

Муниципальное бюджетное учреждение
«Централизованная библиотечная система»
городского округа город Нефтекамск
Республики Башкортостан

Проект «История города в лицах»



Кулагин Николай Александрович

*- Мы вместе прибыли на фронт,
я - младший лейтенант,
он - в том же звании пилот,
такой же синий кант.*

*А через год
(то срок большой
на боевом пути),
а через год он был старшой,
и орден на груди.*

*Я по ночам чинил мотор
ему в любой мороз.
Одет с иголочки майор,
промаслен я насквозь.*

*К концу войны -
полковник он,
да с Золотой Звездой.
На мне - былой комбинезон
с медалечкой одной.*

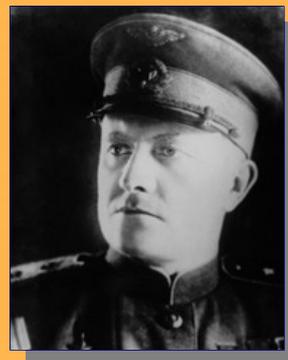
*Победа скоро. Скоро мир!
Подходит май в цвету.
Пилю из жести, командир,
горячую звезду.*

*Под целлулоид завожу
такой живой портрет,
с твоим сынишкою дружу
я столько мирных лет.*

*Сквозь память давних канонад,
былое пригубя,
я, техник - младший лейтенант,
пью чарку за тебя.*

8-я воздушная армия

Звание	Имя	Период
генерал-майор авиации - генерал-лейтенант (с марта 1943 г.) -генерал-полковник (с мая 1944 г.)	Тимофей Тимофеевич Хрюкин	июнь 1942 - июль 1944
генерал-лейтенант авиации	В.Н.Жданов	с августа 1944



Сформирована приказом НКО No. 00119 от 09.06.42 г. на базе ВВС Юго-Западного фронта.

Первоначально в её состав вошли 206-я, 220-я, 235-я, 268-я, 269-я истребительные, 270-я, 271-я, 272-я бомбардировочные, 226-я и 228-я штурмовые авиадивизии, а также транспортный авиаотряд, Киевская особая авиагруппа ГВФ и 7 отдельных авиаэскадрилий.

Боевой путь начала в оборонительных сражениях Юго-Западного фронта на полтавском, купянском и валуйско-россошанском направлениях. В Сталинградской битве в период оборонительного сражения и контрнаступления прикрывала с воздуха и поддерживала войска Юго-Восточного, с 12.07.42 г. Сталинградского фронта, во взаимодействии с 16-й, 2-й и 17-й воздушными армиями вела бои за господство в воздухе, участвовала в воздушной блокаде окруженной вражеской группировки, осуществляла авиационную поддержку Сухопутных войск при разгроме котельниковской группировки противника. В составе Южного фронта (с 20.10.1943 г. - 4-й Украинский) участвовала в наступлении на ростовском направлении, прорыве обороны противника на реке Миус, в освобождении Донбасса, Мелитополя и южной части Левобережной Украины, поддерживала войска фронта в ходе ликвидации никопольской группировки противника и в Крымской операции. В Львовско-Сандомирской операции действовала в составе 1-го Украинского фронта, затем поддерживала войска 4-го Украинского фронта при преодолении Карпат и освобождении Закарпатской Украины, Чехословакии и южных районов Польши. Боевой путь закончила в Пражской операции.

Всего за годы войны 8-я воздушная армия совершила свыше 220 тысяч вылетов. Тысячи ее воинов награждены орденами и медалями, 203 воинам присвоено звание Героя Советского Союза, а 3 летчика - А.В. Алелюхин, В.С. Ефремов и В.Д. Лавриненков - удостоены этого звания дважды.



Особенно тщательно был организован первый боевой вылет Особой авиагруппы №1. Ей предстояло нанести удар по аэродрому Миллерово, где, по сведениям разведки, скопилось до 150 транспортных самолетов Ю-52. С группой взаимодействовали штурмовики 206-й и 228-й дивизий, бомбардировщики 270-й дивизии, а также истребители полка майора И.И. Клещева, специально выделенного для прикрытия бомбардировщиков. По плану первыми наносили удар с пикирования колонной одиночных самолетов бомбардировщики 150-го полка, ведомые подполковником И.С. Полбиным. Их действия в районе цели прикрывались тремя ярусами (на высотах ввода в пикирование, вывода из него и на траектории пикирования) истребителями под командованием майора А.О. Шименаса, на маршруте полета (до цели и после отхода от нее) - истребителями 434-го полка. За бомбардировщиками Полбина последовательно второй и третий удары наносили две группы штурмовиков, каждая из которых подходила к аэродрому на бреющем полете, затем взмывала на высоту, обеспечивающую стрельбу снарядами РС-82, после чего сбрасывала на аэродром авиационные бомбы замедленного действия. Завершала налет 270-я бомбардировочная авиационная дивизия нанесением по

аэродрому ударом крупнокалиберными бомбами с высоты 5000-6000 м. Она же за 20 минут до удара 150-го бомбардировочного полка группами по 3-5 самолетов Пе-2 без прикрытия истребителями наносила бомбовый удар с высоты 4500-5000 м по аэродрому Покровский в 40 км севернее Миллерово. Дивизии предстояло разрушить летное поле аэродрома и не дать взлететь с него вражеским истребителям, а в случае их взлета увести за собой на север от аэродрома Миллерово, обеспечив безопасность действий основной группе.



В результате тщательно организованного боевого налета на один из важнейших аэродромов немецкой авиации в большой излучине Дона противник потерял более 30 самолетов. Кроме того, пять его истребителей было сбито в воздушных боях. Однако гитлеровским летчикам удалось прорваться к бомбардировщикам во время их сбора после одиночного пикирования и сбить шесть самолетов. В их числе были экипажи командиров звеньев Героев Советского Союза старших лейтенантов Ф.Т.

Демченкова и А.Г. Хвостунова. Оба летчика выбросились на парашютах и возвратились в часть. Были подобраны и госпитализированы еще пять членов экипажей. Немалые потери в групповом налете говорили о большой уязвимости способа одиночных атак с пикирования в условиях превосходства в воздухе истребителей противника. Требовалось менять тактику. И впоследствии наиболее удачно в 270-й бомбардировочной авиационной дивизии был применен способ пикирования звеньями самолетов.

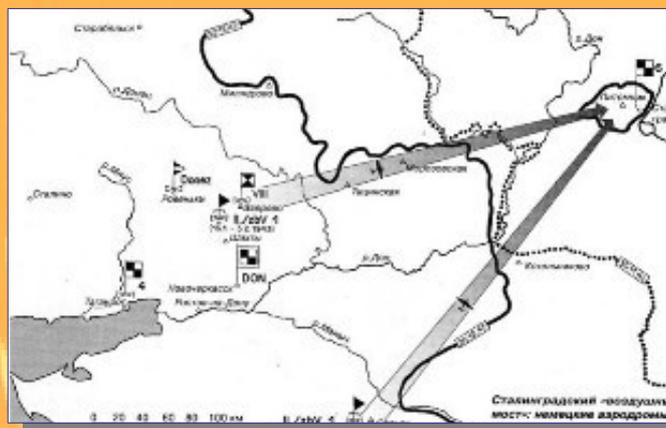
Для усиления 8-й воздушной армии решением Ставка ВГК от 23 июля в ее оперативное подчинение передавалась специальная авиагруппа в составе двух штурмовых и трех истребительных полков под командованием генерал-майора авиации Н.Ф. Науменко. но приказу командующего она была размещена на аэродромах Котельниковского аэроузла и ей были поставлены задачи уничтожить колонны противника, выдвигавшиеся из Морозовска на юг, а также в районе Цимлянкой, не допуская переправы вражеских войск через Дон на участке Верхне-Курмоярская и Карагальская. К району базирования группы Науменко было подтянуто несколько других авиационных полков.



Для наступления на Сталинградском направлении немецкое командование сосредоточило около 30 дивизий и около 1200 самолетов. На направлении главного удара противник превосходил 62-ю и 64-ю армии в людях и боевой технике более чем в 2 раза. В составе его авиации находились отборные авиационные части, вооруженные самолетами Ме-109, Ме-110, Хе-111, Ю-87, Ю-88. 8-я воздушная армия фронта на 17 июля насчитывала более 300 самолетов. Кроме того, здесь действовало до 150 200

дальних бомбардировщиков и 50 60 истребителей 102-й истребительной авиационной дивизии ПВО.

Боевые действия 8-й воздушной армии с первого дня образования Сталинградского фронта были нацелены на ведение воздушной разведки и уничтожение танковых и механизированных колонн противника, выдвигавшихся к занятому войсками 62-й и 64-й армий оборонительному рубежу, на прикрытие с воздуха боевых порядков частей, районов их сосредоточения, рубежей развертывания, а также переправ через Дон, по которым шло снабжение и производилась перегруппировка войск. Например, в ночь на 12 июля более 50 самолетов воздушной армии уничтожали скопления вражеских автомашин и танков в районе Россоши, разрушали переправы через Черную Калитву, разведывали железнодорожные пути. Днем 12 июля 221-я бомбардировочная дивизия группами по 4-6 самолетов нанесла бомбовый удар по аэродрому Марьевка, уничтожив на нем 10 транспортных самолетов Ю-52, подвозивших горючее и боеприпасы своим наступавшим войскам. 270-я бомбардировочная дивизия 16 самолетами Пе-2 и Су-2 произвела в этот день 57 вылетов на воздушную разведку войск и аэродромов противника в районах Ольховатка, Волоконовка, Ровеньки и Вейделевка, штурмовыми атаками с горизонтального полета и с пикирования бомбами и пулеметным огнем уничтожала моторизованные части врага, выдвигавшиеся на Кантемировку и Богучар. 269-я истребительная дивизия действовала против вражеских бомбардировщиков, совершавших полеты в районе аэродрома Некрылово.



Получила пополнение и 8-я воздушная армия. В ее состав с 12 по 26 июля было включено десять истребительных, девять штурмовых и три бомбардировочных полка, укомплектованных самолетами новых типов. В их число входила и Особая авиагруппа №1, состоящая из 150-го полка пикирующих бомбардировщиков под командованием подполковника И. С. Полбина и истребительного полка, которым командовал майор А.О. Шименас. Это было наиболее крупное пополнение армии после ее сформирования. К тому же с 13 июля в Сталинградское направление включилась в боевые действия 50-я дивизия авиации дальнего действия, а железнодорожный узел Сталинграда и прилегающие к нему железнодорожные станции прикрывала 102-я истребительная дивизия ПВО. Учитывая, что перед Сталинградским фронтом действуют лучшие асы вермахта из таких отборных авиационных частей, как истребительные эскадры «Удет» и «Ас-Пик», а также зная о недостаточном опыте прибывших в состав воздушной армии летчиков, генерал Т.Т. Хрюкин решил организовывать боевые вылеты с повышенной предусмотрительностью. Он потребовал от командиров полков лично водить крупные группы самолетов, в которых обязательно должны находиться командиры эскадрилий и звеньев для приобретения опыта самостоятельного вождения своих подразделений.

Суточное напряжение боевых действий в эти дни было доведено до семи вылетов на исправный самолет в истребительной авиации и до четырех - в штурмовой. С таким же напряжением действовала и ночная легкобомбардировочная авиация. До предела ожесточились воздушные бои. Только за один день 26 июля было уничтожено 48 самолетов противника. Всего с 25 по 30 июля частями 8-й воздушной армии совершено около 2500 вылетов на поддержку боевых действий 62-й армии. Общими усилиями наступление противника было приостановлено. Однако 30 июля вражеская танковая армия, отеснив войска 64-й армии за Дон, форсировала его на участке Цимлянская, Мартыновка, Романовка и к 5 августа при активной поддержке своей авиации, совершавшей по 300-700 пролётов в день, вышла на участке Плодовитое, Абганерово на внешний оборонительный рубеж Сталинграда. В сложившейся обстановке 8-й воздушной армии снова пришлось перенацеливать значительную часть своих сил для действий на юго-западном участке Сталинградского фронта, куда к этому времени была выдвинута из резерва фронта 57-я армия генерала Ф.И. Толбухина и отошла с боями переданная Сталинградскому фронту 51-я армия Южного фронта. С развертыванием этих двух армий протяженность Сталинградского фронта возросла до 800 км, что стало затруднять управление войсками. Для обеспечения более твердого управления Ставка ВГК разделила Сталинградский фронт на два самостоятельных: Юго-Восточный (командующий генерал-полковник А.И. Еременко) и Сталинградский (командующий генерал-лейтенант В.Н. Гордов). В состав Юго-Восточного фронта вошли 51, 57 и 64-я армии и 8-я воздушная армия. В состав Сталинградского фронта вошли остальные армии и авиагруппа генерала С.И. Руденко.



Новый прилив сил и подъем боевого духа наступили с выходом 28 июля приказа Наркома обороны СССР №227, в котором с суровой прямотой были изложены тяжелые для страны последствия отступления Красной Армии и брошен клич «Ни шагу назад!». С поступлением этого приказа и директивы Главного политического управления РККА во всех частях и подразделениях воздушной армии состоялись митинги и собрания, на которых авиаторы выражали одобрение

требований приказа, клялись в верности партии, правительству и своему народу, заверяли, что будут сражаться с врагом еще бесстрашнее и увереннее, повышать интенсивность боевых действий, наносить по противнику более эффективные и сокрушительные удары.

День 23 августа был особенно драматичным для 8-й воздушной армии. Авиация противника силами 4-го воздушного флота нанесла массированный бомбовый удар по Сталинграду, где в течение этого дня было зарегистрировано около 2000 пролётов. Бомбардировщики Ю-88 и Ю-87 под прикрытием истребителей Ме-109 появлялись эшелонами через 15-20 минут. Каждый эшелон состоял из нескольких групп самолетов, по 10-25 бомбардировщиков и 12 истребителей. Группы заходили одновременно с разных направлений и на разных высотах для дезориентации системы противовоздушной обороны. Бомбардировке подвергались промышленные предприятия, жилые кварталы, административные здания, школы, больницы и

другие объекты. 23 августа 1942 года немцы прорвали нашу оборону и вышли к Волге (район Латошанка). В этих боях Кулагин Н.А. получил боевое крещение и в этот же день был сбит первый раз.

За проявленные отвагу, мужество и образцовое выполнение боевых заданий по разгрому немецко-фашистских захватчиков под Сталинградом 12 авиаторам армии присвоено звание Героя Советского Союза, а 19 человек были представлены к присвоению этого звания и получили его вскоре после завершения Сталинградской битвы. Более тысячи человек были награждены орденами и медалями. В это число вошел и Николай Александрович, он награжден орденом «Красной звезды».

Кулагин Николай Александрович родился в 1923 году в д. Куганак, Кармаскалинского района Башкортостана. С 1966 года работал в СОШ №3 учителем истории и физики, потом преподавателем НВП, а далее учителем трудового обучения. За учительский труд он имеет большое количество благодарностей и грамот отдела НО, школы, награждён медалью «За трудовое отличие» и медалью «За доблестный труд», а также медалью «Ветеран труда». Но в то же время он ветеран ВОВ. Награждён орденом Красного знамени, орденом славы 2-3 степеней, орденом Красной звезды, орденом Отечественной войны 1 степени, медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовой отличие». Военными наградами он награждён за выполнение особо опасных заданий, каждое из которых могло быть последним.

Николай Александрович вспоминал: «Едва я окончил школу, как началась война. И мы стали осаждать военкомат. Раза два-три нас оттуда вежливо выпроваживали. Но всё же мне повезло. Меня, как окончившего обучение в аэроклубе, взяли в армию. Нас, как готовых летчиков, сразу перевели на военный аэродром. Мы прошли аттестацию, после которой нам были присвоены воинские звания. Я был зачислен в авиационный полк, который проходил подготовку для полётов на новых машинах и готовился к отправке на фронт. Я проходил переподготовку на машину Лавочкина ЛАГ-3. Это истребитель, переделанный в штурмовик. Он должен был не только вести наземный бой, но и штурмовать наземные объекты. Часто на этот самолёт вместо малокалиберной 19-миллиметровки была поставлена пушка 37 мм для того, чтобы из воздушного пространства можно было поразить любой немецкий танк, любую бронированную сталь. Меня назначили инструктором.



Самолёт, на котором я летал, по тому времени был очень хорошей машиной, развивал скорость до 568 км в час. Однако эта скорость не превышала скорости немецких самолётов (720 км в час). 13 июля 42 года мы всем полком в 40 машин из Средней Азии через Астрахань перелетели на Сталинградский плацдарм. Мы сели южнее Сталинграда. Вот отсюда и началась наша по-настоящему фронтовая

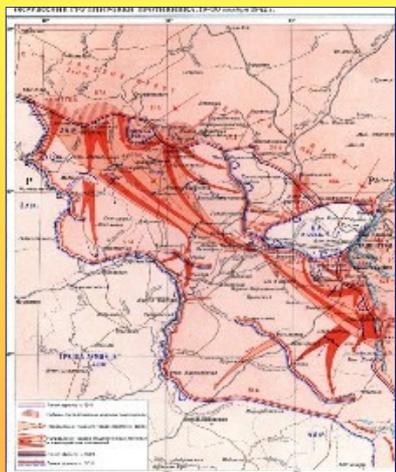
жизнь.

Бывалые лётчики сказали нам, когда мы прибыли: «Ну, ребята, будьте начеку, смотрите в оба, потому что на Сталинградском фронте большой перевес в сторону немецкой авиации». 8 воздушная армия, в которой я служил, обладала только 600

самолётами, а у немцев было больше 1400 самолётов. И по своим боевым качествам немецкие самолёты превосходили наши.

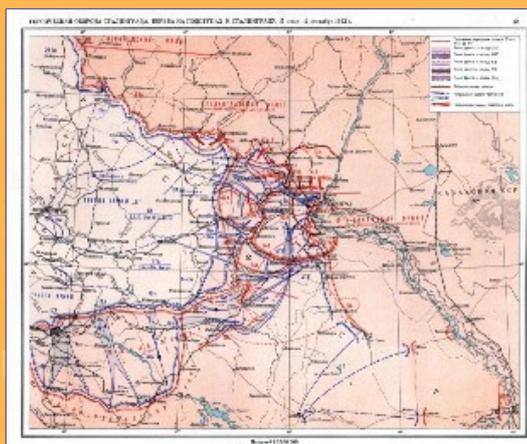
Мы патрулировали воздушное пространство, вели бои на земле и в воздухе. Жизнь лётчика измерялась количеством вылетов. Нам сказали: «Ребята, в нашей воздушной армии в жизни лётчика 11 вылетов, учтите это!». Это означало, что в среднем лётчик совершал 11 вылетов, затем его сбивают.

Я пережил этот порог, совершив 114 боевых вылетов.



Во второй половине августа начались бои на ближних подступах к Сталинграду. Враг имел двух - трехкратное превосходство над нашим войсками. 23 августа 1942 года немцы прорвали нашу оборону, и вышли к Волге (район Латошанка). Они разрезали Сталинградский фронт на 2 части восьмикилометровым коридором. Немцы обрушили на Сталинград бомбовые удары, они делали по этой цели до двух тысяч самолетных вылетов. 8-я и 16-я воздушные армии обрушили свои удары по прорвавшейся к Воле группе противника (16-я армия была создана в составе Сталинградского фронта после отделения его от Юго-

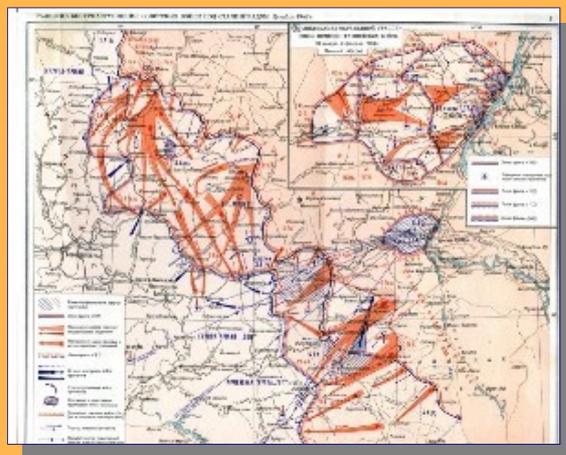
восточного).



Свой первый боевой вылет Кулагин Н.А. совершил 23 августа 1942 года, когда немцы решили уничтожить Сталинград и перебросили под город множество самолётов. В небе непрерывно находилось 400 немецких бомбардировщиков. Здесь, в первом бою, ему пришлось применить новую фигуру высшего пилотажа для того, чтобы подобраться к колонне немецких самолётов. После войны он рассказывал: «Я сделал ложный рывок в сторону немецкого истребителя, который прикрывал

примерно 40 немецких самолётов, и ринулся в атаку. Я знал, что как только начну атаковать истребитель, на меня набросится другой истребитель. Это закон. У них была отличная радиосвязь, чего у нас не было. Я сделал рывок, но этот истребитель стал ждать, когда же меня начнут сбивать. Нужно было выбрать ту самую 1/10 долю секунды, чтобы выйти из-под прицела того самолёта, который был на хвосте. Моё намерение было таковым: быстро сделать кувырок, пустить дым, сделать вид, что меня сбили и падать на немецкую «стаю».

Как только я сделал разворот влево и пошёл вниз, сразу почувствовал, что немецкий самолёт всё-таки успел меня атаковать. Я сделал перевод на левую плоскость и стал винтом падать на немцев с таким расчётом, что если я не собью самолёт, то протараню его, разрушив



строй. Всё получилось удачно. Я шёл винтом 2000 метров, чтобы достичь расстояния до несущихся внизу самолётов. И тогда я сразу ударил всей боевой мощностью из 37-миллиметровой пушки и двух крупнокалиберных пулемётов. И я увидел, как один самолёт развалился на куски, а другой пошёл в сторону. Пролетев вниз примерно ещё 1000 метров, я увидел, что тот другой самолёт тоже разбился». За этот бой Николай Александрович был награжден орденом Красного знамени.



На Сталинградском фронте Кулагин провоевал полгода. Наши лётчики совершали много боевых вылетов. Николая Александровича несколько раз сбивали. 15 января 1943 года он был сбит, когда выполнял разведывательный полёт, где сильно повредил позвоночник и получил черепно-мозговую травму. Сломал руку, лицо было рассечено осколками снаряда. Очнулся у партизан, потом госпиталь... Командующий генерал

Хрюкин Т.Т. после госпитализации хотел отправить на лечение в санаторий, но Николай Александрович отпросился к матери.

Пожил он в деревне полгода и снова заторопился на фронт. Военкомат наотрез отказался отправлять его на фронт как пилота, на какую - либо другую должность - не годен, техником - нет соответствующих знаний. Но, как поется в известной песне, кто хочет - тот добьётся. Записался на курсы шоферов из числа нестроевиков. Медкомиссия при РВК признает его годным к нестроевой службе.





Николая Александровича призывают в армию 17 марта 1943 года во второй раз.

Из Уфы поездом их отправили на ст. Кротовка (под Куйбышевым). Там базировался автополк. Потом переместили под Москву в автобронетанковое училище. Жизнь там была невыносимой: голод и ненужное

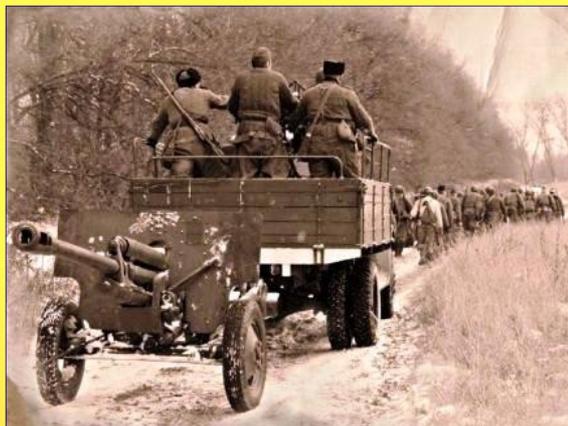
времяпрепровождение угнетало всех. Николай Александрович «дезертировал» на фронт, и попал в зенитно-артиллерийский полк 373АД.

Н.А. Кулагину надолго запомнился эпизод проезда автоколонны через мост в г. Тернополе. «Длина этого моста метров 100-200, а высота над полотном железной дороги метров 12-15. Всё шло хорошо. Колонна медленно, со скоростью 10 км/ч продвигалась по городу. Когда наша батарея (это около 10 машин) полностью заехала на мост, движение вдруг остановилось. Я в колонне шёл где-то третьим или четвёртым. Поскольку передние остановились, нужно стоять и ждать дальнейшего движения. Было какое-то предчувствие грозы. И она пришла - на город снова налетели немецкие самолёты. Сначала мы услышали шум самолётов, потом канонаду зенитных пушек. Я почувствовал, как немцы сбросили бомбы: сначала, как обычно, при падении бомбы появился характерный шелестящий звук, переходящий в вой, а потом и свист. И вот на путях взметнулась вверх красные фонтаны огня, каких-то комьев или обломков. Перебежав на край моста, противоположный взрывам, я увидел прыгающих под мост людей. Многие из них, падая, уж не вставали, видимо, калечились или умирали. Основная масса бежала вдоль моста, стараясь поскорее с него уйти.

Опасность была, конечно, велика. Бомба могла попасть в мост, и он обрушился бы. Вскоре, примерно через минуты две, на мосту, кроме машин, пушек, шоферов и некоторых командиров, никого не осталось. Я сказал Чабану (командиру орудия), чтобы он сел в кабину, а сам побежал опять к «пробке». Я увидел, что мелкие машины каким-то чудом преодолевают препятствие, хотя при этом правые колёса повисают почти в воздухе. Наконец, от нашей головной машины до САУ (самоходно-артиллерийской установки) никого не осталось. Я подбежал к шоферу головной машины и крикнул ему, чтобы он делал разгон, как угодно, но только преодолел это узкое место. Видно было, как машина, а затем и пушка сделали резкий крен вправо, но все же оказались на той стороне. За ним безоговорочно двинулись другие шофёры.

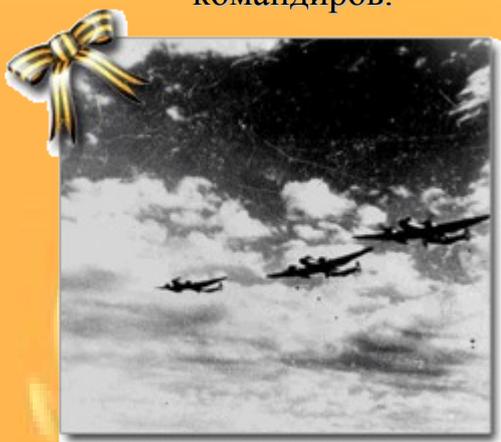
Таких эпизодов во фронтовой жизни Кулагина было немало. Сложнейшая переправа через Вислу. Сколько о ней писали историки, литераторы. А вот со слов очевидца: «Я повернул голову в сторону разрывов: горело 20 машин.





Около сотни машин не успели заблаговременно уйти из-под удара, остались на дороге. Некоторые стали взрываться, они были нагружены баками с бензином. Только мы успели занять окопы - как снова налет немецких самолетов. Теперь нас бомбили непрерывно, всю ночь до рассвета при свете ракет».

На волосок от смерти оказался Николай Александрович, когда до победы оставался месяц. Это было в Германии. Деревня, в которую въехала их колонна, оказалась занятой немцами. Прямой наводкой били в машину Николая Александровича несколько орудий, снаряды рвались в такой близости, что он чувствовал жар взрывов. Беспрестанные взрывы раздавались спереди и сзади. Одним из них подбросило машину, но все-таки Кулагин доехал до своей огневой позиции. Здесь же он спас наших «беглецов» от расстрела. Комбат хотел их расстрелять, но тут вмешался Николай Александрович. Иногда подчиненные бывают мудрее своих командиров.



Куда только не заносило его фронтовая дорога! Он видел города и деревни Польши, Германии, Чехословакии, Австрии, Венгрии, Изъездил на своей машине пол-СССР.

*Эх, путь-дорожка фронтовая,
Не страшна нам бомбежка любая!
А помирать нам рановато,
Есть у нас еще дома дела!*

*Путь для нас к Берлину, между прочим, Был, друзья, не легок и не скор.
Шли мы дни и ночи, было трудно очень,
Но баранку не бросал шофёр.*

В мирной жизни, как и на войне, капитан Кулагин всё время двигался вперед. Вот хронология его послевоенной жизни.

Закончил войну 14 мая 1945 года. С 1945 по 1947 год исполнял обязанности преподавателя автошколы (находился на службе в части, входящей в центральную группу войск).

Домой вернулся 20 марта 1947 года. Поступил учиться в Уфимское педучилище (заочно), одновременно работал учителем начальных классов. Направили в пединститут города Стерлитамак. Закончил его в 1955 году. Затем учился в

Челябинском пединституте и закончил в 1958 году. 12 лет работал директором школы и учителем физики. В город Нефтекамск переехал в 1965 году и стал работать в средней школе №3. На пенсию ушёл в 1968 году. Два года отдохнул и снова вышел на учительскую работу.

В июле 2007 года Николая Александровича не стало.

Благодарим за предоставленные материалы семью Николая Александровича Кулагина: жену - Александру Ивановну, внучку - Хохрякову Татьяну Николаевну.

