил войну в Берлине. Он был последним полком, который осуществлял бомбардировку объектов обороны Берлина.

На огромных просторах родной земли, от предгорий Крыма и Кавказа до Волги и от Волги до Берлина покоятся под могильными холмами останки воздушных защитников Родины. Они отдали все, что могли, даже свои жизни, чтобы мы могли жить на свободной земле под мирным небом.

После Берлинской операции полк был перебазирован на Дальний Восток, где участвовал в разгроме милитаристской Японии.

Много мест дислокации поменял полк после Великой Отечественной войны. С 1993 года он базируется в Оренбурге, в городе, который в былые времена носил имя прославленного летчика Валерия Чкалова. На берегу реки Урал находится граница двух континентов Европы и Азии. В Предуралье на Оренбургской земле служит отечеству личный состав Берлинского ордена Кутузова III-й степени авиационного полка военно-транспортной авиации.

Полк является одной из передовых частей военно-транспортной авиации России. В 2000 году налет в полку составил несколько тысяч часов. В 2000 году Берлинский авиаполк работал по заявкам Организации Объединенных Наций в интересах миротворческих сил на Балканах. Коллеги из США, Англии, Германии и других стран НАТО дали высокую оценку профессионализму и оперативности авиаторов полка.

В 2001 году полк провел несколько учений с десантированием личного состава в различных регионах страны, активно участвовал во всех крупномасштабных учениях.

В настоящее время Берлинский авиаполк - один из самых боеспособных полков в военно-транспортной авиации России. Командир полка Герой России Андрей Зеленко уделяет большое внимание росту мастерства авиаторов, решению многих проблем организации их быта, отдыха, обеспечения жильем.

Летчики летают на воздушных военно-транспортных кораблях Ил-76. Летают много и успешно выполняют свои задачи, несмотря на все многочисленные трудности организационного, технического и бытового характера.

Полку предстоит еще не раз осваивать новые горизонты и брать новые высоты.

Бывший командир 6-го дбап полковник В.И. Лукин расстался с полком в июне 1943 года. У него было еще немало военных дорог, аэродромов, воздушных сражений, бомбардировок.

До конца войны он командовал еще двумя полками: 840-м авиационным бомбардировочным (113-я авиадивизия), 208-м гвардейским бомбардировочным (11-я авиадивизия). В послевоенное время был заместителем командира 45-й и 326-й авиадивизий, командовал 45-й Гомельской авиадивизией. 45-я дивизия под его командованием занимала 1-е место в Дальней Авиации и в течение ряда лет участвовала в авиационных парадах в Москве. В конце 50-х годов Лукин возглавил Летный Центр боевого применения и переучивания летного состава Дальней авиации на базе летной школы в Дягилево под Рязанью.

Полковник Лукин Василий Иванович был награжден 17-ю правительственными наградами. Освоил 19 типов самолетов. Всю свою жизнь он посвятил авиации, укреплению мощи Вооруженных Сил отечества. Такие, как он, составили крылатую славу нашей Родины и эту славу завещали нам.

В.И. Лукин умер в 1975 году в Рязани.

Описание воздушных маршрутов и исторического пути боевой славы и доблести Берлинского авиаполка пусть послужит своеобразным памятником