

УРОК МУЖЕСТВА В МУЗЕЕ «СОКОЛЫ
ОТЧИЗНЫ»

«ЖАРКАЯ» ИСПАНИЯ 1936 – 1939 г.



Десницкий Пётр Павлович

Родился 13 Июня 1911 года в селе Новенькое, ныне Ивнянского района Белгородской области, в семье крестьянина. Окончил 9 классов и школу ФЗУ. С 1933 года в Красной Армии, окончил школу младших авиационных специалистов.

Участвовал добровольцем в национально - революционной войне испанского народа 1936 - 1939 годов. 30 Октября 1936 года стрелок - радист отдельной тяжёлой бомбардировочной эскадрильи П. П. Десницкий отличился при выполнении боевого задания под Мадридом. Его самолёт был атакован 5 вражескими истребителями. В воздушном бою он был ранен, но продолжал вести огонь и сбил самолёт противника.



31 Декабря 1936 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях с врагами, удостоен звания Героя Советского Союза.

В 1941 году окончил Военно - Воздушную академию, в 1942 году - Курсы усовершенствования командного состава при той же академии. С 1943 года в действующей армии.

С 1948 года Майор П. П. Десницкий - в запасе. Живёт в посёлке Ивня Белгородской области.

Награждён орденами: Ленина, Отечественной войны 1-й степени; медалями.

* * *

Разными были пути - дороги советских добровольцев в далёкую Испанскую республику, но в главном они были очень сходными: все они испытывали ненависть к фашизму, к мятежникам Франко и горели желанием помочь испанскому народу в его справедливой борьбе за свободу и независимость. Дух боевого товарищества, подлинного пролетарского интернационализма царил среди них.

1-я интернациональная бомбардировочная эскадрилья Военно - Воздушных Сил Испанской республики была сформирована в Альбасете на базе закупленных во Франции 7 бомбардировщиков "Потез-540". Эскадрилья состояла из 3-х отрядов, два из них летали на "Потезах" (по 3 машины в каждом), а в третий входили 2 - 3 "Бреге-19" и несколько гражданских самолётов различных типов - спортивные, авиетки и прочие. Командовал 1-й интернациональной бомбардировочной эскадрильей испанец Капитан Мартин Луна, бывший офицер королевской авиации. Высокий, плотный, всегда весёлый, жизнерадостный, в кожаной коричневой курточке на молнии, с шерстяным шарфом вокруг шеи - таким запомнили его товарищи... Мартин Луна приложил немало сил для создания дружного боевого коллектива, но, к сожалению, его вскоре перевели на Север, где он возглавил ВВС фронта.

Первые дни шло сколачивание вновь созданной эскадрильи. Большинство из

добровольцев (за исключением испанцев и французов) не летало на "Потезах", поэтому вначале и занимались лётчики провозными полётами. Остальной состав эскадрильи изучал материальную часть самолёта и вооружение. Вместе с испанскими лётчиками готовились сражаться с фашистами французские, итальянские, бельгийские, американские и другие бойцы - интернационалисты, а также наши советские добровольцы - И. И. Проскуров, В. Н. Бибииков, И. Н. Соколов, В. А. Агуреев, В. Ф. Володин, Г. И. Тхор, Г. Н. Тупиков, В. В. Шаров, Г. Х. Петров. Технический и обслуживающий персонал был в основном испанский.



Между бойцами 1-й интернациональной эскадрильи сразу же установилась крепкая боевая дружба. Особенно хочется отметить огромную симпатию испанского народа к Советскому Союзу и его представителям. Где бы они ни появлялись, все чувствовали, как испанцы всегда старались сделать им что -нибудь приятное, неизменно слышали радостное: "Салуд, пилотос русос !"

На аэродроме в Альбасете сформировался один из интернациональных экипажей: болгарин (командир экипажа), три испанца (второй пилот, бортмеханик и воздушный стрелок), два русских (воздушные стрелки), украинец (штурман).

Когда все они познакомились, черноволосый коренастый человек весело назвал свое имя:

- Халиль Экрем ! - И тут же расхохотался. Поясняя, добавил по - русски: - Турок !

Он вообще любил пошутить, посмеяться, этот человек, ставший командиром данного экипажа. Позже все узнали, что настоящие его имя и фамилия Захари Захариев, что родился он в семье учителя в глухом болгарском селе Бессарабово в 1904 году. В 16 лет вступил в комсомол и с тех пор активно работал в подпольных организациях. Его призвали в армию и, как имевшего среднее образование, направили в авиационную школу. Окончив её, Захари Захариев стал лётчиком в одной из воинских частей и начал вести пропагандистскую работу среди солдат. За участие в Первомайской демонстрации коммуниста Захариева изгнали из армии и отдали под суд. Ему удалось бежать. Потом он нашёл убежище в Советском Союзе, где его знали под именем Волкана Горанова. Когда началась война в Испании, Горанов служил командиром звена в авиашколе Гражданского Воздушного Флота в Тамбове. Волкан тут же решил ехать сражаться за Республику. О том, как он там воевал, свидетельствует

постановление ЦИК СССР от 31 Декабря 1936 года о присвоении Волкану Семеновичу Горанову звания Героя Советского Союза.

Забегая вперед, скажу, что Захари Захариев занимал посты командующего ВВС Болгарии, военного атташе НРБ в Москве, заместителя министра обороны Народной Республики Болгария. В 1974 году ему присвоено звание Героя Народной Республики Болгарии. Позднее Генерал - полковник Захариев был заместителем председателя Всенародного комитета болгаро - советской дружбы.

Стал Героем Советского Союза и ещё один член этого экипажа - воздушный стрелок Пётр Десницкий. В Испанию он приехал, когда ему исполнилось 25 лет, и был к тому времени уже опытным специалистом. Война в Испании явилась началом его боевого пути, который Пётр Павлович завершил на Дальнем Востоке в 1945 году.



Другим воздушным стрелком был Иванов. Нет уверенности в том, что это была его настоящая фамилия, но так представился всем высокого роста стройный шатен с большим маузером в деревянной кобуре на боку. О себе он сообщил коротко: воевал с 16 лет - сначала в царской армии на фронтах Первой Мировой войны, затем в белой армии. Бежал вместе с ней из Крыма, колесил по свету. Хлебнул немало горя. В Испании Иванов сражался очень храбро. Так же воевал и потом, в рядах "Французского сопротивления". Погиб он в одном из боёв на французской земле.

Штурманское место занимал Кузьма Терентьевич Деменчук. Было ему тогда 26 лет. За плечами 5 лет учебы и службы в авиации. Но боевого опыта не было.

Сразу после начала фашистского мятежа основным театром военных действий стал Центральный фронт, на котором мятежники осуществляли свои наступательные операции с целью захватить столицу Испании. Авиация своими ударами должна была помочь наземным правительственным войскам в их упорных боях по обороне Мадрида.

27 Октября 1936 года состоялся первый боевой вылет эскадрильи в район вражеского аэродрома в Талавере.

...Развернувшись, самолёты взяли курс на восток. Позади грохотали зенитки. Однако никакого вреда причинить "Потезам" они уже не могли: те были далеко, хотя всё ещё виднелось пламя, охватившее аэродром в Талавере после того, как над ним появилась эскадрилья. Задание было выполнено. Наши самолёты возвращались на свою базу. Впереди, справа и слева, освободившись от своего груза, шли "Потезы". Окинув небо взглядом, Десницкий быстро пересчитал их. Все были на месте. Чувство облегчения и радости охватило его. Ведь это было их первое боевое задание, первый боевой вылет.

Все наши самолёты благополучно совершили посадку, а много дней спустя, возвратившись на родину, он прочёл в "Правде" от 29 Октября 1936 года сообщение о своём первом боевом вылете:

"Правительственные самолёты сделали "наиболее успешную бомбардировку за все время войны". Эскадрилья правительственных самолётов после длительного периода бездействия появилась над аэродромом мятежников в Талавере (160 км от Мадрида) и сбросила бомбы, которыми разбиты 15 самолётов мятежников. Операция была выполнена успешно, несмотря на сильный зенитный огонь. Фактически в Талавере полностью уничтожен аэродром противника".

Новый маршрут экипажа пролёг на Гранаду.

Густая облачность скрывала землю. Их "Потез-540" с напряжением набирал высоту. Груз бомб был для него немалый: 4 x 100 кг под крылом, 50 x 10 кг осколочных и зажигательных в кабине. Бортмеханик будет сбрасывать их вручную по команде штурмана. Определять цель придётся "на глазок": прицел, укрепленный у штурманского моего сиденья, визуальный - времён Первой Мировой войны.

Взглянув на альтиметр, Деменчук увидел, что самолёты уже набрали довольно приличную высоту. Правда, до тех 4000 - 5000 метров, которые определяли потолок "Потеза", было ещё далеко. Облачность не уменьшалась. Лишь перед самой Гранадой появились "окна". Самолёты нырнули в одно из них и неожиданно обрушились на аэродром. Уповая на облачность, фашисты настолько успокоились, что даже не рассредоточили своих машин, которые стояли как на смотре - в два ряда. "Потезы" зашли для удара, но в это время открыли огонь зенитки. Однако бомбардировщики сумели сбросить свой груз точно на цель. Самолётам фашистов так и не удалось подняться в воздух: они горели на земле.

А наши пилоты, вернувшись к себе, насчитали не одну пробоину в своих машинах. Авиационные механики латали их наскоро, пока экипажи отдыхали в ожидании очередного вылета. Ждать приходилось недолго..

Короткие перерывы между вылетами проходили незаметно. В это время И. И. Проскуров, командир отряда, куда кроме данного экипажа входили ещё два, уточнял детали предстоящего задания.

Иван Иосифович был личностью незаурядной. Большого ума, на редкость душевный и отзывчивый человек он пользовался общей любовью. За боевые действия в Испании он тоже был удостоен звания Героя Советского Союза, а по возвращении на родину командовал авиационной бригадой, ВВС округа, был заместителем наркома.



И. И. Проскуров

Во время одного из разведывательных полётов экипаж обнаружил колонну вражеской пехоты с артиллерией, растянувшуюся километра на полтора. Колонна двигалась в сторону фронта по дороге Талавера - Мадрид, отряду "Потезов" поручили нанести по ней бомбовый удар.

Быстро дозарядили "Потез" горючим, подвесили бомбы. Два других самолёта были уже готовы к вылету. Взлетели под командой Проскурова, взяли курс на цель. Голова вражеской колонны, когда мы к ней подлетели, втягивалась в населённый пункт Леганес.

Рассредоточившись, сделали по несколько заходов и, выполнив задание, возвратились на свой аэродром.



Прошло несколько дней непрерывных полётов. Ежедневно приходилось производить по 2 - 3 вылета. Потерь 1-я интернациональная бомбардировочная эскадрилья за это время не имела. 1 Ноября 1936 года "Правда" снова поместила сообщение о боевых действиях в Испании:

"Как передает агентство Фабра, - над Навалькарnero произошёл воздушный бой, во время которого был сбит самолёт противника. Два правительственных самолёта, получив некоторые повреждения, приземлились в расположении правительственных войск; двое лётчиков легко ранены".

Мало кому было известно тогда, что скрывалось за строчками этого сообщения, мало кто знал имена участников событий...

А дело было так. Эскадрилье была поставлена задача: с рассветом нанести бомбовый удар по скоплению войск и техники мятежников в населённом пункте Навалькарnero (в 30 километрах юго - западнее Мадрида), на обратном пути разведать дороги, идущие от Толедо на север к фронту, обратив особое внимание на населённые пункты Гриньон, Кубас, Ильескас.

В этом вылете предполагалось участие всех "Потезов". В ходе подготовки оказалось, что один самолёт неисправен; лететь, таким образом, должны были 6 самолётов.

Вылет намечался на 4 часа утра. В 2 часа ночи прибыли на аэродром, начали пробовать моторы, но они, несмотря на старания бортмеханика и всего экипажа, почему - то не заводились. Потом выяснилось, что в бензине заливного бака оказалась вода. Вредительство и предательство были не редкими явлениями в первые месяцы войны. Экипажу пришлось перейти на другой самолёт, лётчик которого заболел. Ещё 2 "Потеза" по каким - то причинам также были неисправными.

На аэродроме в Альбасете в то время самолёты не рассредоточивались и не маскировались, правила полётов не соблюдались. Взлетал и садился каждый лётчик, где и как ему вздумается. Часто бывало так, что один заходит на посадку с правым кругом, другой - с левым, а в это же время третий лётчик производит взлёт. Неразбериха была полная. Так получилось и в тот день. Заместитель командира эскадрильи Майор Сапилло, который шёл ведущим, не уточнив с лётчиками на земле план выполнения боевого задания, подал команду взлетать. Было очень темно. Когда машина Десницкого уже начала разбег, все увидели, как справа наперерез им взлетает другой самолёт. Ещё миг - и он врезался бы в них. К счастью, Горанов вовремя заметил опасность. В нарушение всех правил взлёта он вынужден был свернуть влево, так что даже плоскостью задел землю. Столкновения не произошло, все с облегчением вздохнули. Но неразбериха продолжалась и в воздухе. Из - за недоговоренности и темноты группа долго не могла собраться. Летали по кругу, пока не стало светлее. Наконец взяли курс на цель, но ведущий почему - то вдруг изменил маршрут полёта. Вместо того чтобы обойти Мадрид с севера, как было указано в задании, он повёл группу южнее Мадрида, очевидно решив вначале разведать дороги, идущие от Толедо на север, и почти 60 километров вёл группу над территорией мятежников, параллельно линии фронта.

Как потом оказалось, делал это Сапилло с предательской целью, чтобы дать мятежникам возможность вызвать истребители.

Вскоре появились вражеские истребители. Их было 8, лучших для того времени немецких истребителей - "Хейнкель-51". С остервенением набросились они на 3 старых, громоздких, тихоходных "Потеза". Воздушные стрелки наших самолётов дружным огнём отразили первую атаку. "Хейнкели" атаковали вновь. Им удалось вывести из строя один из моторов самолёта Горанова. "Потез" потерял скорость и стал отставать, хотя до цели всё - таки добрался. В действие вступили зенитки, но они не сумели помешать экипажу сбросить бомбы на врага. Облегченный самолёт вырвался из зоны зенитного огня. И опять на него набросились 4 "Хейнкеля".

Атака следовала за атакой.

Десницкий, сжимая в руках пулемёт, выжидал приближение врага. Когда один из "Хейнкелей" атаковал снизу, хлестанул по нему огненной трассой. Немецкий истребитель качнулся и объятый пламенем устремился к земле.

- Готов ! - только успел крикнуть Десницкий, и в то же мгновение тупая боль пронзила всё его тело. Пулемёт выпал из рук. Стрелок ухватился за живот, зажимая кровоточащую рану. С помощью бортмеханика штурману удалось вытащить раненого стрелка из нижней кабины. Бортмеханик оказывал Десницкому первую помощь, а штурман занял его место за пулемётом.

Атаки "Хейнкелей" продолжались. Ранило в ногу Горанова, задело и второго пилота Переса Санчо. Одна из пуль попала сначала в Иванова, а уже на излете - в Деменчука. В это время враги вывели из строя и второй мотор самолёта...

В кабине сделалось тихо - тихо, стало слышно, как стонет Десницкий. Высота 1000 метров, самолёт в свободном планировании быстро теряет высоту.

Казалось, пришла пора прощаться с жизнью. Больше всего пугала возможность попасть в плен. Все знали, на какие зверства способны фашисты, и понимали, что может ожидать особенно их, советских добровольцев. Только не плен ! Если придётся приземлиться на территории врага, надо будет во что бы то ни стало пробиться к своим, сражаться до последнего, оставив один патрон для себя...

Но не всё ещё было потеряно. Всё теперь зависело от лётного мастерства Горанова. Сумеет ли он, раненный, перетянуть за линию фронта ? И он, стиснув зубы от боли в ноге, старался как можно дольше продлить полёт.

Истребители противника отстали от "Потеза", когда увидели, что задымил второй мотор. Возможно, у них кончалось горючее или были израсходованы все патроны, а может быть, они решили, что самолёт горит: вода и масло, вытекающая из пробитых пулями трубопроводов и попадая на раскаленные части моторов, превращались в пар и дым, длинным шлейфом тянувшиеся за нами. К счастью, не была повреждена бензопроводка. Случись это, самолёт бы ничто не спасло.

Земля была уже совсем рядом. Умело планируя, Горанов пошёл на посадку. Штурман был так захвачен боем с истребителями противника, что не заметил приближения к земле. Только в последний момент Иванов успел схватить его и вытащить из нижней кабины. Не сделай он этого, Деменчук был бы раздавлен: ведь самолёт садился на фюзеляж, а кабина воздушного стрелка в "Потезе" ниже фюзеляжа.

Приземлились они между окопами мятежников и республиканцев. Быстро вынесли Десницкого, сняли пулемёты, забрали диски, в которых остались ещё патроны, залегли рядом с самолётом и стали советоваться, как лучше пробраться с тяжело раненым Десницким к своим. Вдруг рядом разорвалась мина, осколки с визгом разлетелись по сторонам. Затем вторая, третья. Откуда - то вновь появился истребитель фашистов и, пикируя, начал вести огонь по лежащему на земле "Потезу". Пули, взметая пыль, застучали вокруг лётчиков и самолёта. Надо было куда - то прятаться. Неподдалеку, к счастью, оказался окоп. Скорее туда. Но Десницкий совершенно обессилел. Тогда Деменчук взвалил его на себя и пополз

с ним. Остальные члены экипажа помогли ему.

Навстречу короткими перебежками приближались бойцы республиканской пехоты, занимавшей недалеко оборону. С их помощью авиаторы добрались до командного пункта батальона, вызвали санитарную машину. Шофер быстро доставил их в расположенный на окраине Мадрида полевой госпиталь. Десницкому срочно сделали операцию. Из ноги Горанова извлекли расплюснутую пулю, хотели его госпитализировать, но командир категорически отказался.

В тот же день на транспортном самолёте экипаж перебросили в Альбасете. Здесь они узнали, что самолёт Проскурова тоже не сумел добраться до аэродрома: приземлился он на своей территории, но машина была изрешечена.

Так закончился тот бой, о котором в нескольких строках сообщила "Правда".

* * *

Вскоре героический экипаж был преобразован: штурман (Деменчук) получил назначение в другой экипаж, командиром которого был Григорий Илларионович Тхор - один из первых советских добровольцев, прибывших в Испанию. Сначала он воевал на "Потезах", а потом совершил более 100 боевых вылетов на СБ. Много раз летал на разведку аэродромов, портов, промышленных и административных центров на территории, занятой фашистами.



Г. И. Тхор

Экипаж Тхора совершал полёты на Бургос, Кадис, Севилью, Саламанку. Ему поручали очень ответственные и опасные задания. За их успешное выполнение Г. И. Тхор был награждён двумя орденами Красного Знамени. В Июне 1937 года он возвратился на родину.

В Августе 1938 года он уже в рядах советских добровольцев в Китае, где плечом к плечу с китайскими лётчиками сражался с японскими самураями. За боевые полёты в Китае Григория Илларионовича наградили орденами Ленина и Красного Знамени.

С началом Великой Отечественной войны Тхор снова на фронте. В Сентябре 1941 года его самолёт был сбит и воздушном бою, и Григорий Илларионович оказался в тылу врага. Прорываясь из окружения, он был тяжело ранен в неравном бою с противником и попал в плен. Но и в лагере Тхор не прекратил борьбу. В Январе 1943 года Генерала Тхора не стало: его расстреляли гестаповцы.

Наверное, о каждом лётчике 1-й интернациональной бомбардировочной эскадрильи можно рассказать много интересного. Одним из тех, кто стал подлинным героем, был Примо Джибелли - весёлый, остроумный, любивший петь прекрасные итальянские песни... Когда он приехал в Испанию, ему исполнилось уже 43 года - возраст для лётчика солидный. Но зато и боевого опыта у него было больше, чем у остальных. Бежав от фашистов из родной Италии, Примо Джибелли вступил в Красную Армию, окончил авиационную школу. В особом авиаотряде лётчик Джибелли сражался с белобандитами и был награждён

орденом Красного Знамени и именным боевым оружием.

К началу войны в Испании он уже не летал: здоровье не позволяло. Но всё отступило на задний план, когда он услышал, что где-то идёт бой с фашизмом. Слово "фашист" он не мог слышать спокойно. В Испании Джибелли вначале воевал на двухместном лёгком бомбардировщике "Бреге-19". На этой устаревшей машине ему неоднократно приходилось летать в глубокий тыл врага, участвовать в воздушных боях. Джибелли отличали не только высокое лётное мастерство и храбрость, он был очень хорошим товарищем. Однажды звено "Бреге-19", в котором ведущим был В. С. Хользунов, а ведомыми П. Джибелли и Г. Н. Тупиков, получило задание нанести бомбовый удар по батарее противника западнее Мадрида. Во время выполнения боевого задания самолёт Хользунова был подбит и начал отставать. Казалось, ведущий вынужден будет сесть на территории врага. Джибелли не отставал от самолёта ведущего, хотя ведомым была дана команда "действовать самостоятельно". Позже он объяснил, что тоже намеревался садиться вместе с Хользуновым, чтобы помочь ему, а если - нужно, то и забрать его экипаж на свой "Бреге". Но Хользунов сумел устранить утечку бензина, мотор снова заработал, и самолёт долетел почти до своего аэродрома.

В Октябре 1936 года Примо Джибелли назначили командиром экипажа одного из "Потезов". 4 Ноября двум экипажам эскадрильи под командованием Джибелли была поставлена задача бомбить огневые позиции мятежников западнее Мадрида. Над территорией противника ниже "Потезов" и сзади из облаков показались 9 истребителей "Хейнкель-51". Быстро набирая высоту, они приближались к "Потезам". Воздушные стрелки вовремя их заметили и встретили дружным огнём. Но плохо пришлось бы нашим авиаторам, если бы в этот день в воздухе не патрулировали истребители И-15, впервые введённые в строй республиканцами. Они немедленно пришли на помощь. Их было 11. Фашисты перестали преследовать "Потезы" и напали на наши истребители, надеясь, вероятно, быстро разделаться с ними - мятежники ещё не знали боевых качеств этих машин.

Завязался воздушный бой, а "Потезы" тем временем прорвались к цели и начали её бомбить. Выполнив задание, бомбардировщики возвратились на свой аэродром и в штабе узнали о результатах полёта: с линии фронта передали, что они бомбили отлично. Республиканские истребители И-15 за 7 минут боя сбили 4 "Хейнкеля", в том числе и машину командира группы мятежников.

10 Ноября 1-я интернациональная бомбардировочная эскадрилья получила задание уничтожить бомбовым ударом огневые позиции на фронте юго - западнее Мадрида. Вылетев всей эскадрильей в составе 4 "Потезов" с аэродрома Альбасете, взяли курс на цель. При выходе из одного большого облака не обнаружили в строю левого ведомого, Джибелли. Очевидно, войдя в облачность, он потерял группу. Связаться с ним не представлялось возможным, так как радиосвязи на "Потезах" не было.

Командир эскадрильи Ла - Рокка, не обнаружив в установленном месте истребителей, которые должны были их сопровождать и прикрывать, отказался выполнять задание, изменил курс и повёл "Потезы" на аэродром республиканской авиации в Алькала - де - Энарес, в 30



П. А. Джибелли

километрах от Мадрида.

Долго и тревожно ждали Джибелли на этом аэродроме. Из Альбасете по телефону сообщили, что там его самолёт тоже не садился. Спустя несколько часов от командования наземных войск стало известно, что на цель, которую должна была бомбить эскадрилья, нанесён удар одиночным "Потезом". При выполнении боевого задания самолёт был сбит зенитной артиллерией, загорелся и упал на территорию противника. Бойцы пехоты видели, как от горящего самолёта отделилось несколько человек на парашютах.

Как потом было установлено, Джибелли, тяжело раненный, попал в плен. Фашисты долго глумились над ним, подвергали зверским пыткам, стараясь заставить рассказать, что он знает о положении республиканских частей. Но Джибелли умер, не сказав им ни слова. Постановлением ЦИК Союза ССР от 31 Декабря 1936 года Примо Джибелли посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза...

Удары республиканской авиации становились всё сильнее. 28 Октября 1936 года совершили свой первый боевой вылет наши скоростные бомбардировщики СБ. Были сформированы 3 эскадрильи по 9 - 10 самолётов в каждой, они составили бомбардировочную группу. Её возглавил А. Е. Златоцветов. Кроме бомбардировочной была создана истребительная группа, состоявшая из 3 эскадрилий И-15 и 3 эскадрилий И-16 по 10 самолётов в каждой, а вскоре и штурмовая группа, состоявшая из 30 самолётов. Все авиационные группы вошли в Военно - Воздушные Силы Республики, командовал которыми Игнасио Идалго де Сиснерос. Советником у командующего был наш советский доброволец, замечательный командир Я. В. Смушкевич.

1-я эскадрилья скоростных бомбардировщиков базировалась на полевом аэродроме Томельосо. Командир эскадрильи - Эрнст Шахт, сын швейцарского рабочего из Базеля. Начав работать в 14 лет сначала маляром, а потом подручным электромонтёра на заводе, Шахт ещё в юношеском возрасте включился в революционную борьбу. В 1922 году приехал в Советский Союз, ставший его второй родиной, поступил в Борисоглебскую военно - авиационную школу. В 1920-х годах участвовал в ликвидации басмаческих банд, за что был награждён орденом Красного Знамени.



Э. Г. Шахт

Пламенный интернационалист, убежденный антифашист, Эрнст Шахт уже в Октябре 1936 года обучал молодых испанских лётчиков на аэродроме Алькала - де - Энарес. 28 Октября он отправился в первый боевой вылет во главе эскадрильи советских бомбардировщиков. Затем ещё много раз бомбил стратегические объекты мятежников, отлично выполняя боевые задания. Постановлением ЦИК Союза ССР от 31 Декабря 1936 года Эрнсту Шахту было присвоено звание Героя Советского Союза.

2-я эскадрилья базировалась в Сан - Клементе. Командовал ею В. С. Хользунов, волевой и требовательный командир, искусный лётчик и хороший организатор. Ещё 14-летним юношей, в 1918 году, вместе с отцом вступил он в Красную Армию и воевал с белогвардейцами до 1922 года. В 1928 году закончил Борисоглебскую

военно - авиационную школу, был лётчиком - инструктором, командиром звена, отряда, командиром бомбардировочной эскадрильи, а затем авиабригады.

Когда в Испании вспыхнула война, Виктор Степанович также в числе первых советских добровольцев отправился на помощь республиканцам. К тому времени скоростные бомбардировщики, закупленные республиканским правительством в Советском Союзе, ещё не прибыли. Хользунов, чтобы не терять времени даром, решил использовать старые бомбардировщики, которыми располагали ВВС Республики. Тихоходный и слабо вооружённый "Бреге-19" служил хорошей мишенью для вражеских истребителей. Однако Виктор Степанович нашёл выход. На бреющем полёте, используя гористую местность, он внезапно появлялся над целью, наносил бомбовые удары и уходил так скрытно, что ошеломлённый внезапностью противник не успевал даже открыть огонь.

Когда прибыли СБ, Виктор Степанович приступил к формированию эскадрильи. За короткое время он сумел создать крепкий коллектив, способный выполнять сложные боевые задачи. По оценке командования, его эскадрилья была лучшей бомбардировочной частью в авиации Республики. На боевые задания эскадрилью всегда водил сам командир. Под его руководством лётчики наносили эффективные удары по противнику. Настойчивость в выполнении заданий и личная храбрость снискали Хользунову большое уважение. Лётчики безгранично верили своему командиру, который 27 Июня 1937 года был удостоен звания Героя Советского Союза.

Одним из больших успехов его эскадрильи был разгром железнодорожной станции в Талавере. Отсюда к фронту отправлялись военные грузы и воинские части (станция прикрывалась сильными зенитными средствами). Противник встретил бомбардировщики заградительным огнём. Всё небо впереди и вокруг СБ заволкло клубами дыма от разрывов вражеских снарядов. Совершая противозенитный маневр, эскадрилья вышла на боевой курс и сбросила бомбы на здания станции и железнодорожные пути, где в то время находилось несколько эшелонов. Возвращаясь на свой аэродром, авиаторы ещё долго видели дым пожара...

После возвращения на родину Виктор Степанович занимал ряд командных должностей в ВВС Красной Армии. Народ избрал его депутатом Верховного Совета СССР. Летом 1939 года В. С. Хользунов погиб во время выполнения служебного задания.