

АЛЕКСАНДР ПРИТЧИН

# ВОЕННЫЙ ПИЛОТ МИХАИЛ МАКСИМОВ





**И-153 «Чайка»**

АЛЕКСАНДР ПРИТЧИН

# ВОЕННЫЙ ПИЛОТ

## МИХАИЛ МАКСИМОВ



Владивосток  
2025 г.

ПРИТЧИН А.А.

**Военный пилот Михаил Максимов**

Типография «Винсент Ван Гог», 2025 г., 24 с.

# ВОЕННЫЙ ПИЛОТ МИХАИЛ МАКСИМОВ

Солдаты неба, всегда и везде,  
Мы помним о вас на земле.

Этот рассказ о военном пилоте Максимове Михаиле Сергеевиче, лётчике-истребителе, который участвовал в боях на Хасане в 1938 году, защищал Измаил, Одессу и Севастополь в 1941, прикрывал «Дороги жизни» от налётов люфтваффе и финских ВВС под Ленинградом в 1942 году. О непростой, замечательной и трагической судьбе солдата неба, воевавшего на трёх флотах – Тихоокеанском, Черноморском и Балтийском.

## Крестьянский сын

Миша родился 23 мая 1917 года в селе Покровском Тульской губернии Сергеевского уезда Покровской волости (сейчас село Покровское Тепло-Огарёвского района Тульской области). Его родители, отец Сергей Ермилович и мать Парасковья Фроловна - крестьяне, занимались сельским хозяйством. Время было тяжёлое, семья большая. Активно помогать родителям Миша начал с девяти лет, работал по домашнему хозяйству, участвовал в полевых работах и при этом учился в сельской школе, окончил семилетку. В 1931 году уехал в Москву продолжать образование. С 15 августа 1931 года он студент школы художественно-технических кадров. После окончания школы с 1 мая 1933 года Михаил работал в Московском Художественном театре-2 электромонтёром и одновременно учился на вечерних подготовительных курсах для поступления в ВУЗ. В 1933 году комсомольской организацией Московского Художественного театра-2 принят в члены ВЛКСМ. Громкие лозунги: «Комсомольцы, на самолёт!», «Будь готов к защите своей Родины, крепи шефство над воздушным флотом!», «Комсомол, овладевай авиационной техникой!» привлекали тысячи советских юношей в ряды курсантов авиационных училищ, которых манила романтика бескрайнего неба. В 1935 году Центральный Комитет ВЛКСМ закрепил в качестве шефа Ейской Военной школы морских лётчиков имени И.В. Сталина комсомольскую организацию столицы нашей Родины – Москвы. Вот так 1 июля 1935 года по комсомольской путёвке Михаил Максимов и был отправлен для поступления в Военную школу морских лётчиков имени И.В. Сталина.

Биография обычная для тех лет, молодёжь рвалась к знаниям, активно участвовала в жизни страны, пыталась добиться личных успехов и добивалась.

## Военный пилот старшина Максимов

В предвоенные годы Ейское Военно-морское училище имени И.В. Сталина стало основным местом подготовки лётных кадров для флота. В нём готовили лётчиков для всех типов самолётов авиации флота: И-15, И-16, СБ, Р-1, МР-1, МБР-2 и «Савойя», а так же радиоспециалистов, стрелков-радиостов и стрелков-бомбардиров на бомбардировщики и гидросамолёты. Школа много раз, начиная с момента образования в 1915 году, переезжала с одного места на другое, ещё больше раз переименовывалась. В августе 1930 года школа в очередной раз была переименована — теперь она стала называться Высшей школой морских лётчиков и лётнабов имени И.В. Сталина, а летом 1931 года была переведена в г. Ейск.

Отбор в лётчики был нелегким: проверяли состояние здоровья и, главное, выдержку. Одно только кресло Барани, на котором исследовался вестибулярный аппарат, чего стоило. Михаил видел, как здорового парня, вставшего с этого кресла, повело в сторону, и он ударился о стеклянный медицинский шкаф, разбив головой дверцы. Однако Михаил с испытанием справился хорошо.

Следом будущих курсантов ждали проверки на сообразительность и быстроту реакции. На пятикопеечных монетах вырезались разные геометрические фигуры, а напротив



устанавливался деревянный ящик с отверстиями в виде таких же фигур. Из автомата через равные промежутки времени сыпались помеченные монеты. Нужно было рассортировать их по нужным отверстиям ящика. Некоторые испытуемые, не успевая сообразить, что нужно делать с этими монетами, набирали полную горсть и проваливали экзамен.



Форма курсантов ВМАУ  
им. И.В. Сталина

Михаил выдержал все испытания и был зачислен курсантом в Ейское Военно-морское авиационное училище им. И.В. Сталина. Учеба давалась не просто, по некоторым предметам им читались только лекции, и даже практические занятия проводились только в аудитории. Никаких записей в тетрадях делать не разрешалось. Необходимо все было держать в памяти. Например, изучение секретного по тем временам авиационного пулемета ШКАС (Шпитального-Комарицкого авиационного скорострельного пулемета) или авиационной пушки ШВАК (Шпитального-Владимирова авиационной крупнокалиберной пушки) происходило следующим образом: в учебную аудиторию два бойца заносили завернутый в брезент тяжелый предмет, ставили его на специальный стол, после чего удалялись из аудитории, а преподаватель разворачивал брезент и объяснял устройство авиационной пушки или пулемета. При этом все курсанты должны были держать обе руки на парте ладонями вверх, чтобы преподаватель их видел и чтобы никто из курсантов не смог бы сделать каких-либо записей или нарисовать схему. Нарушение государственной тайны каралось не только отчислением из училища, но и лишением свободы на срок от 5 лет.

В декабре 1935 года в школе была дополнительно сформирована учебная истребительная авиационная эскадрилья (первоначального обучения), которая дислоцировалась на аэродроме «Новошербиновская» (по другим данным — на аэродроме «Пятый полигон»). Вот, по-видимому, Михаил Максимов и начал своё обучение лётному делу именно в этой авиаэскадрилье.

Годы учёбы пролетели быстро. После окончания Ейской Военной школы морских лётчиков имени И.В. Сталина, военному пилоту Максиму М.С. было присвоено воинское звание «старшина».



Серебряный жетон Ейской  
школы морских летчиков

Не удалось найти информацию о причинах, по которым в 1937 году лётчиков Ейского училища выпускали в звании старшины, а не младшего лейтенанта или лейтенанта. Однако есть сведения о том, что в 1940 году, согласно приказу Народного Комиссара обороны (НКО) СССР №0362, выпускники лётных школ получали звание сержантов, а не младших лейтенантов или лейтенантов. Сам по себе приказ несколько необычен тем, что во вступительной части достаточно подробно разъясняются причины его издания. Вкратце их можно изложить так:

- необходимость повышения мобильности авиационных частей;
- уменьшение сроков готовности частей, за счёт возможности быстрого сбора личного состава авиачасти по тревоге;
- повышение боевой готовности, а также боеспособности частей ВВС.

Для реализации этих задач, самым простым и очевидным решением, был перевод авиационного и технического состава на казарменное положение и их размещение в непосредственной близости от аэродромов. При этом, средний комсостав (младший лейтенант, лейтенант) имел право снимать жильё и вовсе не был обязан проживать в казарме, выполняя при этом требования Устава внутренней службы, а младший комсостав (младший сержант, сержант, старшина) – обязан. В 1937 году, по-видимому, был пробный выпуск военных пилотов в званиях младшего комсостава.

## Служба на Дальнем Востоке.

После окончания Ейской Военной школы морских лётчиков имени И.В. Сталина, военный пилот старшина Максимов Михаил Сергеевич по распределению был направлен в морскую авиацию Тихоокеанского флота. По прибытию на флот 6 ноября 1937 года был определён в 109 тяжёлую бомбардировочную авиационную эскадрилью (ТБАЭ) 125-й минно-торпедной авиационной бригады (МТАБ). Располагалась эскадрилья на аэродроме Романовка, на вооружении находились тяжёлые бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3. Как-то не логично было военного пилота-истребителя садить за штурвал тяжёлого бомбардировщика. Поэтому 8-го февраля 1938 г. он был переведён в 32-ю отдельную истребительную авиаэскадрилью (ОИАЭ) той же 125-й МТАБ, которая дислоцировалась на аэродроме Петровка, на вооружении которой находились истребители И-15бис.



Истребитель И-15бис (И-152)

**И-15бис (И-152)** -  
одноместный маневренный  
истребитель представлял собой  
одностоечный расчалочный  
полутороплан с верхним крылом и  
открытой кабиной, с  
неубирающимся шасси со  
свободнонесущими стойками.  
Используя положительный опыт  
боев в небе Испании и Китае,  
конструктор Н.Н. Поликарпов  
разработал эту новую  
модификацию истребителя И-15.  
В этом самолете вновь вернулись к  
центроплану, подобному в  
истребителе И-5 – он получил

верхнее прямое крыло - без «чайки», но с несколько большим размахом. В 1937 году самолет И-15бис (И-152) пошел в крупносерийное производство на заводе № 1 с более мощным двигателем М-25В и усиленным вооружением (четырьмя 7,62-мм пулеметами ПВ-1 или ШКАС и 150 кг бомб). Масса пустого самолета возросла на 350 кг. Летные качества, несмотря на более мощный двигатель, получились немного ниже, чем у И-15, особенно скороподъемность и потолок. За период с 1937 по 1939 года ВВС Красной Армии получили 2408 таких машин. Выпускались две модификации серийного И-15бис (И-152) и один двухместный учебный вариант самолета - ДИТ.

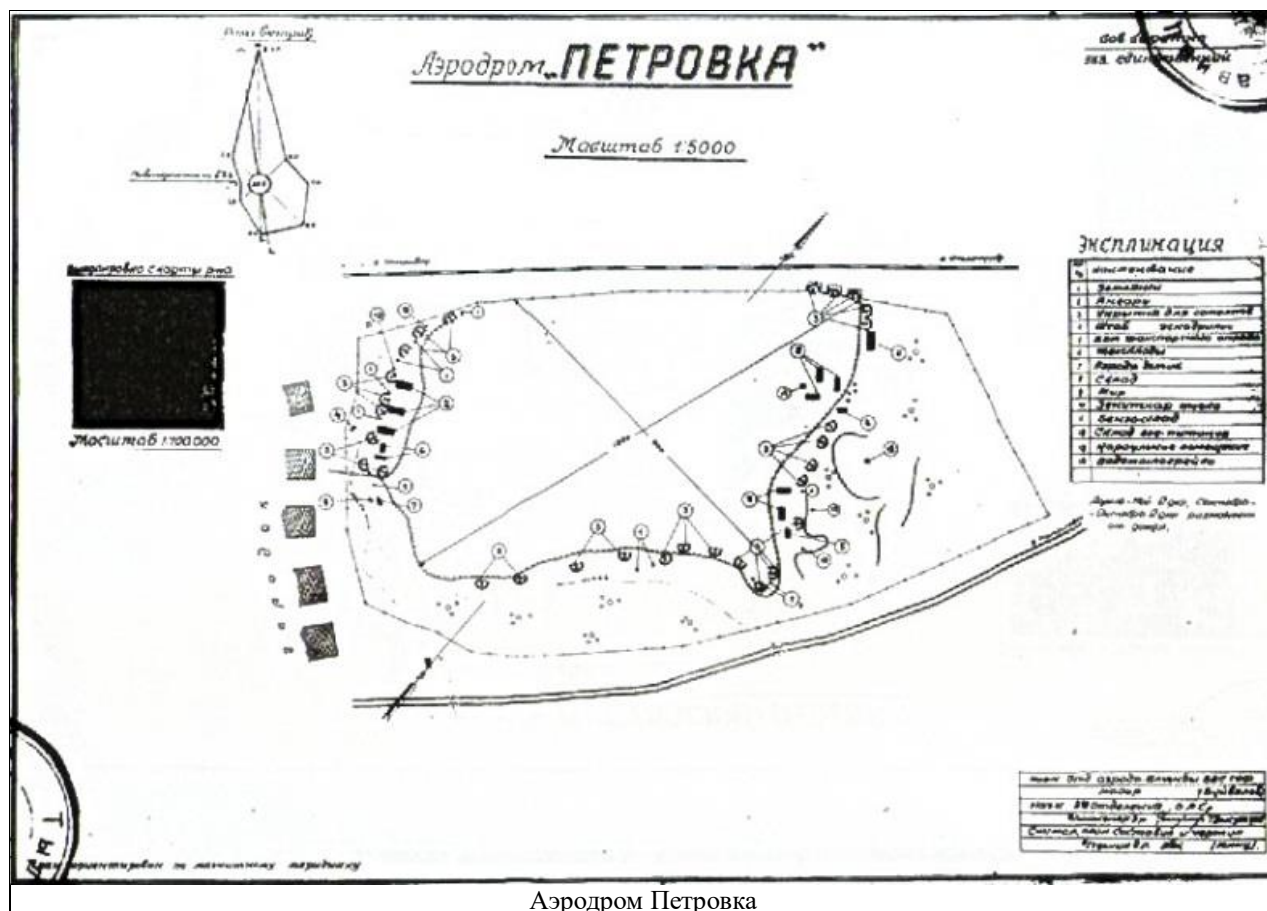
Надо сказать, что в первой половине 1938 г. начался процесс реорганизации Морской авиации, он выразился в формировании авиационных полков на базе имевшихся и вновь формируемых авиаэскадрилий. В мае 1938г. на базе отдельных истребительных авиационных эскадрилий (32-й ОИАЭ 125-й МТАБ и 43-й ОИАЭ 42-й истребительно-авиационной бригады ВВС ТОФ) на основании приказа Народного Комиссара ВМФ №0062 от 20 мая 1938 г. в составе 7-й ИАБ был сформирован 14-й истребительный авиационный полк (ИАП) четырех эскадрильного состава (приказ Ком ТОФ №0047 от 20.06.1938 г.). Новый полк, вооруженный самолетами И-15бис базировался на аэродромах Восточные Кневичи в районе г. Артём (1-я и 2-я АЭ) и Петровка в 40 км северо-восточнее г. Владивостока (3-я и 4-я АЭ). С 5-го мая 1938г. Михаил Сергеевич Максимов продолжил службу в 4-й истребительной авиационной эскадрилье 14-го ИАП (почтовый адрес Артём 20).

Еще не успев завершить полностью формирование, полк в июле-августе 1938 г. уже принимал участие в боях с японцами у озера Хасан.

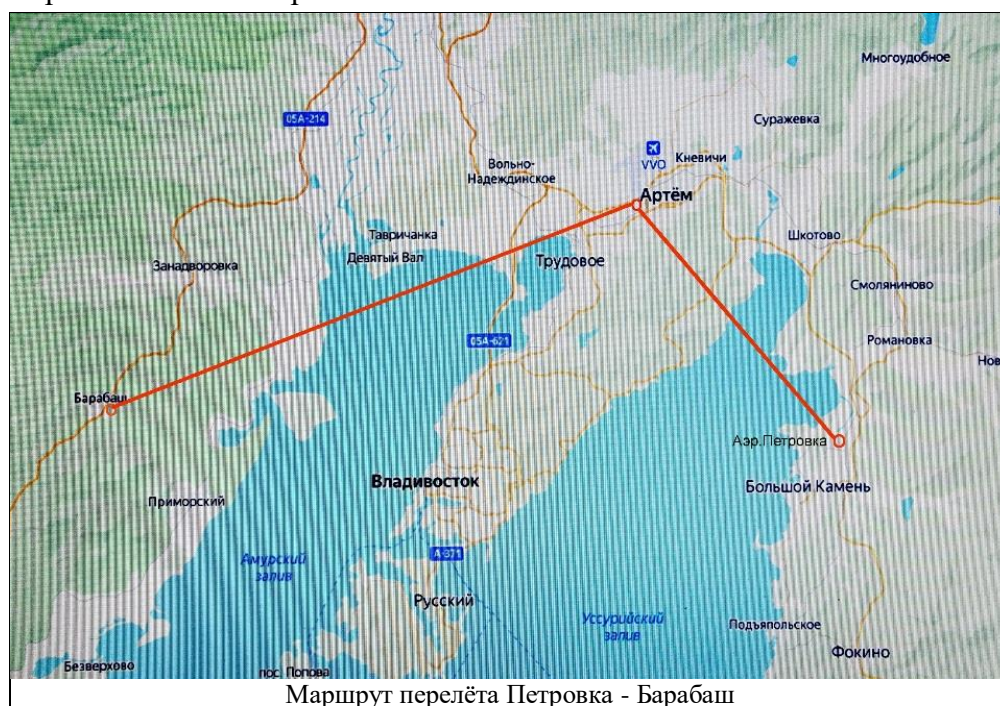
С учетом роста числа провокаций на границе, нарастанием дипломатической напряженности в первой половине 1938 г. вероятность возникновения масштабного вооруженного конфликта у советских границ полагалась весьма высокой. В этой связи



началась подготовка Отдельной Краснознамённой Дальневосточной армии (ОКДВА) и ТОФ к возможному конфликту.



31 июля 1938 г. по приказу командующего ВВС ТОФ 4-я авиаэскадрилья 14-го ИАП (12 самолётов И-15бис) под командованием капитана Н.В. Куценко, в которой служил военный пилот старшина Михаил Максимов, перебазировалась с аэродрома Петровка на посадочную площадку Барабаш и с 18.00 перешла в подчинение командования ВВС 1-й Отдельной Краснознамённой армии.



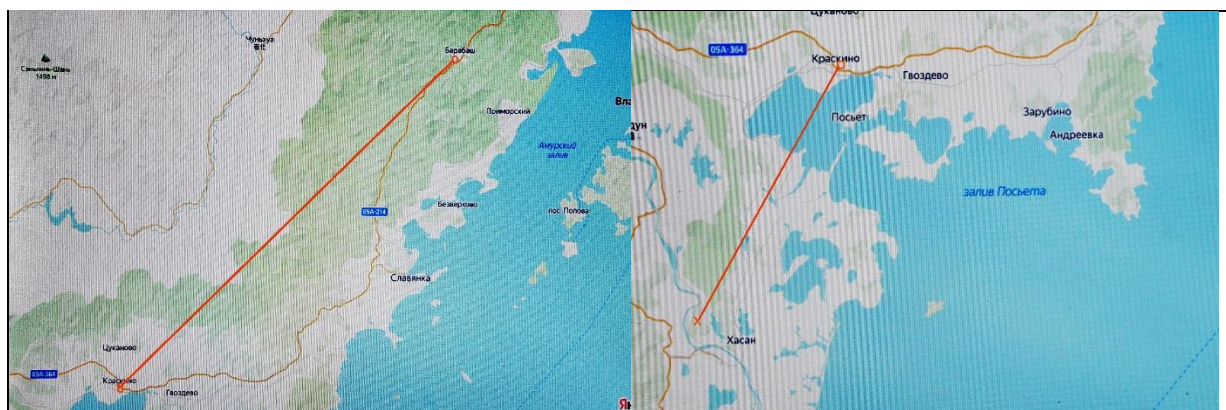


Вооружённый конфликт начался 29 июля. Согласно приказу, ВВС ТОФ приступили к выполнению боевых вылетов для поддержки наших войск в районе боев. Началась боевая работа, в которой непосредственное и активное участие принимал и военный пилот старшина Максимов. Военные пилоты выполняли боевые вылеты на бомбардировку и штурмовку позиций японцев в районе сопки Заозерная, воздушную разведку, барражирование в районе боевых действий, прикрытие своих бомбардировщиков и корректировщиков артиллерийского огня. Вот короткие выдержки из журнала боевых действий эскадрильи капитана Н.В. Куценко.

1 августа эскадрилья выполнила 20 самолетовылетов на нанесение бомбоштурмовых ударов по позициям японцев:

- вылет 11 самолётов И-15бис на бомбардировку позиций противника в район сопки Заозерная. Сброшено 44 бомбы.
- вылет 9 самолётов И-15бис повторно на бомбардировку целей в районе озера Хасан. Сброшено 36 бомб. Встреч с противником в воздухе не было.

Посадку произвели на площадку Новокиевское (ныне Краскино Посьетского района), находившуюся в 10-15 км от района боевых действий для уменьшения времени подлёта к месту боев и, соответственно, более длительному огневому воздействию на противника. На этой площадке находились три эскадрильи истребителей И-15бис, при этом самолёты не маскировались. Такое положение возможно было только в условиях полной пассивности ВВС японцев, в противном случае один налёт с их стороны мог вывести из строя большую часть матчасти и личного состава.



Перелёт Барабаш – Новокиевское (Краскино), удары по японцам с аэр. Новокиевское (Краскино)

2 августа 1938 г. эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила 6 самолетовылетов:

- вылет 3 самолётов И-15бис на воздушную разведку;
- вылет 3 самолётов И-15бис с целью распознать неустановленный самолет в районе Заречья. Цель не обнаружена.

3 августа 1938 г. в течение дня эскадрилья не летала по причине плохой погоды.

Авиация не смогла поддержать атакующие части из-за густого тумана в районе боевых действий.

4 августа 1938 г. эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила 18 самолетовылетов:

- вылет 12 самолётов И-15бис с заданием барражирования над Владивостоком для отражения возможного налёта авиации японцев;
- вылет 6 самолётов И-15бис на воздушную разведку.

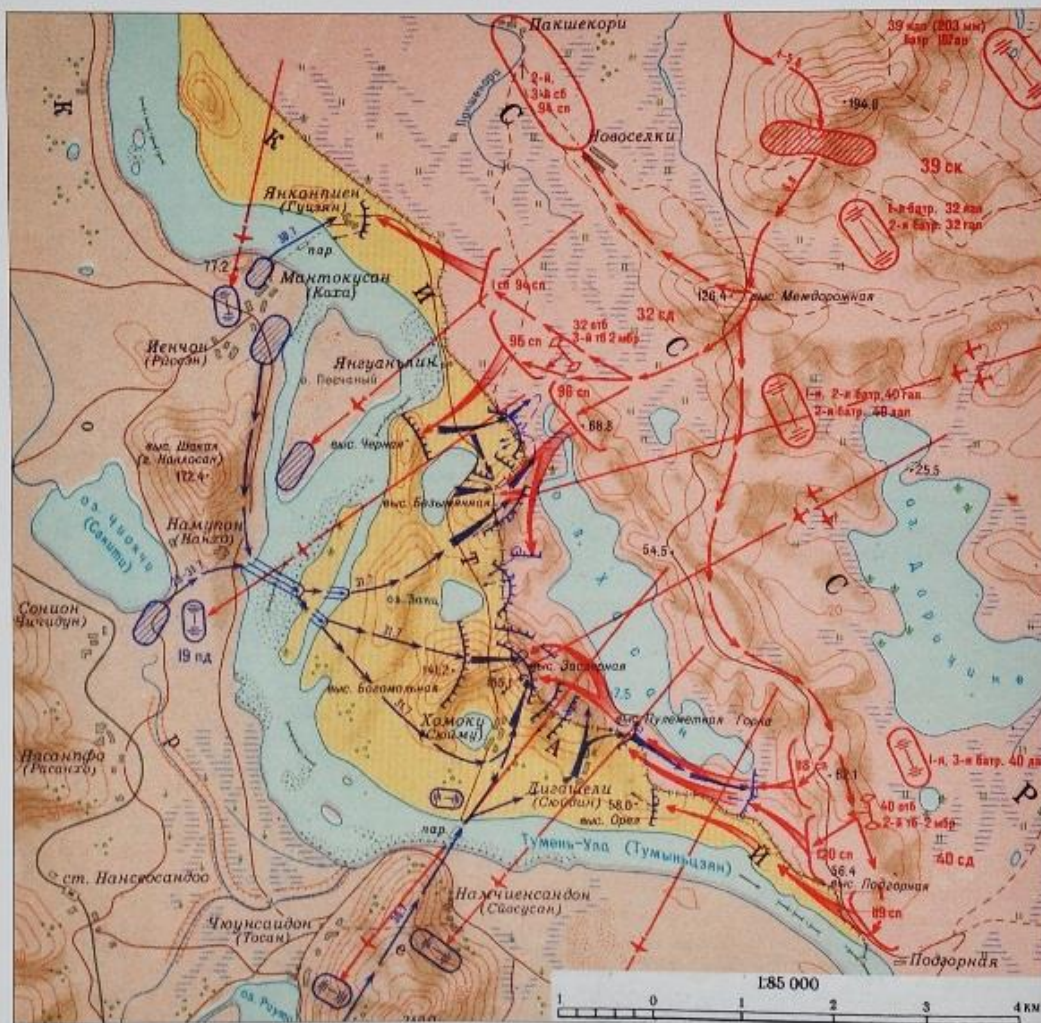
05.08.1938 г. эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила 13 самолетовылетов:

- вылет 7 самолётов И-15бис с заданием атаковать воздушного противника в районе озера Хасан. Противник не обнаружен;
- вылет 6 самолётов И-15бис на уничтожение воздушного противника. Противник не обнаружен.

06.08.1938 г. эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила 24 самолетовылета:

- вылет 6 самолётов И-15бис с задачей барражирования над озером Хасан икрытие своих бомбардировщиков;
- вылет 6 самолётов И-15бис на барражирование в район озера Хасан на смену предыдущей группе истребителей икрытие своих бомбардировщиков СБ;
- вылет 6 самолётов И-15бис с задачей прикрытия бомбардировщиков ТБ-3 5-й авиационной бригады специального назначения (АБ ОсНаз);
- вылет 6 самолётов И-15бис на воздушную разведку.

Схема боев по разгрому японских милитаристов у озера Хасан 29 июля – 11 августа 1938 г.



Советская военная энциклопедия. Воениздат, 1980 г. Т. 8

На рубежах мужества

07.08.1938 г. убедившись в отсутствии японских истребителей, наши И-15бис стали применяться как штурмовики. На каждый И-15бис подвешивалось по 4 бомбы. По нашим тяжёлым бомбардировщикам во время бомбометания был открыт огонь зенитной артиллерии (ЗА) противника. Количество орудий примерно 8-10, расположенных в районе 3-х озер и на изгибе реки Тюмень-Ула. Эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила 27 самолетовылетов на их уничтожение:

- вылет 11 самолётов И-15бис с задачей подавить зенитные установки противника в районе Заречье. Сброшено 44 бомбы. Самолеты пилотов Гаврилова и Н.В. Куценко получили пулевые пробоины от зенитного огня;
- вылет 10 самолётов И-15бис на бомбардировку в район Заречья. Сброшено 40 бомб;
- вылет 6 самолётов И-15бис на бомбардировку в район Заречья. Сброшено 24 бомбы.



08.08.1938 г. эскадрилья Н.В. Куценко выполнила 19 самолетовылетов:

- вылет И-15бис лейтенанта Федосова на воздушную разведку погоды в районе озера Хасан;
- вылет 6 самолетов И-15бис на бомбардировку переправ противника на р. Тюмень-Ула и в районе озера Хасан. Сброшено 24 бомбы;
- вылет 3-х самолетов И-15бис с задачей прикрытия 2-х самолетов Р-З выполнявших корректировку артиллерийского огня в районе озера Хасан;
- вылет 9 самолетов И-15бис на уничтожение огневых точек противника в районе реки Тюмень-Ула. Сброшено 36 бомб.

09.08.1938 г. Из-за того, что наши и японские войска находились в тесном соприкосновении, и лётчикам было трудно различить, где, чьи позиции интенсивность действий авиации резко снизилась. Так как на самолётах в то время не было радиостанций, то для выделения линии окопов нашим пехотинцам выдавались рулоны белого полотна, которые раскатывались по переднему краю окопов, но в условиях ливневых дождей они быстро загрязнялись. Поэтому приходилось их менять. В этих неблагоприятных условиях эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила 13 самолетовылетов:

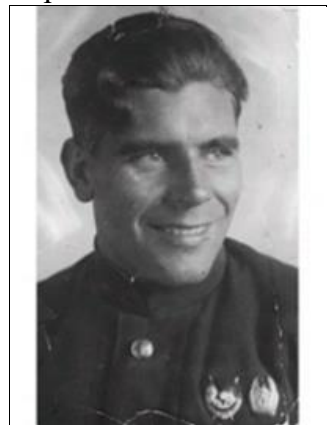
- вылет 2-х самолетов И-15бис в район озера Хасан на воздушную разведку и разведку погоды;
- вылет 3-х самолетов И-15бис на воздушную разведку в район озера Хасан и реки Тюмень-Ула;
- вылет 8 самолетов И-15бис на уничтожение живой силы, артиллерийских точек в районах деревни Миопасан и озера Чунчи. Сброшено 32 бомбы. Самолет летчика Федосова был поврежден зенитным огнем.

10.08.1938 г. истребители И-15бис вновь применялись для подавления огня японских батарей. Затем по засеченной позиции начинала работать артиллерия. Было задействовано 34 И-15бис. В результате совместных действий наших авиации и артиллерии, вражеская артиллерия прекратила огонь практически по всему фронту, и в этом большая заслуга эскадрильи капитана Н.В. Куценко, его лётчиков.

11.08.1938 г. в 12 часов дня (время хабаровское) военные действия у озера Хасан были прекращены.

За период боев с японцами эскадрилья капитана Н.В. Куценко выполнила по поставленным боевым задачам 22 боевых вылета (163 самолетовылета). 14 августа 1938 г. 4-я эскадрилья капитана Н.В. Куценко 14-го ИАП вернулась к месту постоянной дислокации на аэродром Петровка. Части ВВС ТОФ потерь в самолетах за время боевых действий не имели.

Несмотря на все трудности, боевые задачи, поставленные перед авиацией флота в ходе вооруженного конфликта у озера Хасан, были выполнены. Советское правительство высоко оценило мужество и воинскую доблесть участников боев на озере Хасан. В Указе Президиума Верховного Совета СССР от ноября 1938 г. в числе награжденных воинов были и особо



Старшина  
Максимов М.С.

отличившиеся авиаторы ВВС ТОФ, в их числе и старшина Максимов Михаил Сергеевич. Наград удостоились:

- капитан Н.В. Куценко 14-й ИАП (Орден Ленина);
- ст. лейтенант В.А. Никитин (Красное Знамя);
- ст. лейтенант В.С. Гаврилов 14-й ИАП (Красное Знамя);
- лейтенант М.Г. Федосов 14-й ИАП (Красное Знамя);
- ст. лейтенант А.В. Сучков 14-й ИАП (Красное Знамя);
- лейтенант П.Г. Феденко (Красное Знамя);
- лейтенант Д.И. Герасимов 14-й ИАП (Красное Знамя);
- лейтенант С.Н. Садовников 14-й ИАП (Красное Знамя);
- лейтенант П.Р. Гонтарь (За Отвагу);
- ст. лейтенант В.Г. Рыбалко (Красное Знамя);
- воентехник 1 ранга Ф.Х. Братусь (Красная Звезда);

- воентехник 1 ранга В.С. Волынский (За Отвагу);
- воентехник 1 ранга А.Н. Коровин (Красная Звезда);
- воентехник 1 ранга Н.Г. Захаров (Красная Звезда);
- воентехник 1 ранга Ф.Д. Александров (За Отвагу);
- воентехник 1 ранга К.К. Звесткин (За Отвагу);
- воентехник 2 ранга В.Т. Симаногов (н/у);
- мл. воентехник С.Н. Кравчук (За Отвагу);
- старшина А.Т. Егоренко (Красное Знамя);
- **старшина М.С. Максимов 14-й ИАП (Красное Знамя);**
- старшина Т.Е. Башловка (За Отвагу);
- старшина В.Д. Булава (За Отвагу);
- мл. командир Т.И. Лукин (н/у).



**Орден Красного Знамени** был первым советским военным орденом. Орден был учреждён 16 сентября 1918 года во время Гражданской войны в России по указу Всероссийского центрального исполнительного комитета (ВЦИК). Он был высшей наградой Советской России, впоследствии Советского Союза, до учреждения ордена Ленина в 1930 году. **Награждение производилось за исключительный героизм, самоотверженность и мужество, проявленные на поле боя или иные выдающиеся проявления военной доблести во время боевых операций.** В некотором смысле Орден Красного Знамени был более престижным, поскольку его можно было получить только за храбрость в боевых действиях. В годы Великой Отечественной войны награждения орденом Красного Знамени были редкими, особенно когда появились награды, учрежденные в военное время. При этом награда относилась к числу «элитных». Обычно к ней представляли командиров различных соединений, батальонов, полков, а также летчиков за успешно проведенные бомбежки и штурмовки, сбитые вражеские самолеты. Остальные военнослужащие удостоивались данной награды крайне редко.

Орден Красного Знамени изготовлялся из серебра. Высота ордена — 40 мм, ширина — 36,3 мм. В центре ордена помещён круглый знак, покрытый белой эмалью, на котором изображены золотые Серп и Молот, окруженный двумя золотыми метёлками пшеницы. Под круглым знаком помещены три луча наклонённой влево Красной Звезды, под которой перекрещиваются штык, молот, плуг, факел и Красное Знамя с надписью: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!». Снаружи орден обвит золотым венком из дубовых листьев, на котором помещена красная лента с надписью: «СССР». Ранние варианты ордена представляли собой значки с закручивающимися креплениями для ношения на одежде (Рис. 1).



Более поздние варианты (с 1943 года) крепились к стандартной советской пятиугольной планке с кольцом через петлю для подвешивания (Рис. 2). Планка была покрыта красной шёлковой муаровой лентой шириной 24 мм с белыми полосками по краям шириной 1,5 мм и белой центральной полосой шириной 7 мм.



Рис. 1

Рис. 2

Орден Красного Знамени

После окончания боев все авиаторы эскадрильи были награждены знаком «Участник Хасанских боев».



Знак «Участник  
Хасанских боёв»

**Знак «Участник Хасанских боёв»** (худ. Н.И. Москалёв). В целях увековечения памяти героев Хасана Президиум Верховного Совета СССР издал Указ от 5 июня 1939 года, который предусматривал: «Установить день 6 августа праздником 1-й отдельной Краснознамённой армии как день генеральной атаки частей 1-й ОКА, взятия высоты Заозёрной и очищения Советской земли от японских захватчиков. ... Учредить нагрудный значок участникам Хасанских боёв». Все участники боёв были отмечены специальным нагрудным знаком «Участник Хасанских боёв», а Посъетский район Приморского края был переименован в Хасанский район. К знаку прилагалось удостоверение. Вручение знаков стало первым массовым награждением советских участников боевых действий.

В семье Михаила Максимова сложилась тяжёлая обстановка. В сентябре месяце 1938 года умер отец Сергей Ермилович Максимов. На руках матери Парасковьи Фроловны осталось семеро: дочери Вера, Ольга, Евдокия, Анна, Александра, Зинаида и недавно родившийся сын Александр. Дети в возрасте от 20 лет до 5 месяцев. Все они проживали селе Покровском, Тепло-Огарёвского района, Тульской области. Михаил как мог помогал матери, но находился очень далеко. Он написал рапорт с просьбой о переводе его в ВВС Черноморского флота по семейным обстоятельствам, поближе к своим родственникам.

Приказом по ТОФ №0687 от 3 декабря 1938г. старшина Максимов М.С. был назначен начальником связи ЗАЭ 14-го ИАП. В 1939 году первичной партийной организацией в/ч 4063 Максимов М.С. принят кандидатом в члены ВКП(б), кандидатская карточка №1126847, выдана политотделом 42 авиабригады ТОФ. В соответствии с приказом Народного Комиссара ВМФ № 01515 от 9 июня 1939 г. Максимова Михаилу Сергеевичу присвоено воинское звание

«лейтенант». Его просьбу о переводе удовлетворили, и он убыл в распоряжение командующего ВВС Черноморского флота. Началась новая страница его биографии.

### ВВС Черноморского флота

По прибытию на Черноморский флот лейтенант Максимов М.С. приказом №0220 командующего ВВС ЧФ был назначен командиром звена в 3-ю авиаэскадрилью 32-го истребительного полка, который находился сначала в Симферополе, а затем в Евпатории. На вооружении эскадрильи были самолёты И-153. Началось освоение нового для него самолёта и нового театра предстоящих боевых действий.

На следующий год приказом командующего ВВС ЧФ №0361 от 23 августа 1940 года он был назначен командиром звена во 2-ю авиаэскадрилью 9 истребительного полка, который базировался на аэродроме Черноморское под г. Очаков. На вооружении полка были самолёты И-15бис и И-153. Боевая учёба продолжалась.



Истребитель И-153 «Чайка»

*И-153 «Чайка» — предвоенный советский поршневым манёвренный истребитель-биплан. Истребитель был модернизацией И-15бис, где «бис» значит второй, а И-153, соответственно, — третья разновидность И-15.*

*Истребитель-биплан, а точнее полутороплан, И-153 был глубокой модернизацией И-15бис, а И-15бис был развитием И-15. Однако, если между И-15 и И-15бис разница не была принципиальной, испытатели даже отмечали, что более старая конструкция имеет перед новой некоторые преимущества, то с*

*И-153 такая неприятная история не повторилась. Самолёт получил название «Чайка», из-за характерного «чаячьего крыла» или просто «чайки», которым конструкторы уменьшили количество увеличивающих сопротивление воздуха стоек поддерживающих верхнее крыло, напрямую состыковав его с корпусом. И это было не единственное усовершенствование аэродинамики «Чайки». На И-153 внедрили ещё и убирающееся шасси. По ходу серийного производства были внедрены и винты с «изменяемым шагом», вместо фиксированных. Это новшество уравнивало «Чайку» с И-15бис по взлётно-посадочным характеристикам, сделав самолётом способным сесть почти везде и взлететь с любого ровного участка. Уже с этим набором улучшений И-153 стал ощутимо быстрее И-15бис, максимальная скорость на высоте превысила 400 км/ч, полутороплан И-153 был сравним с монопланами периода середины 1930-х годов, отставая от германских ВФ-109В или советских И-16 тип 5, всего на 20-30 км/час.*

В этом же году приказом командующего ВВС ЧФ №0546 от 31-го декабря 1940 года лейтенант Максимов М.С. был назначен командиром звена в 96-ю отдельную истребительную авиаэскадрилью. В августе 1940 года эскадрилья была выделена из состава 8-го истребительного полка ВВС Черноморского флота. Лётчики имели хорошую лётную подготовку, а технический состав — большой опыт по эксплуатации самолётов. На своём вооружении эскадрилья имела 13 самолётов И-15бис и 3 самолёта И-153. Эскадрилья была приписана к Дунайской военной флотилии, прикрывала Измаил, где и оказался лейтенант Михаил Максимов накануне войны. В эскадрилье было четыре звена, которыми командовали лейтенанты Михаил Максимов, Василий Куроедов, Алексей Шалов, Николай Черкасов. Командир эскадрильи — капитан Александр Иванович Коробицын, заместитель по



Максимов М.С.

политической части и старший политрук — Павел Ивченко; техническим составом командовал инженер Филипп Бабенко. Аэродром, на котором базировалась эскадрилья, находился на границе с Румынией, восточнее Измаила (в районе нынешнего радиоцентра Украинского Дунайского пароходства).

Война началась неожиданно. 22 июня 1941 года в 4.30 утра Придунавье подверглось обстрелу с румынской территории. С поста СНиС «Раздельный» (находился в районе 116-го километра реки Дунай) передали, что со стороны г. Тульчи идут три звена вражеских самолётов, и в Измаиле объявили воздушную тревогу. Когда вражеские самолёты пересекли Дунай, зенитки открыли огонь.

Утром 22 июня 1941 года от Балтики до Чёрного моря вспыхнули многочисленные воздушные сражения лётчиков люфтваффе и их союзников против Военно-воздушных сил РККА и ВМФ. Сейчас чрезвычайно трудно определить, кому из советских армейских лётчиков принадлежит первая победа ВВС Красной армии. Большинство же подробностей боя, в котором свой первый вражеский самолёт сбили флотские истребители, удалось установить по свидетельствам его участников с обеих сторон — лётчиков Королевских ВВС Румынии и советской 96-й отдельной истребительной эскадрильи ВВС Дунайской военной флотилии. В 13 час. 20 мин. в воздушном бою над Измаилом истребители 96-й отдельной авиаэскадрильи сбили 3 самолёта, один самолёт противника сбит зенитной артиллерией.



Румынская 18-я РБ АЭ на аэр. Сихля лето 1941 г.

Согласно румынским данным, миссия по уничтожению советской авиации на аэродроме Измаил была возложена на 18-ю разведывательно-бомбардировочную эскадрилью, которая базировалась на аэродроме Сихля (Sihlea) в 10 км северо-восточнее Рымнику-Сэрат (Râmnicu Sărat). На вооружении эскадрильи состояло 9 лёгких бомбардировщиков IAR-37, командовал частью локотенент-командор Петре Захареску (Lt.Cdr.av. Petre Zaharescu). Прикрывать бомбардировщики должна была 51-я эскадрилья 5-й истребительной группы (12 истребителей He-112E) с аэродрома Рымнику-Сэрат, которой командовал кэпитан Вирджил Трандафиреску (Cpt.av. Virgil Trandafirescu).

Из журнала боевых действий 51-й румынской истребительной эскадрильи: «Для операции были выделены два звена по четыре самолёта He-112E для патрулирования в районе Тульча – Измаил, чтобы обеспечить прикрытие группы бомбардировщиков IAR-37, которые должны были пересечь Дунай в районе г. Тульчи в сторону г. Измаила. Стартовали в 11:40 (12:40 по московскому времени) и далее ожидали группу бомбардировщиков в условленном районе до 12:20. Пропатрулировав до этого времени и видя, что истребители противника начинают взлетать с аэродрома северо-западнее Измаила, оба звена атаковали



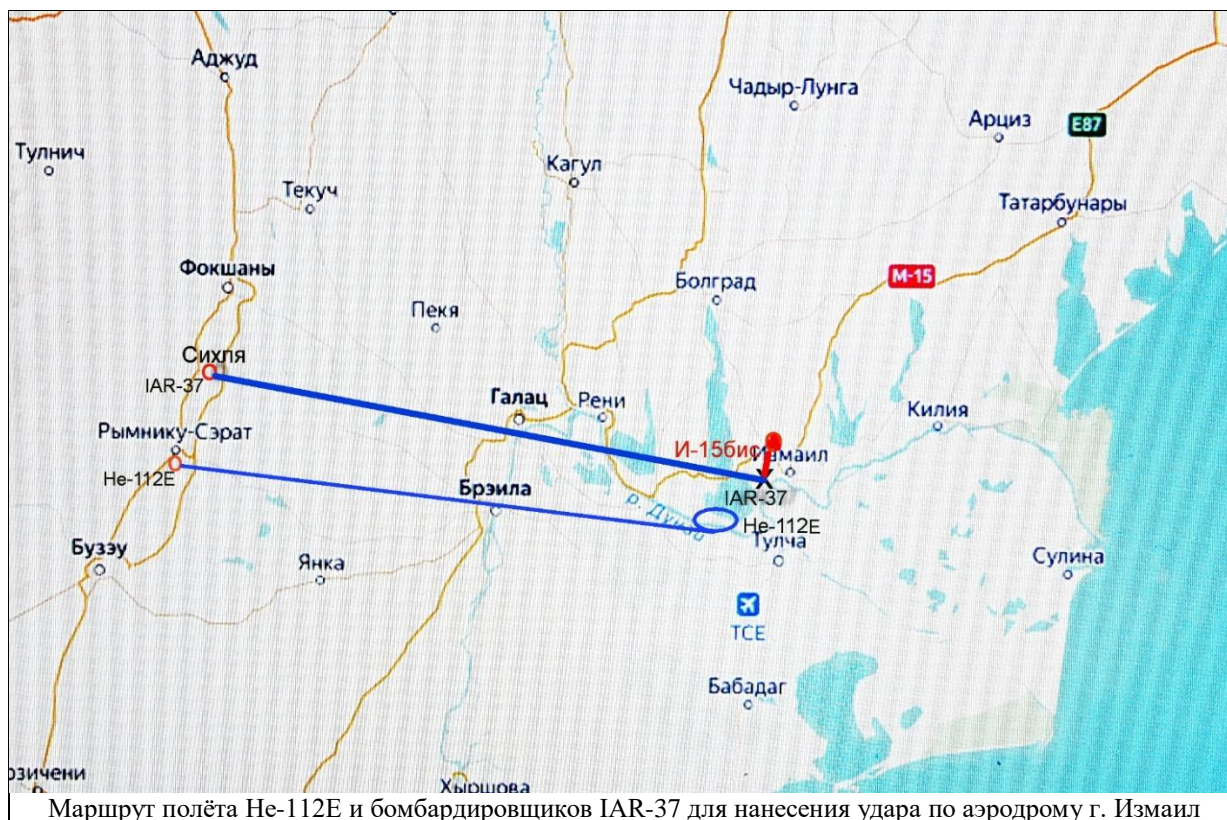
западную часть аэродрома, обстреляли из пулемётов и пушек палатку, которая, вероятно, была командным пунктом и находилась в юго-западной части аэродрома, а также несколько



He-112E 51-й АЭ 5-й ИАГ ВВС Румынии, лето 1941 года

белых шатров, что стояли вокруг палатки командного пункта. Один из самолётов (самолёт Моску) после удара по аэродрому преследовали до четырёх вражеских истребителей, пока он не пересёк границу. Посадка самолёта суб-локотенентом Моску была выполнена грубо, потому что пулями было пробито правое колесо шасси, которое при касании земли разорвалось. Это привело к повреждению самолёта

на посадке. Другие пробоины были получены в правый крыльевой топливный бак, что привело к вытеканию бензина, а также в левую плоскость и фюзеляж».



Маршрут полёта He-112E и бомбардировщиков IAR-37 для нанесения удара по аэродрому г. Измаил

Отчёт штурмана одного из бомбардировщиков IAR-37 локотенента Эуджена Маринеску (Lt.Obs. Eugen Marinescu) дополняет картину:

«Предполагалось атаковать тремя звеньями по три самолёта аэродром г. Измаил и уничтожить всё, что было в его пределах, а также привести аэродром в нерабочее состояние воронками от 54 бомб весом по 50 кг. Для большей эффективности бомбардировки высота сброса бомб устанавливалась в 400 метров. Взлёт по одному, затем формирование звеньев над аэродромом и, наконец, полёт в сторону цели с набором 1500 метров над уровнем моря. Звенья выстраиваются одно за другим, в шахматном порядке. Вскоре мы пересекли Дунай, примерно в 20 км к югу от г. Галаца, затем отправились к г. Измаил, который можно было увидеть уже на расстоянии, поворот на 90 градусов над дельтой Дуная, и вот мы уже оказались над южной окраиной аэродрома. Теперь надо было выполнить бомбометание.





IAR-37 №32 из 18-й АЭ, совершивший вынужденную посадку, лето 1941 года

Я прицелился, нажал на кнопку сброса, и в несколько секунд всё закончилось. После сброса бомб начали появляться небольшие, но многочисленные облачка белого дыма. Они появлялись несколько раз сбоку, спереди и сзади нашего бомбардировщика, на котором я был в качестве наблюдателя (пилот аджутант Никулае Тьоса (Adj.av. Tiosa Niculae) и стрелок сержант Йон Якоб (Serg.mitr. Iacob Ion)). В первый момент я не понял, что по нам стреляли зенитные орудия,

защищавшие аэродром. Я посмотрел назад и увидел также завесу поднимавшейся пыли – это наши бомбы взрывались на аэродроме. Справа от нас, немного позади и выше, самолёт, пилотируемый лётчиком аджутантом И. Константинеску, пошёл вниз и упал на землю, вернее, в дунайские плавни, которые теперь были под нами. Ни огня, ни дыма, но самолёт упал и исчез из поля зрения. Этот самолёт был сбит в первый день войны. Его потеря наложила тень на радость нашего экипажа. Мы пересекли Дунай, а затем, обогнув с юга г.Галац, взяли путь на г. Сихля».

Потери 18-й эскадрильи, согласно журналу боевых действий, составили два самолёта: IAR-37 тактический №32 был подбит зенитной артиллерией, произвёл вынужденную посадку и скапотировал. Самолёт был полностью разбит, лётчик получил ранение. IAR-37 тактический №22 был сбит истребителями над вражеской территорией, его экипаж в полном составе пропал без вести.

Подробное описание событий 22 июня оставил их участник, командир 96-й отдельной истребительной эскадрильи капитан Александр Иванович Коробицын:

«Около 8 часов утра наблюдатель с командного пункта эскадрильи доложил, что со стороны границы появилась группа самолётов, следующих курсом на г. Измаил на высоте 1000 метров. (Александр Иванович ошибается в хронологии и относит время налёта к 8 часам утра, хотя бой состоялся на три часа позже).

Граница была рядом, упреждения никакого! Я дал команду на взлёт всей эскадрилей. Приказал доложить об этом на КП Дунайской военной флотилии и сам со звеном вылетел последним. В сознании ещё было сомнение: а вдруг это какая-то ошибка? Но оно окончательно исчезло, когда первое звено встреченных нами бомбардировщиков начало сбрасывать бомбы на Измаильский порт. Убедившись, что перед нами враг, я отдал приказ атаковать его. Позже стало известно, что налёт на г. Измаил совершили 12 бомбардировщиков СЭТ-15 (имеется в виду устаревший румынский разведчик SET-7K, которым советские лётчики называли все самолёты семейства IAR-37/38/39). Самолёты этого типа представляли собой двухместный биплан, похожий на советский Р-5. Наши истребители И-15бис имели перед ним заметное преимущество в скорости, вражеские бомбардировщики не летали быстрее 250 километров в час.

Первые атаки мы произвели организованно – звеньями, все последующие – в одиночку. Собрать в единый строй лётчиков в завязавшемся бою без радиосвязи оказалось уже невозможно. Управление в воздухе на истребителях И-15бис осуществлялось только с помощью эволюций самолёта ведущего, а его легко можно было потерять из виду. Но и вынужденные действовать самостоятельно, лётчики нашей эскадрильи сбили 5 вражеских бомбардировщиков, сорвав их попытку уничтожить корабли в Измаильском порту, и вернулись на аэродром без потерь. Счёт самолётам, сбитым черноморскими лётчиками, открыл старший лейтенант Михаил Максимов. Ему пригодился опыт боёв на Хасане, где он

получил первый орден Красного Знамени. Вскоре после этого первого боя под Измаилом ордена Красного Знамени были удостоены лейтенант М. Максимов, старший лейтенант А. Борисов и я – за уничтоженные вражеские бомбардировщики (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1941г.). Ещё по одному СЭТ-15 сбили лейтенанты А. Малиновский и Б. Маслов. Последний заставил нас поволноваться. Его И-15бис совершил посадку на аэродроме позже всех, израсходовав весь запас горючего, с множеством пулевых пробоин на фюзеляже. При осмотре в нём оказалось сорок пробоин, оба пулемёта были выведены из строя. Оказалось, Б. Маслов долго преследовал самолёт противника и уничтожил его далеко над чуждой территорией».

Из книги А. П. Дорохова «Морские лётчики в обороне Одессы»:

«Во второй половине дня поступило сообщение, что с вражеского аэродрома поднялась группа самолётов и взяла курс на г. Измаил. Над нашим аэродромом взвилась зелёная ракета. Вслед за ней в воздух поднялись 16 истребителей эскадрильи, ведомые капитаном Н.В. Коробицыным. Летели девять румынских бомбардировщиков. Они шли плотным строем и оцетинились пулемётным огнём. Истребители атаковали их звеньями. И начался воздушный бой. Первый в небе Черноморья. Надрывный рёв десятков моторов, треск пулемётных очередей, зловеющий свист металла – всё слилось в общий гул. Наши лётчики стремились занять выгодную позицию для атаки. Лейтенант Михаил Сергеевич Максимов летал на биплане И-153. За конфигурацию верхних плоскостей этот самолёт ласково называли «Чайкой». Под прикрытием ведомых командир звена атаковал с задней полусферы ближайший бомбардировщик и вывел из строя стрелка-радиста. Ещё одна пулемётная очередь – и вражеский самолёт рухнул в мутные воды Дуная. Это был первый самолёт, сражённый крылатыми черноморцами. Боевой счёт открыт!

Воздушная схватка продолжалась, и лейтенанту Максиму, и его ведомым удалось сразить второго воздушного пирата. А вскоре непрошеные гости потеряли ещё один бомбардировщик. Его сбили старший лейтенант Лаврентий Борисов и лейтенант Николай Черкасов. Строй вражеских самолётов распался. Однако противник отчаянно пытался прорваться к г. Измаилу. Одному бомбардировщику всё же удалось оторваться от наседавших на него истребителей, и он устремился к городу. Это заметил капитан Н.В. Коробицын. Он стремительно атаковал врага и открыл личный боевой счёт сбитым машинам противника.

Потеряв четыре самолёта, фашисты прекратили попытки прорваться к цели и, сбросив беспорядочно бомбы, повернули обратно. Наши истребители их преследовали. Вот уже внизу вражеская территория. На подступах к городу Тульче черноморцы сбили общими усилиями ещё один самолёт. Здесь особенно отличились лейтенанты Василий Куроедов, Леонид Хомутов, Александр Евстигнеев и Шота Гогмачадзе.

Дальнейшее преследование было и нецелесообразно, и рискованно. Ведь оставалась опасность нового налёта на г. Измаил. Истребители легли на обратный курс и вскоре один за другим сели на свой аэродром. Так лётчики-истребители Черноморского флота в первый день войны открыли счёт воздушных боёв и сбитых самолётов противника».

После сопоставления цитат из румынских документов с отечественными источниками складывается довольно полная картина событий, произошедших в 13:20–13:30 по московскому времени над аэродромом Измаил и дунайскими плавнями.

Судя по журналу боевых действий румынской 5-й группы, восьмёрка Хе-112Е прибыла в район Измаила около 12:00 по берлинскому времени (13:00 по МСК), учитывая время взлёта 11:40 и расстояние от аэродрома Рымнику-Сэрат до г. Измаила (150–160 км). Пролетавший над плавнями 15–20 минут, румыны, естественно, привлекли внимание советских постов ВНОС, которые оповестили штаб 96-й ОИАЭ. Советские истребители начали готовиться к вылету на перехват.

Судя по тому, что румыны атаковали не самолёты, а палатки, опознанные ими как командный пункт, Трандафиреску решил, что бомбардировщики опоздали или заблудились,

не мудрствуя лукаво, проштурмовал первую попавшуюся цель и убрался восвояси. При этом лётчики первого звена румынских истребителей и ведущей пары второго звена, видимо, вообще не видели взлетающие советские самолёты и ушли за р. Дунай. Именно этот удар «хейнкелей» по аэродрому и описан у Дорохова как первая безрезультатная атака трёх бомбардировщиков. Замыкающая пара румын Москву – Павел, очевидно, атаковала едва оторвавшиеся от земли И-15бис, однако сбить хотя бы один советский истребитель румынскому лётчику не удалось. После этой атаки «хейнкель» Москву, видимо, попал под удар лейтенанта Маслова, и, несмотря на заявления румынского лётчика о том, что он расстрелял атаковавший его советский истребитель, похоже, именно Маслов и гнал пару Москву до г. Тульчи, изрядно продырявив самолёт ведущего.



Воздушный бой

То, что другие советские лётчики не упоминают бой с румынскими истребителями, подтверждает версию про бой одиночного И-15бис с парой Хе-112Е. Ещё одним подтверждением этого является наградной лист, заполненный на Бориса Маслова в 1942 году. В нём упомянуто, что летом 1941 года он сбил Ме-109 и был ранен. Судя по всему, получивший ранение и эвакуированный в госпиталь, советский лётчик просто не смог представить полноценный доклад о столкновении с румынскими истребителями в штаб эскадрильи, и ему, как и остальным, записали сбитый СЭТ-15.

Практически одновременно с атакой группы истребителей Хе-112Е Трандафиреску к г.Измаил всё-таки подошли восемь IAR-37, которые начали заходить для атаки аэродрома. В это время истребители 96-й ОИАЭ, набирали высоту. Советские лётчики начали атаковать румынские бипланы в тот момент, когда те развернулись на обратный курс и пошли по кратчайшему пути через г. Измаил к г. Тульче. Видимо, в суматохе никто из советских лётчиков не увидел бомбы, упавшие на аэродром, и пару Хе-112Е, стрелявшую по взлетающим «бисам» и «чайкам», а то, что румыны прошли над портом, было принято за попытку бомбить корабли Дунайской флотилии.

По румынам вели огонь все лётчики, но победы засчитали последовательно Максиму, Борису и Коробицыну, ещё одну записали на свой счёт зенитчики, а уже

позднее добавили по сбитому СЭТ-15 ещё и Маслову с Малиновским. Это характерно для любых воздушных боёв, тем более, принимая во внимание то, что для большинства советских лётчиков этот бой был первым в жизни.

Главным кандидатом на первую победу, безусловно, надо признать лейтенанта М.С.Максимова – об этом говорят практически все советские источники. Кроме того, у Дорохова указано, что Максимов расстрелял самолёт противника, когда румыны ещё шли в плотном строю. Чуть позднее одержал победу Борисов, после чего сбитые румынские самолёты упали в воду, а строй группы рассыпался (впрочем, как и строй советских звеньев).

После этого, согласно воспоминаниям Н.В. Коробицына, преследование осуществлялось поодиночке, и какое-либо стройное описание дальнейших событий отсутствует. Это отражено и в отчёте румынского штурмана, где указано, что они шли плотным строем и что первый сбитый самолёт (сержанта Константинеску) упал в плавни – то есть, не долетев до г. Тульчи.

После этого у румын началось форменное бегство на свою территорию, закончившееся вынужденной посадкой ещё одного самолёта. Учитывая, что расстояние от аэродрома г.Измаил до г. Тульчи всего 20 км и ни про одну из побед советских лётчиков нет столько подробностей, можно смело утверждать, что именно Михаил Максимов стал автором первой победы лётчиков-истребителей ВВС ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Автором второй победы был Лаврентий Борисов, а Коробицын и Малиновский стреляли по уходящим со снижением до бреющего полёта IAR-37.



Герои воздушного боя над г. Измаил:  
командир 96-й ОИАЭ Александр Иванович Коробицын, его заместитель  
Лаврентий Порфирьевич Борисов и командир звена Михаил Сергеевич Максимов

Бой был полностью выигран лётчиками 96-й ОИАЭ, без своих потерь сбившими два бомбардировщика и повредившими один истребитель, Румынам повезло, что взлетающие «чайки» и «бисы» имели очень мало времени для атаки – расстояние от их аэродрома до г.Тульчи, как уже говорилось, составляло всего 20 км, а залетать на румынскую территорию советским лётчикам было запрещено.

С началом войны был создан участок противовоздушной обороны Дунайской флотилии, в который вошли 96 эскадрилья и 46 отдельный зенитно-артиллерийский дивизион.

Лётчики-истребители звена лейтенанта Максимова М.С. в составе 96 эскадрильи вели воздушную разведку, защищали с воздуха г. Измаил и его окрестности, сопровождали бомбардировщики Черноморского флота во время их налётов на румынские порты.

24 июня 1941 г. звено М.С. Максимова в составе авиаэскадрильи бомбило румынские порты на Дунае.

28 июня 1941 г. лейтенант М.С. Максимов из 96-й эскадрильи на И-153, отражая налет самолётов противника на г. Килия и г. Измаил, сбил сразу два «Хейнкель» He-111.



Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1941 года лейтенант Максимов М.С. был награждён вторым орденом Красного Знамени.

В начале июля обстановка на Южном фронте резко ухудшилась, и 22 июля советские войска оставили г. Измаил.

Приказом Народного Комиссара ВМФ №01433 от 31 июля 1941 г. лейтенант Максимов М.С. был назначен заместителем командира 96 отдельной авиаэскадрильи ВВС ЧФ.

Начались тяжёлые бои по обороне Одессы. Типовыми задачами, выполнявшимися эскадрильей, являлись удары по скоплениям живой силы и техники противника, прикрытие базы с воздуха, поддержка сухопутных войск ударами по вражеским танкам и мотопехоте, разведка на морском и сухопутном направлениях.

Фашистская авиация бомбила Варваровский мост в г. Николаеве, гитлеровцы попытались захватить его с помощью парашютного десанта, но им помешали истребители эскадрильи Дунайской флотилии.

3 августа 1941 г. 96-я авиаэскадрилья полным составом была перебазирована на аэродром Сливны (Сливино).

7 августа 1941 г. истребители авиаэскадрильи с аэродрома Сливны производили разведывательные полёты и наносили удары по танковой колонне в районе Белоусовка – Ново-Григорьевка.

9 августа 1941 г. самолёты авиаэскадрильи трижды вылетали на бомбёжку немецких танков в г. Вознесенск (34 самолётов вылета). В результате огня с земли, был повреждён один истребитель, который совершил вынужденную посадку в расположении своих войск и был уничтожен, чтобы не достался врагу.

10 августа 1941 г. самолёты авиаэскадрильи произвели разведку и бомбардировку мотомехчастей противника в районе Еланец – Волчий Хутор.

11 августа 1941 г. самолёты авиаэскадрильи произвели разведку и бомбардировку мотомехчастей противника в районе Вознесенск – Михайловка.

К началу сентября 1941 г. 96-я ОИАЭ была перебазирована в Северную Таврию. К 4-му сентября 1941 г. 96-я ОИАЭ базировалась в Скадовске Херсонской области. К этому моменту все самолёты И-15бис были потеряны в боях и из-за неисправностей. Вместо них в неё передали несколько истребителей И-16. Авиаэскадрилья имела всего 7 самолётов: 4 самолёта И-16, 2 самолёта И-153 и один бомбардировщик СБ. В первых схватках в воздухе наиболее живучим оказался моноплан И-16, у него была большая скорость по сравнению с «Бисами» и «Чайками», он оказался менее уязвимым от атак «мессеров» и зениток. Бипланы И-15, И-153 имели несравненно большую поражаемую площадь, и, естественно, на этих типах самолётов наши лётчики несли наибольшие потери.

6 сентября 1941 г. самолёты авиаэскадрильи бомбили огневые позиции противника в районе Гнилища.

7 сентября 1941 г. авиаэскадрилья наносила бомбовые удары по баржам и плавсредствам противника в районе Токаревка – Новая Тягинка.

До середины сентября 1941 года эскадрилья действовала на подступах к Одессе, а перед её оставлением советскими войсками, 14 сентября она составом 7-ми самолётов И-16 и 3-мя самолётами И-153 перелетела в Крым.

На юго-западном направлении немцы также добились значительных успехов. К 12-му сентября передовые части противника вышли к Крыму, а 24 сентября немецкие войска перешли в наступление на Перекопском перешейке. Им противостояла 51-я Отдельная Армия.

В ночь с 14 на 15 сентября приказом №1/оп командующего ВВС ЧФ В.А. Русакова была создана авиационная группа ВВС ЧФ из разных авиационных частей для непосредственного взаимодействия с 51-й армией. Так называемая Фрайдорфская группа под командованием заместителя командующего ВВС ЧФ генерал-майора В. Ермаченкова. 14—15 сентября авиационная группа перебазировалась на степные взлетные площадки вокруг села Фрайдорф (сейчас с. Новосёловское) в районе Джанкоя.

Аэродромы представляли собой необорудованные площадки, требовавшие существенного оснащения инфраструктурой и зенитного прикрытия. В период с 14 сентября 1941 г. по 29 октября 1941 г. 96 отдельная истребительная эскадрилья действовала в составе Фрайдорфской авиагруппы, базируясь на аэродром Бурнак в 2,5 километрах южнее современного села Ровное.

Приказом Народного Комиссара ВМФ №02021 от 25 октября 1941 г. Максимову М.С. присвоено очередное воинское звание «старший лейтенант».

На земле и в воздухе развернулись ожесточённые бои. 26 октября 1941 г. немцы прорвали Ишуньские оборонительные позиции наших войск, а 28 октября развернули наступление по всему фронту. Танковые и механизированные войска противника стали стремительно продвигаться на юг по степной части Крыма. Остатки авиации Фрайдорфской авиагруппы с аэродромов северной части Крыма были спешно перебазированы на аэродромы под Севастополем: Нижний Чоргунь, Херсонес и Куликово поле.

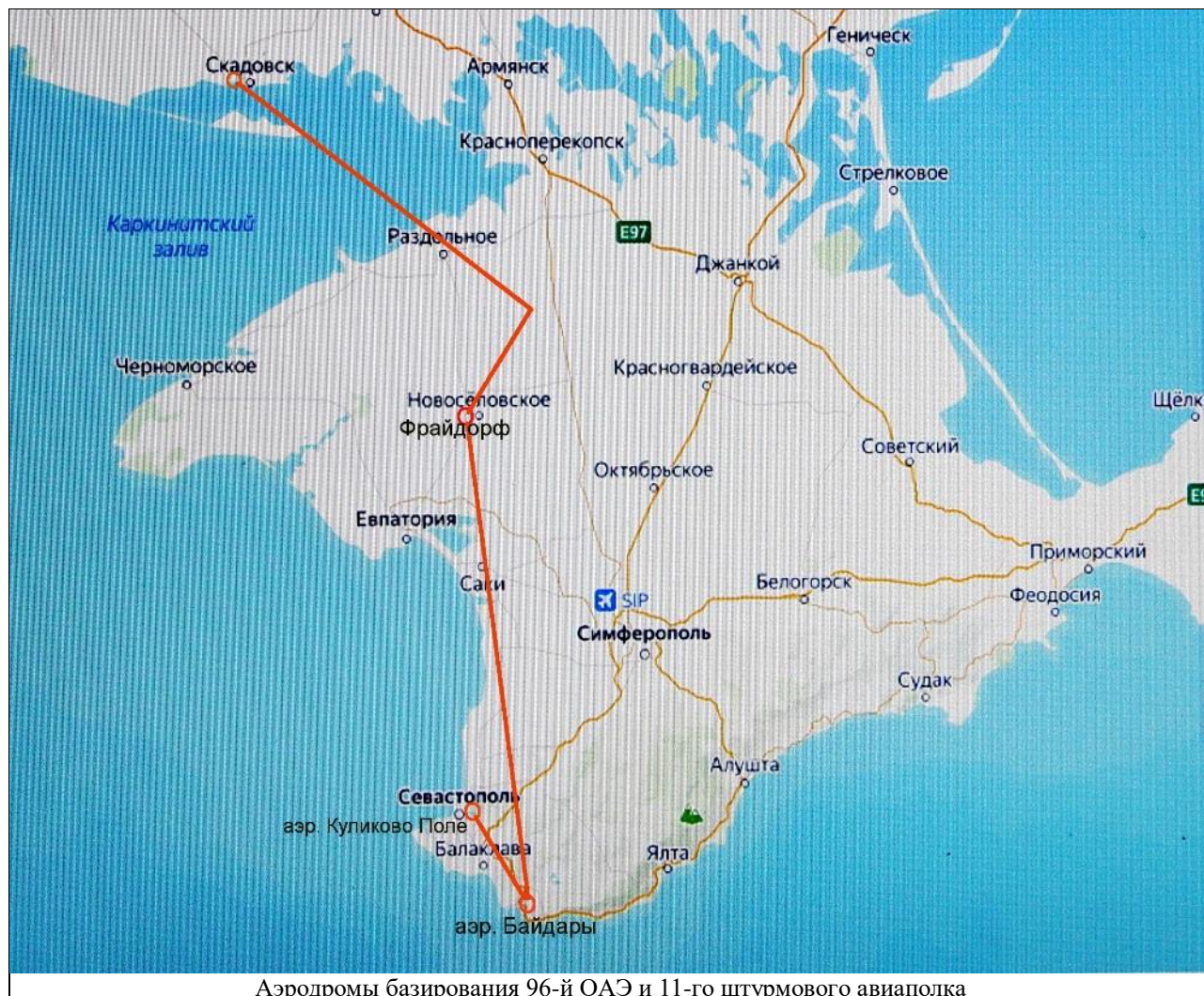
В ноябре 1941 г. ввиду больших потерь в лётном составе и самолётах 96 отдельная истребительная эскадрилья была расформирована. Уцелевшие самолёты И-16 были переданы в 8-й ИАП ВВС ЧФ. Полк начал действовать в составе авиагруппы Севастопольского оборонительного района с аэродрома Херсонес.

Капитан Коробицин Александр Иванович, бывший командир 96 ОИАЭ, освоивший самолёт И-16, был оставлен в 8-м истребительном полку, а ст. лейтенант Максимов Михаил Сергеевич был переведён в 11-й штурмовой авиационный полк, так разошлись пути боевых товарищей.

В дальнейшем капитан Коробицин Александр Иванович возглавил эскадрилью И-16 в 8-м ИАП. Он был с первых дней войны на фронте, на его счету более сотни боевых вылетов, несколько сбитых вражеских самолётов, и поэтому он заслуженно пользовался среди лётчиков непререкаемым авторитетом. В одном из боевых вылетов на сопровождение штурмовиков Ил-2, наносящих бомбоштурмовой удар по позициям противника, уже при возвращении в кабину комэску угодил снаряд «эрликона». Осколками лётчик был ранен в голову и правую ногу. Невзирая на невыносимую боль и кровотечение лётчику всё же удалось довести машину до аэродрома и благополучно произвести посадку. Однако уже на пробеге он потерял сознание. Ранение капитана Коробицина А.И. оказалось тяжёлым, он потерял глаз и был отправлен попутным транспортом на Кавказ. На войне, как на войне. Дальнейшую судьбу капитана Коробицина Александра Ивановича отследить не удалось.

К 19 сентября 1941 г. в соответствии с приказом НК ВМФ № 0884 от 12 сентября 1941 г. и № 0894 от 16 сентября 1941 г., на базе Ейского ВМАУ им. И.В. Сталина были сформированы две отдельные штурмовые авиационные эскадрильи (ОШАЭ) по 10 самолетов И-5. Эти ОШАЭ не получили собственных номеров и сразу же после завершения формирования были переданы в состав ВВС ВМФ. В связи с острой нехваткой ударной и штурмовой авиации приказом НК ВМФ № 0911 от 22 сентября 1941 г. из этих эскадрилий в городе Моздок был сформирован 11-й штурмовой авиационный полк (ШАП) ВВС ВМФ. По окончании формирования 11-й ШАП включили в состав ВВС ЧФ. 30 сентября 1941 г. 20 самолётов И-5 полка перебазировались на полевые аэродромы в районе с. Фрайдорф (район Джанкоя). Там с 1-го октября полк вошел в так называемую Фрайдорфскую авиационную группу ВВС ЧФ. В дальнейшем в полк были переданы такие же «древние» самолеты из различных частей ВВС ЧФ, использовавшиеся до этого в качестве учебных. В боевых действиях самолеты полка использовались на Перекопе в основном в ночное время, а затем при отступлении советских войск к Севастополю с 20 октября самолеты И-5 стали привлекаться для выполнения боевых вылетов днем. 30 октября 1941 г. по завершению безуспешных боев за Перекоп и Чонгар Фрайдорфская авиагруппа была расформирована, и 11-й ШАП составом оставшихся самолётов И-5 был перебазирован на аэродром Байдары под Севастополь (сейчас с. Орлиное Балаклавского района), где вошел в состав авиагруппы Севастопольского оборонительного района. Отсюда летчики полка продолжали наносить бомбоштурмовые удары по колоннам немецких войск и техники, рвущихся к Севастополю. 8 ноября 1941 г. полк перебазировался с

аэродром Байдары на аэродром Куликово Поле (сейчас жилой квартал Куликово Поле г.Севастополя), который располагался уже непосредственно в черте г. Севастополя. С 10-го ноября 1941 г. в соответствии с приказом командующего ВВС ЧФ генерал-майора авиации Н.А. Острякова из частей Севастопольской авиагруппы в полк были переданы все самолеты У-2 и УТ-1, переоборудованные к тому времени в ночные бомбардировщики. До середины ноября 1941 г. эти самолеты полка активно привлекались для нанесения бомбоштурмовых ударов по позициям противника преимущественно ночью группами по 4-5 самолетов.



Аэродромы базирования 96-й ОАЭ и 11-го штурмового авиаполка

В середине месяца 11-й ШАП был направлен в г. Моздок на переформирование и перевооружение, которое проходило на базе Ейского ВМАУ им. И.В. Сталина.

Война кидала старшего лейтенанта Михаила Сергеевича Максимова с одного полевого аэродрома на другой, из одной лётной части в другую, участвовал в тяжёлых боях, терял боевых друзей, но сломлен не был. В боях за оборону Одессы, за Перекоп и оборону Севастополя он стал опытным воздушным бойцом.

К 13 декабря 1941г. 11-й авиаполк завершил переформирование с общей штатной численностью 199 чел. личного состава и 32 самолета И-16 тип 5. После переформирования в г. Моздок полк находился в резерве ВВС ВМФ, а 13 января 1942 г. 11-й авиационный полк убыл эшелоном на Балтику.

### **ВВС Краснознамённого Балтийского флота**

13 января 1942 г. 11-й авиационный полк, завершив переформирование, убыл эшелоном на Балтику. В составе полка было 3 авиаэскадрильи, вооруженные истребителями

И-16 тип 5. Старший лейтенант Максимов Михаил Сергеевич приказом НК ВМФ № 0281 от 19-го февраля 1942 г. был назначен заместителем командира 2-й АЭ 11 ИАП ВВС КБФ. По пути на Балтику 11-й авиаполк сделал остановку в с. Окуловка вблизи г. Бологое. Там, прежде чем попасть на фронт, в течение месяца молодые пилоты выполняли тренировочные полеты на самолетах И-16 тип 5.



Истребитель И-16 тип 5

*И-16 тип 5, однако, не был самолетом для новичков. Он был чрезмерно чувствителен к движениям органов управления, а его продольная устойчивость была низкой. Истребитель также имел тенденцию к потере скорости при скольжении. Неустойчивость при крене и повороте требовала очень высокого внимания со стороны пилота, освоение И-16 тип 5 было трудным и на начальных стадиях сопровождалось большим числом несчастных случаев, что естественно вызвало большое*

*недовольство строевых летчиков. На государственных испытаниях в феврале 1934 года два прототипа поднимали в воздух лётчики-испытатели Владимир Коккинаки и Василий Степанчонок, которые дали нелестные отзывы о самолёте. После ознакомления с докладом лётчиков-испытателей Юмашева и Чернавского, командующий ВВС Алкснис приказал летать на самолёте И-16 только наиболее опытным лётчикам. И-16 обладал плохой планерностью из-за малой площади крыльев и не прощал даже малейших ошибок в отличие от учебного самолета У-2. У летчиков даже была поговорка: «Кто научился летать на истребителе И-16, тот сможет летать и на метле».*

*Даже опытнейшие лётчики допускали ошибки в технике пилотирования. Так 11 мая 1939 года Герои Советского Союза Анатолий Серов и Полина Осипенко на тренировке под Рязанью выполняли полет на УТИ-4 — двухместном тренировочном варианте истребителя И-16 с закрытой кабиной. Неожиданно машина сорвалась в штопор с малой высоты и разбилась. Анатолий Серов и Полина Осипенко погибли.*

1 февраля 1942 г. полк переведен в состав ВВС КБФ. В середине февраля 1942 г. авиационный полк прибыл на аэродром Богослово, где его включили в состав 61-й истребительной авиационной бригады (ИАБ) с последующей передислокацией на аэродром Новая Ладога. При этом 1-я АЭ 11-го авиаполка (АП) на самолетах И-16 была передана в состав 71-го истребительного авиационного полка (ИАП) ВВС БФ. С 18 февраля 2-я авиаэскадрилья, заместителем командира которой был ст. лейтенант Максимов М.С., дислоцировалась на аэродроме Гора-Валдай для действий в районе Ораниенбаумского плацдарма и на подступах к Кронштадту. На её вооружении состояли самолёты И-16, оборудованные лыжным шасси, которые использовали лёд озера. С этого месяца 11-й АП, вместе с 5-м ИАП, 13-м ИАП, 12-й ОИАЭ и 13-й ОИАЭ ВВС БФ выделялся для усиления Особой авиационной группы ВВС 8-й армии, защищавшей коммуникации на Ладоге. С 18 марта 1942 г. 11-й ИАП начал свою боевую работу, защищая «Дорогу Жизни» (30 км), действуя над Ладожским озером, прикрывая суда и портовые сооружения в Кобоне и Осиновце, над Финским заливом и его островами, над г. Ленинградом и над северным и северо-восточным побережьем Финского залива, ведёт воздушные бои с люфтваффе и финскими ВВС.

Ладожская «Дорога Жизни» (30 км) была главной, но не единственной ледовой автомобильной дорогой. Мало кто знает, что в Финском заливе, на западной границе блокированной зоны, проходила автомагистраль Шепелёвский маяк - остров Сескар - остров



Лавенсари (ныне Мощный) протяжённостью 71 км. Её пересекала дорога немцев, ориентированная с севера на юг: маяк Стирсудден - Кургальский полуостров (финский маяк Стирсудден в царское время местные называли «Маяком революционеров»). На перекрёстке этих трасс, прозванным остряками «международным», нередко происходили стычки с противником. Под вспышки разноцветных ракет и яростный стук пулемётов наши автомашины, следовавшие с сильным охранением, с боем прорывались к островам Сескар и Лавенсари.



Ледовые трассы «Малых дорог жизни» в Финском заливе

Наконец, разветвлённая сеть ледовых дорог была внутри блокированной зоны. Они соединяли Кронштадт с северным и южным берегами Финского залива. Эти трассы, известные теперь как «Малая дорога жизни», имели первостепенное значение для жизнедеятельности Кронштадта, Ораниенбаумского плацдарма, островов Сескар и Лавенсари – передовых пунктов базирования Балтийского флота.

Вот эти ледовые дороги, по которым шли наши войска, шло их снабжение и прикрывали с воздуха лётчики 2-й истребительной авиаэскадрильи (ИАЭ) 11-го ИАП. Каждый день происходили ожесточённые воздушные бои, в которых набирались опыта лётчики, но опыт давался кровью, гибли не только молодые пилоты, но и опытные бойцы. К сожалению, не миновала такая участь и Максимова Михаила Сергеевича...

Короткая запись в личном деле: Сбит в воздушном бою 04.04.42г. Из списков части исключён приказом Начальника ВВС №0140 от 09.05.1942г. Семейное положение: жена Максимова Ася Дмитриевна, дочь. Адрес: г. Куйбышев, ул. Толстого, дом. 134, кв. 8.

Ниже приведены выдержки из Опер-разведсводок штаба 11 ИАП и 61 ИАБ ВВС КБФ.

#### **Опер-разведсводка №18 штаба 11 ИАП, ГОРЫ ВАЛДАЙ на 21 час 30 мин 04.04.42г. карта: 200.000**

1. 11 АП в течении дня выполнял прикрытие наших войск, идущих по дороге от Шепелёва маяка на о.Сейскари, а также производил воздушную разведку противника по маршруту о. Сейскари – о. Лавенсари – о. Б.Тютерс – мыс Курголово – мыс Колгопня.

Произведено 85 самолётовывлетов, налёт=100час.14мин.

2. ...2-я АЭ с 15.42 по 16.51, четыре И-16, ведущий ст. лейтенант МАКСИМОВ М.С., совместно с 4-я И-15бис 1-й АЭ прикрывал войска, идущих колонной маяк Шепелёва – о.Сейскари, виражи на Н-1000м. В 16.10 были атакованы 2-я Ме-109. Бой шёл у о. Сейскари в 8 км к маяку Шепелёв. После первой атаки противника загорелся И-16, пилот сержант ЯКУБОВ Ф.М., самолёт упал на лёд, пилот погиб.

Приём противника был старый, т.е. неожиданно со стороны солнца удар и уход вверх. Подошли ещё 4 самолёта Ме-109, которые ходили парами на высоте выбирая позицию для атаки сзади сверху. Как только на атакующий Ме-109 наш самолёт разворачивается в лоб, тот сразу уходит вверх и в сторону.

Пара Ме-109 применяет такой приём - один атакует, а второй только прикрывает его.

Ст. лейтенант МАКСИМОВ М.С. резко развернулся влево и сорвался в штопор, вывел из штопора и свалился в другой штопор. Самолёт И-16 пилота МАКСИМОВА М.С. ударился об лёд. Самолёт разбит, пилот погиб. В это время Ме-109 атак не производили. Подошли 10 самолётов И-153, которые вступили в бой с 2-я Ме-109, а наши с остальными 4-я Ме-109. Бой шёл уже над маяком Шепелёв. Горючее было на исходе и наши вынуждены были выйти из боя...

4. Потери наши: 2 самолёта И-16, пилоты ст. лейтенант МАКСИМОВ М.С. и сержант ЯКУБОВ Ф.М. погибли. Сбито 2 самолёта Ме-109...

Начальник штаба 11 авиаполка

майор

Командир оперчасти 11 АП

майор

Кичинский

(неразборчиво)

#### **Опер-разведсводка №84 штаб 61 ИАБ ВВС КБФ г. Кронштад на 20час. 00мин. 04.04.42г. карта: 100.000**

1. 61 АБ вела разведку в восточной части Финского залива. Прикрывала войска на переходе маяк Шепелёв, о. Лавонсаари, о. Б.Тютерс. Сопровождала бомбардировщики СБ в район о.Б.Тютерс, прикрывала бомбардировщики Пе-2 в районе г. Урицка. Вылетала на штурмудар по противнику в район о. Б.Тютерс, вылетала для отражения воздушного противника.

Самолётовывлетов – 165, налёт – 186 час. 40 мин

2...11 ИАП...15час 42мин – 16час 51мин, 4 самолёта И-16, 4 самолёта И-15, ведущий ст. лейтенант МАКСИМОВ М.С., в 16час. 10мин. прикрывали войска у маяка Шепелёва – о.Сескари на Н-1000м. Сзади со стороны солнца атакованы 2-я Ме-109. Первый И-16 сержанта ЯКУБОВА Файзулы Муисовича, загорелся, упал 8 км восточнее о. Сескар, к 2-м Ме-109 подошли ещё 4-е Ме-109. Бой вёлся на виражах, при заходах наших самолётов для атаки в лоб, Ме-109 уходили вверх, выбирали удобный момент и атаковали сверху сзади наши самолёты. Самолёт И-16 ст. лейтенанта МАКСИМОВА Михаила Сергеевича, сорвался в штопор, он его вывел из штопора, вторично сорвался, упал в 12 километрах восточнее о. Сескар. Бой вёлся в течении 55-ти мин. с оттягиванием к аэродрому, у аэродрома зенитная артиллерия (ЗА) отогнала Ме-109...

Начальник опер.отд. 61-й авиабригады

подполковник

/Яковлев/

В начале апреля 1942 г. подразделения 11-го АП были перебазированы с аэродрома Гора-Валдай на аэродром Приютино (район г. Всеволожска, северо-восточнее г. Ленинграда) для прикрытия «Дороги жизни»... Борьба за Ленинград продолжалась.

#### **Вместо эпилога**

Память о старшем лейтенанте Максимове Михаиле Сергеевиче жива. Жива в сердцах родных и близких, в сердцах односельчан. Была она жива и в сердцах его боевых товарищей. О нём помнят в школе села Покровка, где он учился. Собирают о нём необходимый материал по всем доступным источникам, а 13 мая 2025 года была открыта на стене школы мемориальная доска старшему лейтенанту Максимову М.С. Возглавляет эту работу преподаватель общеобразовательной средней школы Черкасова Марина Михайловна. Им есть кем гордиться, их односельчанин Михаил Сергеевич Максимов активно участвовал в боях с японцами на озере Хасан, стал автором первой победы лётчиков-истребителей ВВС Военно-

морского флота СССР в Великой Отечественной войне, штурмовал фашистские войска, рвавшихся к морской базе Черноморского флота городу Севастополь, вел воздушные бои с люфтваффе и финскими ВВС, защищая Ладожскую «Дорогу Жизни» и «Малые дороги жизни» Финского залива. За свою короткую, геройскую боевую биографию успел повоевать в составе ВВС трёх флотов: Тихоокеанском, Черноморском и Балтийском. За успехи в боях за свою свободу и независимость Родины он неоднократно был награждён орденами и медалями СССР. Вот выписка из Картотеки награждений ЦАМО Дело: шкаф 54, ящик 14:

1. Воинское звание: |старшина  
Наименование награды: Орден Красного Знамени  
Дата документа: 25.10.1938 г.
2. Воинское звание: ст. лейтенант  
Наименование награды: Орден Красного Знамени  
Дата документа: 06.10.1941 г.



13.05.2025 г. Открытие на стене школы мемориальной доски военному пилоту ст. лейтенанту  
Максимову М.С.



## Литература:

1. Политуправление РККА. Бои у Хасана. Государственное военное издательство Наркома Обороны СССР. г.Москва, 1939г.
2. К.Ю. Колесниченко, П.В. Левшов. Советская авиация в вооружённом конфликте у озера Хасан (июль—август 1938 г.). Военно-исторический журнал, № 8, 2018г.
3. А.В. Козлов, А.Ш. Салихов. Участнику Хасанских боёв. К 80-летию победы у озера Хасан. Военно-исторический журнал, № 8, 2018г.
4. Советско-японское вооружённое противостояние у озера Хасан летом 1938 года. Военно-исторический журнал, № 8, 2018г.
5. Составители: И. И. Басик, В. Л. Воронцов, В. И. Коротаев, Н. И. Никифоров. Под общей редакцией доктора политических наук генерал-полковника Н. И. Резника. Сборник. «На границе тучи ходят хмуро...». (К 65-летию событий у озера Хасан). Аналитические материалы. Жуковский; М.: Кучково поле, 2005, 400 с.
6. Левшов П.В., Болтенков Д.Е. Век в строю ВМФ. Авиация Военно-морского флота России в 1910-2010. Санкт-Петербург, ООО «Береста», 2012 г.
7. Личное дело Максимова М.С. Архивная копия 30.08.2024г, архив ВМФ г.Гатчина.
8. Опер-разведсводка №18 штаба 11 ИАП. Архивная копия 30.08.2024г, архив ВМФ г.Гатчина.
9. Опер-разведсводка №84 штаб 61 ИАБ ВВС КБФ. Архивная копия 30.08.2024г, архив ВМФ г.Гатчина.
10. Правительство Приморского края. На рубежах мужества. Книги 1, 2. К 85-летию военного конфликта у о. Хасан. Владивосток, «Русский Остров», 2023г.
11. Михаил Тимин. «Чайки» и «Бисы» в небе над Измаилом. Статья опубликована на сайте WARSPOT.
12. П. Левшов, Г. Вабищевич - Авиация Военно-морского флота России.
13. В. Анохин, М. Быков - Все истребительные авиаполки Сталина, полная энциклопедия.
14. Олег Каминский. Авиачасти черноморских соколов.
15. М. Казанский. Ледовые дороги жизни. Наука и жизнь. № 5, 1985 г.
16. Иванов П. Н. «Крылья над морем» – М.: «Воениздат», 1973.
17. «Боевая летопись Военно-морского флота 1941–1942» – М.: «Воениздат», 1983.
18. Котвицкий М. «Коробицын Александр Иванович» (<http://airaces.narod.ru>).
19. Дорохов А. П. «Морские лётчики в обороне Одессы» – Одесса: «Маяк», 1982.
20. Dan Antoniu, George Cic. «Aviația română în prima zi de război – 22 iunie 1941 oș»)/ Антониу и Джеордже Чикоша «Румынская авиация в первый день войны, 22 июня 1941 года», Galați, 2007.
21. Картотека награждений ЦАМО Дело: шкаф 54, ящик 14.
22. Интернет-портал <https://pamyat-naroda.ru/>.
23. Турецкий А. Комсомольцы, на самолёт! Федеральный культурно-просветительский журнал «Мой народ», ООО «АБК», 29.02.2020г., <http://moynarod.ru/article/106>.
24. Воронов В.И. «Последняя ночь Херсонеса» - М. ООО НИЦ «Отечественная военная история», 2004, 280с.

**Александр Александрович ПРИТЧИН**

**ВОЕННЫЙ ПИЛОТ  
МИХАИЛ МАКСИМОВ**

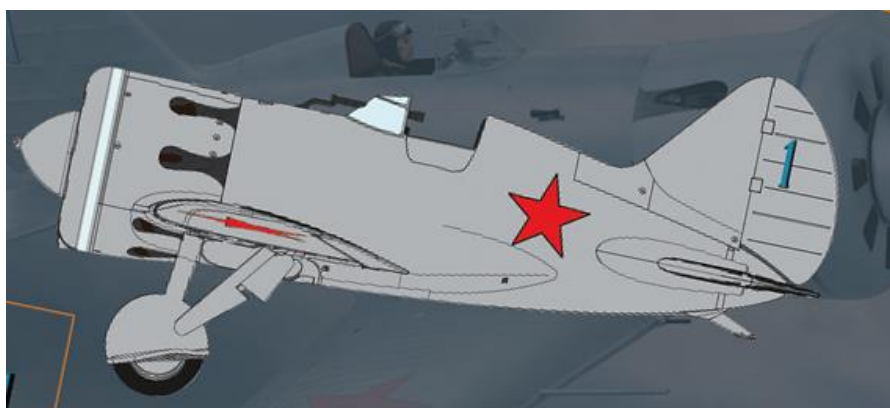
**Художественное оформление,  
компьютерная вёрстка  
Александр ПРИТЧИН**

**Редактор ПЯТОВА О.А.**

---

Формат 60х80/8. Печать офсетная.  
Усл.печ. л. – 23,25. Бумага офсет, 80г.  
Гарнитура Times New Roman  
Тираж 10 экз.

Отпечатано в типографии «Винсент Ван Гог»  
690001, г. Артём, пл. Ленина, 7/1



**И-16тип5**





Автор книги профессиональный военный, «Заслуженный военный летчик РФ», гвардии полковник. Родился в г. Челябинске 25.10.1951 г. После окончания Оренбургского ВВАУл - служба в Морской авиации Тихоокеанского флота. После окончания службы, работал в ДОСААФ и различных авиакомпаниях. Внештатный хранитель и экскурсовод Музея Морской авиации ТОФ. В настоящее время проживает в г. Владивостоке, женат, имеет трех сыновей, двое из которых продолжают семейную традицию - офицеры Морской авиации.

Александр Притчин действительный член Общества изучения Амурского края (ПКО РГО-ОИАК), автор книг: «Белые пески Камрани» - о становлении авиаморской базы на полуострове Камрань во Вьетнаме; «Стажировка» - о прохождении курсантами старших курсов Оренбургского ВВАУл стажировки в боевом полку на аэродроме «Умбозеро» на Кольском полуострове; «Сашкины рассказы» - коротенькие рассказы о школьной жизни; поэтического сборника - «Стерх»; «Аэродром Вторая Речка» - об истории создания аэродромов на Второй Речке г. Владивостока и их дальнейшая судьба; «Истории нашего городка» - об истории военного городка № 43 - штаба Управления Морской авиации ТОФ, его исторических достопримечательностях; «ВВС Тихоокеанского флота» - основные вехи становления; «Аэродромы жд станции Океанская» - об истории создания гидроаэродромов в районе жд станции Океанская г. Владивостока и их дальнейшая судьба, «169 гвардейский» - об истории 169-го гвардейского Рославльского морского ракетноносного авиационного полка, а также многочисленных статей на авиационные военно-исторические темы.