

65 РОКІВ ВЕЛИКОЇ ПЕРЕМОГИ

БАРВИНСКИЙ А.А.

**ВОЗДУШНЫЙ ТАРАН НАД ЧЕРНЫМ МОРЕМ
(ПОДВИГ БОРИСА ЧЕРЕВКО)**

Сообщается о подвиге, совершенном в начальный период Великой Отечественной войны летчиком Борисом Черевко. Используя архивные материалы и публикации, автор показал, что не только всенародно прославленные герои, но и “рядовые рабочие войны” ковали победу, спасшую мир от коричневой чумы.

Пройдут годы, но никогда не сотрется из памяти народной подвиг, совершенный в годы Великой Отечественной войны нашими дедами и прадедами. Нелегким был путь к победе. 1418 огненных дней и ночей продолжалась война, не имеющая аналогов в истории по жестокости и размаху. За подвиги, проявленные в эти годы, орденами и медалями СССР были награждены 13 миллионов воинов, 11 600 из которых стали Героями Советского Союза.



Весомый вклад в разгром врага внесли сумчане. Более 90 тысяч из них были отмечены орденами и медалями и около 200 стали Героями Советского Союза [1, с.6]. На суше и на море, в воздухе и в тылу врага своим ратным трудом они приближали светлый день Победы. Наверное нет в странах СНГ человека, который не знал бы о ратных свершениях прославленного аса, трижды Героя Советского Союза И.Н.Кожедуба, дважды удостоенных этого звания маршала бронетанковых войск П.С.Рыбалко, летчика С.П.Супруна, партизанского командира С.А.Ковпака. Но вместе с

этимися всенародно прославленными героями великую победу ковали миллионы простых пехотинцев и танкистов, летчиков и моряков, артиллеристов и саперов. В силу разных причин им не выпало совершить подвиги, которые принесли славу И.Н.Кожедубу, А.И.Покрышкину или Г.К.Жукову, но их вклад в разгром врага от этого не менее значим, ведь это они уничтожили большую часть живой силы и техники противника, сломали хребет вражеской военной машины.

Недалеко от Севастополя, в поселке Кача, есть Парк Героев, а в нем - взметнувшийся в небо обелиск. На его мраморной плите сияют имена 16 героев воздушных таранов, совершенных в черноморском небе. Среди них - имя сумчанина Бориса Черевко.

Родился Борис Григорьевич Черевко в Сумах в 1917 г. После окончания семилетки работал токарем на заводе имени М.В.Фрунзе. Уже тогда зарекомендовал себя инициативным работником, перевыполняющим нормы [2, с.61]. Работая на заводе, увлекся авиацией, поступил в Сумский аэроклуб, а после окончания - на учебу в Чугуевское военное авиационное училище летчиков. Став летчиком-истребителем, по распределению прибыл в 9-й истребительный авиаполк Черноморского флота. Произошло это в августе 1940 г., а уже спустя четыре месяца Бориса аттестовал командир звена старший лейтенант Виктор Куликов. В характеристике он отметил такие качества Б.Черевко, как сообразительность и настойчивость, решительность и смелость, сила воли и стремление повысить свои знания [4, с.57]. Личностные и деловые качества Бориса Григорьевича не остались без внимания командования, и 6 июня 1941 г. он был назначен командиром звена 2-й эскадрильи 9-го авиаполка Черноморского флота [3, с.66].

Девятый истребительный авиаполк базировался недалеко от Одессы, на Очаковском аэродроме [4, с.48]. В августе 1941 г. на него была возложена задача по прикрытию кораблей и доков на переходе морем. После выхода противника к морю в районе Аджиаски для оказания помощи осажденной Одессе оставался один путь - морем. Боевые корабли и транспорты доставляли туда пополнение, продовольствие, боеприпасы, а оттуда эвакуировали раненых бойцов, гражданское население, вывозили ценное оборудование, машины и другое имущество. На железнодорожных станциях города к тому времени скопилось 160 паровозов. Курсировать там им уже было негде. Чтобы сохранить эту технику и использовать ее в тылу Государственный Комитет Оборона решил эвакуировать локомотивы в Николаев и Херсон на плавучих доках. Прикрывая корабли и плавучие доки с воздуха, летчики вписали волнующие страницы в историю черноморской авиации. Именно тогда и был совершен воздушный таран, автором которого стал Борис Черевко.

9 августа 1941 г. на черноморские просторы опустился вечер. Под покровом сумерек из порта буксиры вывели корпуса недостроенных кораблей - крейсера и эсминца, чтобы доставить их в Севастополь. На борту крейсера находилось около 400 семей военнослужащих. Корабли сопровождали катера - морские охотники. На следующий день рано утром караван прибыл в Очаков, где на помощь катерникам пришли летчики 9-го авиаполка. Наступивший день 10 августа оказался для них до предела напряженным.

По приказу командира полка командир 2-й эскадрильи капитан Павел Аксенов вызвал двух летчиков-лейтенантов - командира звена Бориса Черевко и пилота Владимира Грека. Ознакомив их с боевой обстановкой, комэск поставил задачу на прикрытие каравана. В 10 часов 15 минут в воздух поднялась пара истребителей "И-15 бис" и, набрав высоту, взяла курс на Очаков. Ведущим шел Б.Черевко, В.Грек выполнял обязанности ведомого.

Через несколько минут летчики уже были над районом барражирования. Они прекрасно осознавали возложенную на них ответственность. Надо было проявлять повышенную бдительность, так как воздушные пираты могли налететь в любой момент. И действительно, противник не заставил себя ждать. Сначала появился немецкий истребитель. Б.Черевко и В.Грек попытались атаковать его, но мессершмитт, используя преимущество в скорости, не принял бой, резко спикировал и исчез вдали.

Здесь, на наш взгляд, надо остановиться на краткой характеристике материальной части, которой был вооружен 9-й авиаполк. К 1941 г. истребитель "И-15 бис", созданный в 1933 г. конструкторским бюро, возглавляемым Н.Н.Поликарповым, уже морально устарел. Это был биплан смешанной конструкции. Его фюзеляж состоял из стальных труб, обтянутых полотном. Деревянные крылья самолета - тоже с полотняной обшивкой [5, с.109]. Максимальную скорость 379 км/час истребитель развивал на высоте 3500 м, крейсерская скорость составляла 320 км/час [6, с.106]. Этим и объясняется, почему немецкий летчик на мессершмитте, развивающем скорость более 500 км/час, так легко ушел от наших пилотов.

Между тем, вскоре показались три двухмоторных бомбардировщика "Ю-88", но, заметив наши истребители, они отвернули в сторону. Прилетали мессершмитт и юнкерсы скорее для того, чтобы отвлечь внимание советских истребителей от прикрываемых ими кораблей.

Приближался полдень. В августовском небе ярко сияло южное солнце. Часы показывали без двадцати минут одиннадцать. Вот-вот должна была подойти смена. В это время Б.Черевко и В.Грек заметили в воздухе едва заметные точки. Было ясно, что это немецкие самолеты, которые шли прямо на караван. Вскоре пилоты могли четко рассмотреть двухкилевые, двухмоторные немецкие дальние бомбардировщики "До-215".

Б.Черевко подал сигнал ведомому и направил свой истребитель на перехват врага. Сблизившись с ним, он атаковал ведущего. "До-215" клюнул носом, задымил и, оставляя след, повернул назад. В.Грек продолжил преследовать его. А Б.Черевко атаковал другой самолет, заставив его сбросить бомбы вдали от кораблей. Но опасность не миновала. Третий "дорнье", воспользовавшись моментом, настойчиво шел в атаку. Еще минута и бомбы посыпятся на корабли. Б.Черевко продолжал атаки на врага, посылал в него очередь за очередью до тех пор, пока в пулеметах истребителя не закончились патроны. Немецкие летчики быстро поняли, что у советского истребителя закончились боеприпасы. Несмотря на то, что Б.Черевко продолжал имитировать атаки, "дорнье" упорно рвался к транспорту. Вот он уже на боевом курсе. Лейтенант понимает, с какой надеждой смотрят на его самолет люди, которые сейчас находятся на кораблях. Еще минута и бомбы посыпятся на них. Это были решающие секунды, от которых зависела судьба не только кораблей, но и пассажиров.

Воскрешая в памяти ту критическую ситуацию, Б.Черевко позже писал во флотской газете *“Вперед”*: *“Я бросился в атаку. Но ни снарядов, ни патронов уже не было. Принимаю решение таранить. Сближение прошло молниеносно. Ударил по бомбардировщику противника. Мой самолет вздрогнул. Меня выбросило из кабины, и я на мгновение потерял сознание. Придя в себя на высоте 500 метров, раскрыл парашют и приводнился”* [7].

Материалы об этом таране хранятся в Центральном Военно-Морском архиве России, где сказано, что *“расстреляв весь боезапас и увидев, что один из самолетов все же вошел в пикирование на недостроенный крейсер, т.Черевко, жертвуя своей личной жизнью, таранил врага, который упал рядом с недостроенным крейсером”* [8, с.66].

Еще в кабине своего истребителя, ощущая, что самолет потерял управление и падает, Борис нашел силы и посмотрел на свою работу. *“И-15 бис”* своим винтом как бритвой срезал хвостовое оперенье *“До-215”*, после чего тот свалился на крыло и заштопорил в воде.

Опускаясь на парашюте, Б.Черевко не знал, что на транспорте наблюдали за его тараном. С корабля по радио сообщили на базу о подвиге летчика и о месте его приводнения. Вскоре героя подобрал катер погранвойск и он был доставлен в Очаковский госпиталь [9, с.22]. Воздушный таран, совершенный Борисом Черевко, был вторым на Черноморском флоте с начала войны.

Подлечившись в госпитале, храбрый воин продолжал защищать Родину. Во время обороны Севастополя он сбил самолет противника. Представляя Б.Черевко к награде в марте 1942 г., командование полка отмечало, что он к тому времени имел 212 боевых вылетов и участвовал в 18 воздушных боях. В том же месяце Б.Черевко *“за боевые отличия и образцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом доблесть и мужество был награжден Орденом Боевого Красного Знамени”* [10, с.276-277].

Но 9 мая 1942 г. Бориса Григорьевича Черевко не стало. Он не вернулся из очередного боевого вылета. В тот день два истребителя *“Як-1”* (полк получил новые самолеты) и тринадцать экипажей бомбардировщиков прикрывали на переходе из Севастополя в Поти танкер *“Москва”*, на борту которого находились женщины, дети и раненые бойцы. Ведущим пары *“Як-1”* был старший лейтенант Б.Черевко. Танкер неоднократно пытались атаковать бомбардировщики и торпедоносцы противника *“Ю-88”* и *“Хе-III”*. Они налетали группами. И все это время шел воздушный бой. Наши летчики успешно отразили все атаки.

Б.Черевко первым ворвался в строй вражеских машин, точно рассчитал маневр, с короткой дистанции открыл огонь, и бомбардировщик *“Хе-III”*, объятый пламенем, стал падать. В этот момент самолет Бориса атаковал мессершмитт. *“Як-1”* загорелся, но все еще слушался рулей. Б.Черевко мог без труда выйти из боя, дотянуть до берега и там спастись на парашюте. Отважный летчик поступил иначе. На охваченном пламенем истребителе он пошел в свою последнюю атаку, направив самолет на бомбардировщик противника. Последовал сильный удар, а через мгновение - сильный взрыв и обломки двух машин устремились к воде.

Так не стало отважного летчика Бориса Черевко. В документах, хранящихся в Центральном Военно-Морском архиве, говорится, что

приказом начальника командного управления Военно-Морского Флота №0251 от 03 августа 1942 г. командир звена 2-й эскадрильи 9-го авиационного полка старший лейтенант Черевко Борис Григорьевич исключен из личного состава Военно-Морского Флота как не вернувшийся с боевого задания 9 мая 1942 г. в районе города Севастополя [11, с.351]. За свой последний бой он был посмертно награжден Орденом отечественной войны I степени.

Все дальше в прошлое уходят годы, когда на нашей земле полыхал пожар последней войны. Борис Григорьевич погиб, но память о его подвиге еще долго будет жить в сердцах людей. Его фамилия золотыми буквами высечена на обелиске Славы фрунзенцам, отдавшим свои жизни в борьбе с фашизмом. Имя Б.Черевко носит молодежная бригада цеха №7, где когда-то работал отважный летчик, а в музее Научно-производственного объединения имени М.В.Фрунзе представлен макет истребителя “И-15 бис”, на котором Борис Григорьевич Черевко совершил свой первый таран.

-
1. Гринченко І.Т., Головін М.М. Подвиг: Видання друге. -Харків: Прапор, 1973. - 302 с.
 2. Воль С.В. Абалаковці. Розповідь про туристсько-краєзнавчий клуб. - К.: Молодь, 1981. - 144 с.
 3. Центральный Военно-Морской архив России (далее - ЦВМА России). - Ф.920. - Оп.2. - Д.191.
 4. Дорохов А.Г. Морские летчики в обороне Одессы. - Одесса: Маяк, 1982. - 167 с.
 5. Стражева И. Полета вольное упорство. - М.: Московский рабочий, 1986. - 223 с.
 6. Юденко В.Е. Самолеты СССР второй мировой войны. - М.: АСТ, 2003. - 352 с.
 7. Букашев П. Отвага и скромность // Вперед. - 1942. - 16 апреля.
 8. ЦВМА России. - Ф.920. - Оп.2. - Д.191.
 9. Малаховський М.Д. Герої повітряних таранів. - К.: Молодь, 1972. - 138 с.
 10. ЦВМА России. - Ф.3. - Оп.1. - Д.476.
 11. ЦВМА России. - Ф.2153.- Оп.8141. - Д.122.

Барвінський А.О.

Повітряний таран над Чорним морем (подвиг Бориса Черевка)

Повідомляється про подвиг льотчика Бориса Черевка, здійснений ним на початку Великої Вітчизняної війни. Використовуючи архівні джерела та публікації, автор показав, що не тільки всенародно прославлені герої, а й “пересічні працівники війни” здобували Перемогу, яка врятувала світ від коричневої чуми.

Barvinskyi A.A.

Air ram attack above the Black Sea (Boris Cherevko's feat)

We read about the feat, done at the beginning of the World War II by the pilot Boris Cherevko. Using archive materials and publications, the author makes an attempt to show what not only national famous heroes but also average “work-soldiers” struggled for the victory to save the world from “the brown plague”.

Отримано 28.01.2010