

Заур Хашаев

СТАЛИНСКИЙ СОКОЛ

Перебирая как-то старые фотографии времен 2-й Мировой войны, я обратил внимание на снимки, на которых был изображен мой двоюродный брат Камиль Парзулаев вместе со своими сослуживцами-летчиками офицерами Красной армии. Одни снимки были датированы 1939 годом с надписью на обороте: «Ереван, 1939 год», на других: «Тифлис, 1940», а две фотографии с группой лиц были датированы уже во время ВОВ на фоне бомбардировщика ТБ-3. На одном из снимков стояла дата 10.11.1941 г. и эта фотография была, по-видимому, последней, т.к. спустя 2 недели их самолет был подбит вражеским истребителем в небе над Ростовом-на-Дону и весь экипаж погиб. Здесь я хотел бы привести некоторые данные из его короткой военной биографии, найденной недавно в Военном архиве г. Подольска Московской области:



ПАРЗУЛАЕВ КАМИЛЬ ДЖАМАЛУТДИНОВИЧ

Список ех /9700/1 мл. лейтенант, 41 авиаполк
Мать – Парзулаева Загидат; ДАССР, г. Буйнакск, ул. Дахадаева 57.
Где похоронен – Ростовское направление.
Приказ ГУК НКО. Ф 0919/212.
ВВС 20/6 Парзулаев Камиль Джамалутдинович, 1919 г.р.
Уроженец ДАССР, Унцукульский р-н, с. Ашильта
Сержант 31.1.41 ВВС 041
Мл. лейтенант. Член ВЛКСМ с 1941 г. Образование – среднее 1937.
Военное образование в РККА – Краснодарское ВАУЛ 1940.
Служ.
Холост.

Наимен. части	Вступил в службу в РККА 1939 г.	Наим. должн.	Год, месяц и число	Чей приказ
В расп. ком ВВС ЗакВО 041	стрелок-бомбард.		41. 31.1	ВВС № приказа
18 с/б ап=.....		40 17.12	ЗакВО 025
Переучет: 41	С/б авиаполк ЗакВО			
	Стрелок-бомбард		1941. 19.2	Зак фр. 0031
27.11.41 Сбит противником, разбился, сгорел вместе с с(амоле)-том 41 ББП вх 010563 1.1.42				
Исключен из личного состава армии 1942 Зуф 0919				
Мать Парзулаева Загидат ДАССР Унцукульский р-н, письмо 2 2995. отл. 2.12.43.				



Как видно из этого документа матерью Камиля записана Парзулаева Загидат. На самом деле, он являлся её внуком и был сыном её старшей дочери Калимат Абдул-Меджидовны Парзулаевой. К моменту рождения Камиля в Дагестане всю шла ожесточенная Гражданская война, которая закончилась победой большевиков и в Дагестане в 1920 г. установилась советская власть. Между тем война в Дагестане не прекращалась между большевиками и сторонниками Народно-освободительной армии под руководством имама Н. Гоцинского. Так уж случилось, что против большевиков бок о бок воевали полковники царской армии отец Камиля - Джамалутдин Шамилов и дед - Парзулаев Абдул-Меджид. В ходе упорных боев в середине 1920 г. Шамилов Джамалутдин был взят в плен и препровожден в Темир-Хан-Шуринскую тюрьму. Наша бабушка Загидат Парзулаева, боясь репрессий со стороны советской власти по отношению к её первому внуку Камиллю, навестила в тюрьме Дж. Шамилова и просила его дать разрешение на смену фамилии его сыну. Шамилов не возражал и, благодаря чему Камилль был записан как Парзулаев и жил под этим именем до последних минут своей жизни. Однако, как только сменили фамилию отца на фамилию деда, арестовали и самого деда. В год правления А.И. Деникина полковник ЕИВ Абдул-Меджид Парзулаев исполнял обязанности начальника Темир-Хан-Шуринского военного округа, а в годы Национально-освободительной борьбы был военным советником в армии Н. Гоцинского. Конечно, взрослые понесли наказание, но детей, слава Богу, не тронули. К тому же мать Камиля в 20-е годы служила в г. Буйнакске на руководящих должностях в Женотделе.

Стоит также упомянуть, что Камилль Парзулаев был близким родственником Имама Шамиля. Он являлся правнуком двоюродного брата Шамиля. И не случайно, когда над нашей Отчиной нависла угроза, Камилль, как потомок славного рода Шамиля, пошел в первых рядах её защитников. Из приведенного выше документа видно, что Камилль Парзулаев был призван в ряды РККА в 1939 году. Куда и в какую воинскую часть он попал мне неизвестно, но по сохранившимся фотографиям, присланных во время службы, смею утверждать, что служил он в летных частях в Закавказском Военном округе (ЗакВО). Из справки также видно, что свою службу он проходил в 41-м среднебомбардировочном авиаполку, переброшенным в ЗакВО в апреле 1940 г. с финского фронта из-за напряженной обстановки на южных окраинах СССР.

В 30-е годы XX века перед молодежью страны Советов переживших страдания в годы Гражданской войны и становления нового государства, раскрывались такие светлые и заманчивые горизонты, что хотелось жить и свершать подвиги во имя светлого будущего. Они верили в себя и страну. Молодежь считала, что все им по плечу. Они пережили страдания, а значить знали цену людям, человеческой жизни. Перед ними раскрывались такие светлые и широкие горизонты, что жилось в радость, даже если были лишения и трудности. Они знали, что это временно и именно они будут строить такую жизнь, какую захотят.

Молодежь сплошь увлекалась чтением книг, театрами, всевозможными техническими кружками. Во время учебы в средней школе Камилль активно занимается спортом, участвует в соревнованиях, играет в буйнакской футбольной команде, успешно сдает нормы ГТО и ВГТО, завоевывает на стрельбищах значок «Ворошиловского стрелка» II степени. Кроме спорта Камилль увлекается чтением книг на исторические и военные темы.

Активно посещает и театры, тем более, что его родная тетка и двоюродный дядя служат артистами нового Кумыкского национального театра.



В 1937 г. Камиль успешно заканчивает Буйнакскую среднюю школу и встал вопрос о продолжении образования, об осуществлении давней мечты об авиации. Вторая половина 30-х годов ознаменовалась нарастанием сил фашизма. Коричневая чума расплзлась по Европе. Наггели фашистские орды, захватывая большие и малые страны. Пали Франция, Польша, Чехословакия, республиканская Испания. Миллионы людей были загнаны в концентрационные лагеря, пылали газовые печи. Всего этого не мог не знать десятиклассник Буйнакской средней школы Камиль Парзулаев. Не мог не знать и не мог не реагировать.

Камиль давно уже грезил небом. Лежа на крутых скалах во время летних каникул в родных аулах Гимры и Ашильта, Камиль неотрывно следил за плавными полетами, гордо реющих горных орлов и его душа рвалась туда, в синеву неба.

Массовое увлечение авиацией молодежи в этот период было связано, очевидно, с установлением в 1933 году Дня Советской Авиации – 18 августа. Время было такое, что молодежь рвалась вперед, ввысь. Это было время дерзаний! Повсеместно возникали кружки и школы авиамodelистов, планеристов, парашютистов, летчиков. И предгорный Буйнакск не был исключением. «Обучение молодежи, влюбленной в авиацию, стало делом большого государственного значения. И это дело взял в свои руки Осоавиахим», – Общество содействия авиации и химзащиты - писал впоследствии М.В. Водопьянов. Культурная революция шла совместно с индустриализацией, электрофикацией, коллективизацией. Этот энтузиазм масс, в первую очередь коснулся молодежи. В подарок Родине они взяли на себя обязательство – быть передовиками в учебе, в изучении наук, техники и искусства.

А в это время в СССР происходили очень важные события: в апреле 1934 года советские летчики сняли челюскинцев со льдины; с мая 1937 по февраль 1938 годов продолжался дрейф на льдине в Северном Ледовитом океане четверки ученых под руководством Н.Д. Папанина; в 1937 экипаж летчиков во главе с В.П. Чкаловым совершил

первый в мире беспосадочный перелет через Северный полюс из СССР в США, покрыв свыше 12 000 км.

Двадцатые – тридцатые годы вошли в историю нашей страны как период осуществления «культурной революции», которая сделала все сокровища культуры и искусства достоянием трудящихся. В 30-е годы молодежь стремилась получить профессию авиационных инженеров или летчиков. Героические перелеты, совершенные В.П. Чкаловым, М.М. Грозовым и их товарищами, высотные рекорды В.К. Коккинаки привлекали внимание также и потому, что все эти полеты были совершены на самолетах, задуманных советскими конструкторами и собранных советскими инженерами и рабочими.

НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Оказывается, что «Пакт о непадении...», которые наши псевдодемократы вменяли в вину Сталину, еще раньше СССР подписали Франция и Англия. А что мы знаем о «Зимней войне» СССР против Финляндии? Псевдоисторики нашей эпохи твердят, что огромная страна напала на маленькую Финляндию. На самом же деле СССР воевал не с одной маленькой Финляндией, а против интернациональных дивизий, сформированных из шведов, норвежцев, датчан. С самого начала т. н. «Зимней войны», Хельсинки были поддержаны дипломатически со стороны западных демократий. В Финляндию ехали эстонцы, венгры, граждане Англии, США и т. д. Хельсинки исправно получали финансы и вооружение: было поставлено 350 боевых самолетов, 1500 артиллерийских орудий, 6 тыс. пулеметов, 100 тыс. винтовок. И напоследок - Англия и Франция приняли решение о формировании 150 экспедиционного корпуса для войны с СССР, на стороне Финляндии. Также, доподлинно известно, что в 1939 г. эти страны намеревались в союзе с фашистской Германией напасть на СССР. Намечалось на севере использовать финско-советские противоречия и под предлогом помощи Финляндии нанести удар по Ленинграду и Мурманску, а на юге — уничтожить советские нефтяные промыслы на Кавказе и вторгнуться военно-морскими силами в Черное море. Также эти страны делали ставку на антисоветские устремления японских милитаристов и втягивание в войну Японии, чтобы сковать СССР в тисках двух фронтов. Министр по координации обороны лорд Чэтфилд отмечал в докладе «Об уязвимости нефтедобывающих районов России», что «...в СССР имеются три основных центра добычи нефти: Баку, Грозный и Майкоп. и предлагал в связи с этим обозначить пункты базирования самолетов для бомбардировок районов кавказских нефтепромыслов с указанием расстояния до них: **Баку** — Игдир (Иран) около 144 миль; Ардебиль (Иран) 168 миль; Каре (Турция) 360 миль; Игдыр (Турция) 312 миль. **Грозный** — Иранбиди (Иран) 336 миль; Каре (Турция) 235 миль. **Майкоп** — Иранбиди (Иран) 516 миль; Трабзон (Турция) 255 миль. В налете на Баку и Батуми должны были участвовать 9 эскадрилий бомбардировщиков, которые в течение 35 дней должны были сравнять с землей 122 нефтеперерабатывающих и нефтеперегонных завода. Английские ВВС должны были стартовать из иракского города Мосул. Для продолжительности полета к некоторым самолетам прикреплялись дополнительные баки с горючим. Вес бомбовой загрузки каждого самолета должен был достигать 70 тонн. Бомбардировки планировалось осуществлять днем и ночью с различных высот. Баку рассчитывали разрушить за 15 дней, Грозный — за 12, Батуми — за 1,5 дня.

Возникает вопрос: были ли противники этой акции? Несомненно, были. Это были премьер-министр Великобритании Чемберлен, военный министр Черчилль и французский генерал де Голь. Они предпочитали отдать все силы на усмирение appetitов Гитлера в Европе и Северной Африке. И, во-вторых, знало ли советское правительство о готовящемся нападении на Баку? По-видимому, знало, т.к. советская разведка докладывала руководству страны о том, что англо-французский альянс готовит массированную бомбардировку на Кавказе и в первую очередь главной нефтяной базы

СССР – город Баку. В это же время французской разведке стало известно, что Москва запросила у США специалистов по тушению нефтепромыслов, а также рекомендации по «эффективному пожаротушению нефтяных месторождений в Баку в случае их бомбежки». Американцы ответили, что тушение пожаров на нефтепромыслах продолжится несколько месяцев, а на восстановление их добычи – уйдут годы.

Уже к концу 1939 года, после начала подготовки планов бомбардировки нефтепромыслов юга страны, в СССР стало наблюдаться активное перемещение советских войск по направлению к Баку. 31 декабря 1939 года нарком обороны СССР приказал усилить войска Закавказского округа за счет призыва резервистов сверх штатов мирного времени. Ситуация настолько была серьезной, что 6 марта 1940 г. нарком обороны СССР К.Ворошилов сам лично совершил поездку по районам прикаспийских нефтедобывающих районов. Нарком обороны приказал усилить войска Закавказского военного округа (ЗакВО) путем призыва резервистов сверх штатов мирного времени. 10 января 1940 г. в Баку была переброшена 31-я стрелковая дивизия из Северо-Кавказского военного округа (СКВО), а уже с 20 февраля командование советских ВВС занималось выработкой мер по усилению ПВО Баку. В начале апреля в Закавказье стали прибывать войска с финского фронта. Согласно директиве наркома обороны к 27 апреля 1940 г., в состав ЗакВО включались управления нескольких стрелковых корпусов, нескольких стрелковых и 24-й кавалерийской дивизий, гаубичные и зенитные артполки, отдельные прожекторные дивизионы и т.д. 15— 22 мая войска ЗакВО провели полевые поездки на Ахалцихском, Ахалкалакском и Ленинанском направлениях на тему "Сосредоточение и развертывание усиленного стрелкового корпуса на широком фронте в начальный период войны в горной местности с последующим переходом в наступление" До апреля 1940 г. ВВС ЗакВО состояли из одной авиабригады (трех истребительных авиаполков), одной дальнеразведывательной эскадрильи, одной разведэскадрильи и 30-го отдельного отряда ПВО. В апреле-мае 1940г. в округ были переброшены управления трех авиабригад и 9 авиаполков: 25-й, 68-й истребительные, 18-й, **41-й среднебомбардировочные**, 6-й, 42-й дальнебомбардировочные с Северо-Западного фронта и т.д. из других военных округов. Не вдаваясь в подробности, в результате всех этих мероприятий штатная численность войск ЗакВО возросла с 15 февраля по 1 июля 1940 г. в 3,2 раза. В соответствии с распоряжением наркома обороны и начальника Генштаба командующий ВВС приказал 9-го и 11 апреля дальнебомбардировочным авиаполкам ЗакВО и Одесского военного округа (ОдВО) "приступить к изучению Ближне-Восточного Театра военных действий (ТВД), обратив особое внимание на следующие объекты": Александрия, Бейрут, Хайфа, Александрия, Порт-Саид, Никосия, Ларнака, Фамагуста, Алеппо, Суэцкий канал, Стамбул, Измид, Синоп, Самсун, Трапезонд, Мудания, Смирна, Галлиполи, Анкара, Кырыкале, проливы Босфор и Дарданеллы. Следовало в строгой тайне проработать возможные маршруты, бомбовую нагрузку и провести по 2 учебных полета над своей территорией с дальностью и навигационными условиями, соответствующими Ближне-Восточному ТВД, включая бомбометание и воздушные бои с встречающимися истребителями. Также в штаб округа были переданы секретные материалы, содержавшие карты, планы, схемы, фотоснимки районов Стамбула, Тавриза, Казвина, Багдада, Мосула, Хайфы.

Планам западным агрессорам не суждено было осуществиться, во-первых, потому что Финляндия понесла поражение раньше, чем Париж и Лондон успели выполнить свой план на северном фланге, предполагаемого фронта войны с СССР. Во-вторых, 10 мая 1940 года вермахт нанёс удар по англо-франко-голландско-бельгийским войскам, В итоге Парижу и Лондону стало не до ударов по Баку. И в-третьих, как не парадоксально, планам англичан и французов не дано было осуществиться, благодаря вторжению на СССР фашисткой Германии.

Как я писал выше 41-й среднебомбардировочный авиаполк был переброшен с финского фронта в Закавказье в апреле 1940 г. Доподлинно неизвестно, участвовал ли Камиль в финской кампании, но совершенно очевидно, что он и его товарищи по 41 авиаполку готовились к отражению коварного удара западных держав из-за спины. Вполне возможно, что Камиль вместе со своими сослуживцами принимал участие в вводе советских войск в Иран (август 1941 г.).

С целью предотвращения активного проникновения Германии в Иран были начаты переговоры с Великобританией (союзницей СССР во время Второй мировой войны) на предмет совместных действий в Иране. Целью операции «Согласие» являлась защита иранских нефтяных месторождений от возможного захвата их войсками Германии и их союзниками, а также защита транспортного коридора (*южный коридор*), по которому союзниками осуществлялись поставки по ленд-лизу для Советского Союза. В ходе Второй мировой войны шах Ирана Реза Пехлеви отказал Великобритании и Советскому Союзу в их просьбе разместить свои войска в Иране. Мотивируя своё участие в данной военной операции против Ирана, советское правительство ссылалось Договор между Советской Россией и Ираном от 1921 года, которыми предусматривалось, что, в случае возникновения угрозы своим южным рубежам Советский Союз имеет право ввести войска на территорию Ирана. В ходе операции вооружённые силы союзников вторглись в Иран, свергли шаха Резу Пехлеви и установили контроль над железными дорогами и нефтяными месторождениями Ирана. При этом войска Великобритании оккупировали южный Иран, а войска СССР оккупировали северный Иран.

С советской стороны общее руководство операцией осуществлял генерал-лейтенант Д. Т. Козлов — командующий Закавказским фронтом, в составе которого было развернуто 44-я, 45-я, 46-я, 47-я общевойсковые армии. В составе 47 армии (командующий: генерал-майор Новиков В. В.) действовал 336 бомбардировочно-авиационный полк (ТБ-3, СБ). Предполагалось активными наступательными действиями частей 47-й армии, действовавшей по направлениям: Джульфа — Хой, Джульфа — Тебриз, в обход Даридизского ущелья, и Астара — Ардебиль, взять под контроль Тебризскую ветвь Трансиранской железной дороги, а также территории между Нахичеванью и Хоем.

В 1942 году суверенитет Ирана был восстановлен, власть перешла к сыну шаха — Мохаммеду. Тем не менее, Советский Союз не хотел терять нефтяные резервы на севере Ирана и держал свои войска в северном Иране до мая 1946 года вплоть до угрозы американцев начать ядерную бомбардировку СССР. Англо-американские части находились намного дольше, прикрывая деятельность Англо-Иранской нефтяной компании.

В начале 1939 г. Камиль Парзулаев был призван служить в рядах РККА и по его просьбе был направлен в Военно-воздушные силы (ВВС). В том же году он поступает на ускоренные курсы подготовки лётчиков в Краснодарское военное авиационное училище лётчиков (ВАУЛ), после окончания которого приобретает военную специальность штурмана (стрелка-бомбардира).

Краснодарское ВАУЛ ведёт свою историю с 19 августа 1938 года, когда по приказу Наркома Обороны СССР в г. Чите была создана 30-я Военная школа пилотов. В октябре 1939 года школа пилотов была переброшена в Батайск на базу расформированной Батайской Первой Краснознаменной школы гражданского воздушного флота имени

Баранова и в том же году от 28 декабря школа была переименована в Батайскую авиационную школу пилотов имени А. К. Серова. Первый выпуск курсантов — 542 лётчика школа осуществила в июне 1940 года, в числе которых значился и Камилль Джамалутдинович Парзулаев. С начала Великой Отечественной Войны, в период с 1940 года по 1944 год лётные кадры готовились по ускоренной программе — курсанты обучались за 6 месяцев, обучение проводилось на истребителях ЛаГГ-3 и ТБ-3 (АНТ-6). С именем Краснодарского ВАУЛ связаны такие знаменитые люди, как Маресьев Алексей Петрович (читинско-батайская летная школа); в период ВОВ - несколько Героев Советского Союза, а также среди выпускников училища уже в наше время много космонавтов. Интересно, что прототипом командира «поющей эскадрильи» в фильме «В бой идут одни «старики»» был выпускник Батайской военной авиационной школы дважды Герой Советского Союза Виталий Попков.



Как сказано выше, курсанты ВАУЛа обучались на разных самолетах. Туполев ТБ-3 - тяжёлый бомбардировщик, использовался в ВВС СССР в 1930-е годы и во время Второй мировой войны в улучшенной модификации. ТБ-3 был цельнометаллическим дюралевым самолётом. Каркас самолёта был составлен из V-образных балок, покрытых устойчивой гофрированной обшивкой толщиной от 0,3 до 0,8 мм. Защита самолёта состояла из лёгких пулемётов в пяти турелях — одна на носу, две сверху в середине фюзеляжа и по одной убирающейся под каждым крылом. В последующих модификация одна верхняя турель была перемещена ближе к хвостовому стабилизатору. ТБ-3 использовался во время боёв на Халхин-Голе в качестве ночного бомбардировщика. Применялся ТБ и во время советско-финской войны. Основным типом фронтового бомбардировщика накануне войны был самолет СБ – 2М – 103. состоявший на вооружении с 1935 г. Самолет СБ (скоростной бомбардировщик) стал одним из самых лучших бомбардировщиков мира периода между мировыми войнами. Замечательное изделие сделали трудящиеся опытного конструкторского бюро (ОКБ), которым руководил орденоносец Андрей Николаевич Туполев. На момент вторжения германских войск на территории СССР, самолеты СБ оставались самыми массовыми фронтовыми бомбардировщиками в ВВС Красной Армии. К этому времени самолет уже устарел и по всем параметрам уступал германским, но на фронте СБ продолжали использовать вплоть до 1943 г. Серийный выпуск осуществлялся с 1936 по 1941 г.г. За годы серийной постройки СБ неоднократно модернизировался. Всего до момента прекращения серийного выпуска в 1941 году было выпущено 6831 самолётов различных модификаций.



Скоростной бомбардировщик СБ – 2М – 103

Авиационные полки, вооруженные самолетами СБ, были подготовлены к боевым действиям днем в простых метеорологических условиях со средних высот. К действиям в сложных метеорологических условиях и ночью было подготовлено только 15,6% экипажей. В каждом авиаполку для полетов ночью была подготовлена одна эскадрилья. Все это не позволяло полноценно использовать боевые возможности частей и соединений бомбардировочной авиации. Дальняя бомбардировочная авиация (ДБА) предназначалась для ударов по глубокому тылу противника в целях подрыва его военно-экономической мощи, для уничтожения линейных сил военно-морского флота, авиации и глубоких оперативных резервов, борьбы с железнодорожными, морскими и автомобильными перевозками. В отдельных случаях она могла привлекаться для поражения живой силы и боевых средств противника на поле боя. Основными типами состоявших на вооружении дальних бомбардировщиков являлись самолеты ДБ-3 разных модификаций. Авиация Южного фронта (среди которой героически сражался 41-й авиаполк) хорошо помогала своим наземным войскам и в период преследования врага от Ростова к Таганрогу. С 27 ноября по 5 декабря она произвела 2230 самолето-вылетов, уничтожила 65 танков, 49 самолетов, 1600 автомашин, 30 орудий, около 6000 солдат и офицеров противника. Итак, военно-воздушные силы, взаимодействуя с наземными войсками Южного фронта, выполнили задачу, поставленную перед ними вышестоящим командованием. За 16 летних дней они произвели более 3800 самолето-вылетов, сбросили на врага 30 000 бомб разного калибра и 5 135 000 листовок, израсходовали около 730 000 патронов и обычных снарядов, 1000 реактивных.

Оборонительное вооружение на СБ-2-М-103 состояло из четырех пулеметов ШКАС калибра 7,62 мм. Два пулемета стояли в носу фюзеляжа у штурмана, у них боекомплект составлял по 860 патронов на ствол. Боекомплект нижней стрелковой точки - 1000 патронов, верхней - 500 патронов. В передней части фюзеляжа самолета размещалась кабина штурмана-стрелка, одновременно он решал задачи бомбардира. Далее размещалась кабина летчика, затем бомбоотсек и ближе к хвосту самолета кабина стрелка-радиста. В бомбоотсек подвешивались бомбы общей массой до 600 кг, на внешнюю подвеску - до 1000 кг. Управление сбрасыванием бомб осуществлялось штурманом с помощью электрических и механических сбрасывателей. В кабине летчика имелся дублированный аварийный механический сбрасыватель. Для отражения атак

воздушного противника самолет СБ 2ИС оснащался тремя стрелковыми установками. В основу конструкции пулеметной установки штурмана было положено требование "быстрого перехода штурмана к стрельбе". Отличительной особенностью конструкции являлся темп стрельбы, порядка 3000-3500 выстрелов в минуту, и небольшой вес.

Летно-технические характеристики СБ-2М-103.

СБ-2 с моторами М-103

Размах крыла 20.3 м

Длина 12.3 м

Высота 3.6 м

Масса пустого 4768 кг

Максимальная взлетная масса 7880 кг

Силовая установка: два х М-103 мощностью по 960 л.с.

Вооружение:

два пулемета ШКАС катара 7.62 мм с боекомплектом по 860 патронов, один пулемет ШКАС с боекомплектом 1000 патронов на верхней турели и один пулемет ШКАС с боекомплектом 500 патронов на нижней фюзеляжной турели. Максимальная масса бомбовой нагрузки 1600 кг.

Летные характеристики:

скорость максимальная 450 км/ч на высоте 4100 м

потолок практический 9300 м

дальность полета 1600 км

Экипаж три человека

Зимой 1941 г. СБ имел важное преимущество перед самолетами люфтваффе - лыжное шасси, позволявшее летать с таких аэродромов, на которых колесные германские аэропланы не имели возможности ни взлететь, ни сесть. В боях под Сталинградом принимало участие значительное количество СБ. СБ-2-М-100А и СБ-2-М-103 использовались как бомбардировщики до 1943 г. Впервые двигатели М-103 мощностью 960 л.с. конструкции инженера Климова были установлены на бомбардировщик СБ в сентябре 1937 г. Самолет получил незатейливое наименование «СБ-2 с моторами М-103». Двигатели - единственное отличие от СБ-2-М-100 А. За необычность внешнего вида СБ с носовым колесом с легкой руки Серго Орджоникидзе получил аэродромное прозвище "Птеродактиль". **СБ 2 М-103** с туннельными радиаторами стали самыми скоростными из серийных бомбардировщиков **СБ**, развивая скорость в 450 км/ч на высоте 4100 м. Такие бомбардировщики серийно строились в 1939-1940 гг. и в строевых частях получили прозвище «Щука» из-за характерной формы капотов двигателей.

«... похоронен на Ростовском направлении».

В то время как враг бросил свою главную группировку в наступление на Москву, на северном и южном участках советско-германского фронта наметился перелом в пользу советских войск. Советские войска, действовавшие в районе Тихвина и под Ростовом, упорной обороной истощили ударные группировки противника, рвавшие на север на соединение с финскими войсками, а на юге — к путям на Северный Кавказ. К середине ноября наши войска остановили наступление противника у Тихвина и севернее Ростова, а затем, перейдя в контрнаступление, отбросили его на запад. В частности, контрнаступление советских войск под Ростовом преследовало двоякую цель: во-первых, разбить вражескую группировку, угрожающую Ростову; во-вторых, сковать силы противника, не допустить их переброски к Москве и этим облегчить оборону столицы и переход советских войск в контрнаступление на центральном участке фронта. В первой

половине ноября 1941 года противнику не удалось осуществить прорыв на Шахтинском направлении с последующим выходом в тыл Ростову. Тем не менее, выход его сил в район Миллерово, Астахово, Аграфеновка (60 км севернее Ростова) осложнил положение войск Южного фронта на ростовском направлении. Усилив свою группировку, противник мог последующими ударами угрожать непосредственно Шахтинскому промышленному району и важной железнодорожной магистрали Воронеж — Ростов. Противник получил также возможность развивать наступление в северном и северо-восточном направлениях на Каменск и Ворошиловград, особенно на стыке 9-й и 18-й армий с целью расчленения войск Южного фронта, охвата и поражения 12-й и 18-й армий и выхода на рубеж реки Северский Донец. Кроме всего, полу охватывающее положение немецких войск по отношению к советским войскам облегчало противнику удар во фланг 56-й отдельной армии, оборонявшей Ростов.



Все эти обстоятельства настойчиво требовали скорейшего осуществления готовившегося контрнаступления с целью разгрома 1-й танковой армии противника. Ставка Верховного главнокомандующего (ВГК), давая указания на разгром 1-й немецкой танковой армии, требовала не только остановить продвижение противника, но и отбросить его на запад, чтобы ликвидировать угрозу прорыва на Кавказ. Более того, активные наступательные действия войск Южного фронта должны были сковать основные силы группы армий «Юг» и не позволить немецкому командованию усилить за ее счет группу армий «Центр» на московском направлении, где происходили в это время решающие события. Советские войска были примерно равными по численности. А по танкам противник имел двойное превосходство.

Для усиления авиации Южного фронта Ставка придала ему на период контрнаступления резервную авиационную группу, две смешанные авиационные дивизии. Авиация Южного фронта и поддерживающая его авиация Главкома Юго-Западного стратегического направления насчитывала немногим более 200 самолетов (истребителей

— 70, бомбардировщиков — 120, штурмовиков — 13), причем в бомбардировочной авиации 2/3 самолетов были ночные бомбардировщики типа По-2. Из общего количества авиации на направлении главного удара 37-й армии действовали 159 самолетов. По данным нашей разведки, противник на этом участке фронта располагал примерно 200 самолетами.

Ввиду неблагоприятных метеорологических условий авиация фронта до 20 ноября действовала неэффективно и не могла обеспечить необходимую поддержку наземным войскам. С 20 ноября авиация активизировала свою боевую деятельность и уничтожала противника в наиболее сильных опорных пунктах, содействуя продвижению наших войск. Вследствие медленных темпов наступления ударная группировка войск Южного фронта до утра 22 ноября не оказала влияния на те бои, которые вели в этот момент главные силы моторизованных корпусов врага в районе Ростова. Противнику удалось занять Ростов, оттеснив войска 56-й отдельной армии к югу за реку Дон и к востоку в направлении на Новочеркасск, на рубеж Грушевская, Большой Мишкин. После перегруппировки войск с правого фланга 37-й армии на участок фронта Стоянов — Генеральское Южный фронт возобновил наступление. Главные силы 37-й армии наносили удар с фронта Стоянов — Генеральское через Султан-Салы на западную окраину Ростова, а 9-я армия двигалась на Ростов через Большие Салы. Штурмовые и бомбовые удары по врагу осуществлялись непрерывно. Они не только наносили ему тяжелые потери в живой силе и технике, но и держали его в постоянном напряжении, изматывая физически и морально. Сложные метеорологические условия ограничивали действия военно-воздушных сил. Однако и при такой погоде они старались помочь наземным войскам. Довольно мощный удар по колоннам автомашин и танкам Клейста нанесли летчики 5-го скоростного бомбардировочного авиаполка. С улучшением погоды наша авиация активизировала боевые действия. Теперь она более эффективно поддерживала свои наземные войска. Авиация Южного фронта (среди которой героически сражался и 41-й авиаполк) хорошо помогала своим наземным войскам и в период преследования врага от Ростова к Таганрогу. С 27 ноября по 5 декабря она произвела 2230 самолето-вылетов, уничтожила 65 танков, 49 самолетов, 1600 автомашин, 30 орудий, около 6000 солдат и офицеров противника. Уничтожение живой силы и техники противника на поле боя и в ближайшей оперативной глубине являлось на протяжении всей войны главной задачей бомбардировочной авиации, что отвечало ее основному предназначению, состоявшему в непосредственной поддержке сухопутных войск. Основными объектами действий бомбардировщиков на поле боя являлись войска в боевых порядках, артиллерийские и минометные батареи, скопления войск (вторые эшелоны, ближние резервы), опорные пункты и другие объекты в глубине поля боя, поражение или разрушение которых содействовало наступлению своих войск и задержке отхода противника или обеспечивало войскам успешную оборону. В воздушных боях советские летчики уничтожили 76 вражеских самолетов - 61 в воздухе и 15 на земле. Они разрушили 3 водные переправы, вывели из строя 90 орудий, 2500 автомашин и 140 танков. Наши потери составили 32 самолета, из них в воздушных боях мы потеряли всего пять. Как это ни печально, среди последних потерь был и экипаж Камиля Парзулаева.

56-я армия наступала тремя группами и наносила удары на Ростов с трёх направлений. Под натиском советских войск противник вынужден был начать отступление из ростовского „мешка“. Наибольшее сопротивление враг оказал главным силам 37-й армии и западной группе 56-й армии, наступавшим навстречу друг другу. Гитлеровцы стремились во что бы то ни стало помешать этим войскам соединиться и завершить окружение немецких дивизий». Через два дня в результате контрнаступления советских войск был освобождён Ростов-на-Дону. "В тот же день И. В. Сталин послал главнокомандующему Юго-Западного направления Маршалу Советского Союза С. К. Тимошенко и командующему Южным фронтом генерал-полковнику

Я. Т. Черевиченко телеграмму: «Поздравляю вас с победой над врагом и освобождением Ростова от немецко-фашистских захватчиков. Приветствую доблестные войска 9 и 56 армий во главе с генералами Харитоновым и Ремезовым, водрузившие над Ростовом наше славное советское знамя».

В общей сложности немцы потеряли 30.000 чел. убитыми, ранеными и пленными, 154 танка (т.е. практически все боеготовые машины), 245 орудий, 93 миномета, 1455 автомашин. Была разбита победоносная 1-ая танковая армия, освобожден крупный город, остались закрытыми ворота на Кавказ, скованы силы Гитлеровской армии Юг, что облегчило положение под Москвой.

Таким образом, Камиль Парзулаев погиб («сбит противником, разбился, сгорел вместе с самолетом, похоронен на Ростовском направлении») на 159-й день Великой Отечественной войны. Теперь, спустя многие десятки лет, когда я выезжаю в горы Дагестана, я смотрю вверх, в синее небо и высматриваю в стае орлов своего брата. Нет, он не умер! Он там, в вышине, среди гордо реющих орлов.

От автора: вся информация, используемая в этой статье, получена из открытых источников. В период написания статьи автор не имел доступа к секретным документам.