

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ФАДЕЕВ АЛЕКСАНДР ИЛЬИЧ

родился 23 апреля 1911 года в д.Покровское, Истринского района, Московской области в многодетной крестьянской семье. Его родители Илья Петрович и Ирина Филипповна позаботились о том, чтобы сын получил хорошее образование. Начальную и среднюю школы Александр окончил в деревнях Покровское и Телепнево. С 1930 года жил в городе Москве. В 1934 году с отличием окончил Московский строительный техникум гражданских сооружений и аэроклуб.

В Красной Армии с 1934 года. По призыву ЦК ВЛКСМ «Молодежь на самолеты» А.И.Фадеев поступил в Одесскую военную авиационную школу пилотов по окончании которой в 1936 году, получил назначение пилотом в 52-й скоростной бомбардировочный авиаполк (СБАП) 62-й бомбардировочной авиадивизии Киевского Особого Военного округа (КОВО) г.Овруч, Житомирской области. В 1939-40 годах – участник освободительного похода в Западные области Украины и Белоруссии, советско-финской войны. Член ВКП(б)/КПСС с 1940 года.

Войну Александр Фадеев встретил в родном Подмоскowie – проводил отпуск вместе с семьёй. Его авиаполк находился на западе, где в первый же день всё полыхало огнём. Собрался мгновенно, распрощался с семьей и 22-го июня – в путь. Через сутки был уже в своём военном городке. Его встретил изрытый воронками бомб аэродром. Многих товарищей уже не было в живых. Командира полка не узнать: осунувшееся от перегрузки лицо, воспаленные бессонницей глаза. Встретив Фадеева, он устало произнес:

– Вот видишь, как всё произошло?..

А наутро старший лейтенант Фадеев поднялся в воздух. Вёл группу бомбардировщиков майор Борисов, рядом с Фадеевым – старший лейтенант Ефремов, другие товарищи. По зрелым почти хлебам ползли вражеские танки. С высоты их отчетливо видно. Бомбардировщики, вылет за вылетом, сбрасывали на них бомбы, обстреливали живую силу из пулемётов. Одна группа уходила, на подлёте оказывалась другая.

Война не щадила. Она безжалостно вырывала из рядов лётчиков лучших боевых друзей. Всякое случалось и с Фадеевым. Приземлялся на горящем самолёте и спасал экипаж, выигрывал бой при схватке с пятью истребителями противника, возвращался с задания с пробитыми баками без горючего.

Куда только не бросала Фадеева судьба. И всюду – бои, бои, бои. Как командир эскадрильи, он водил за собой по три, по шесть, по девять, по двенадцать бомбардировщиков. Сражался в небе над Сталинградом, на Орловско-



Курской дуге, участвовал в Севской, Гомельской, Мозырь-Калинковичской, Рогачевской, Варшавской, Познаньской операциях, бомбил города Штеттин, Кюстрин, летал над Берлином. Всего совершил 186 успешных боевых вылетов, участвовал в 69 групповых боях с вражескими истребителями.

Из воспоминаний А.И.Фадеева: «Очень хорошо запомнил боевой эпизод, когда мой самолёт впервые был подождён четвёркой фашистских истребителей Me-109.

В начале августа 1941 года экипаж в составе командира звена старшего лейтенанта А.И.Фадеева, штурмана самолёта лейтенанта А.Н.Качанова и стрелка-радиста старшего сержанта Н.П.Барулина на самолёте СБ (самолёт Пе-2 был неисправен) вылетел на разведку войск противника. Погода – ни облачка. После сбрасывания бомб, на высоте 1200-1300 м. в момент фотографирования танковой колонны, наш самолёт был атакован четвёркой истребителей Me-109. Завязался неравный бой. В первые минуты боя стрелок-радист сумел своим пулемётным огнём поразить фашистский истребитель, который задымил и в сопровождении другого истребителя, снижаясь, взял курс на запад. Маневрируя и отбиваясь от атак истребителей противника, я перевёл свой самолёт на бреющий полёт, который ограничивал манёвр немецким истребителем и исключал возможность атак по нашему самолёту с нижней полусферы. Под самолётом стоял могучий лес. Только я подумал о своих действиях в случае отказа авиационной техники из-за поражения пулями противника, или моего тяжёлого ранения – стрелок-радист доложил, что у него кончились патроны, а атаки истребителей продолжаются.

– Пулемёт не оставлять! Делай вид, что ты по истребителям ведёшь огонь! – приказал я стрелку-радисту.

На некоторое время наш обман удавался, но лётчики фашистских истребителей это поняли и, пристроившись к нам в хвост, в упор начали по очереди, сменяя друг друга, расстреливать наш беззащитный самолёт. Бросая свой самолёт из стороны в сторону, мне как-то удавалось сбивать прицельный огонь истребителей, но уйти от поражения не удалось. В левой консоли крыла, за двигателем, возник пожар, а через короткий промежуток времени отказал левый двигатель. Шлейф чёрного дыма далеко уходил за самолёт. С отказом двигателя резко упала тяга, а с ней и скорость полёта. Однако полёт продолжался, продолжались и атаки истребителей. Появившаяся за самолётом чёрная струя дыма быстро увеличивалась и с каждой секундой нарастала опасность взрыва. Чтобы удержаться в хвосте нашего самолёта, фашистские лётчики для уменьшения скорости полёта своих самолётов, выпустили воздушные тормозные щитки, а затем и шасси. Пули по нашему самолёту летели градом. Меня и впереди сидящего штурмана от пуль спасала бронеспинка, а что спасало стрелка-радиста, у которого такой бронеспинки нет – одному богу известно.

С каждой секундой полёта воздушная обстановка резко усложнялась. От горящей левой половины крыла в кабину лётчика начали интенсивно поступать горячие удушливые газы. С каждой секундой самолёт мог взорваться. Впереди, как и в начале, стоял, как мне казалось, ещё более могучий, более

сукастый лес. Нужна, очень была нужна маленькая безлесная полянка! За немногие минуты полёта на горящем самолёте под градом пуль истребителей противника в моём сознании молнией промелькнула вся моя жизнь. Вспомнил деревенских родных и близких, всех своих товарищей, которые, храбро защищая свою землю в неравном бою, преждевременно ушли из жизни, а главное о том, что меня бьют, а я ничего не могу сделать. Думал – вот и мой черёд настал... И тем не менее мелькание разных мыслей в голове не заслонили главного – борьбы за жизнь. Выдержка и хладнокровие победили. Не вышло!!!

Впереди показалась небольшая площадка свободная от леса. Это был маяк спасения. Немедленно аварийно выключил правый двигатель, для потери скорости полёта полностью выпускаю посадочные щитки, увеличиваю угол атаки самолёта и буквально на линии, где кончается лесной массив, самолёт, потеряв скорость, с парашютированием «плюхнулся» на землю. Прополз на фюзеляже несколько десятков метров, встретив дренажную канаву, наполненную водой, резко развернулся на 90 градусов и остановился. Какое-то мгновение, которым воспользовался наш экипаж для покидания горящего самолёта, самолёт казалось «подумал» и дал нам 5 секунд, а затем, не дожидаясь слов нашей благодарности за спасение трёх человеческих жизней, взорвался.

Фашистские стервятники, не ожидая происшедшего, проскочив вперёд, мгновенно убрали шасси и воздушные закрылки, быстро, боевым разворотом развернулись на 180 градусов, имея целью добить оставшихся в живых членов экипажа (у фашистов так полагается). Находясь в вираже, прошли вокруг столба чёрного дыма от горящего нашего самолёта, убедившись, что добить некого, и убрались восвояси. Мы же экипажем, выйдя из леса, где спокойно сидели, чумазные от копоти и мокрые от пота, пожинали плоды первого в Великой Отечественной войне исхода неравного боевого поединка. Счёт ведь был равным – один к одному. Мы этим были очень довольны. Пламя быстро погасло. От самолёта остались носовая, хвостовая части фюзеляжа, а также консоли крыла. Когда мы осмотрели оставшиеся части, то не поверили глазам своим. Обшивка оставшейся хвостовой части самолёта была вся изрешечена пулями и больше походила на хозяйственную кухонную тёрку. А пол кабины стрелка-радиста буквально целиком усеян пулями. То, что я и штурман остались невредимы, это было понятно – мы находились за бронестинкой, которую пули не пробивали. А вот как стрелок-радист отделался только лёгким пулевым ранением в ногу – до сих пор не понятно. На третий день наш экипаж вернулся в авиапункт... ».

За период Великой Отечественной войны при выполнении боевых заданий самолёт А.И.Фадеева в результате обстрела зенитной артиллерией и истребителями противника сбивался 4 раза. Во всех случаях подбитые или горящие самолёты удавалось сажать на свою территорию. За время войны не погиб ни один член экипажа летчика А.И.Фадеева.

Только по далеко неполным данным бомбами и пулемётным огнём групп ведомых им в бой самолётов противнику был нанесён колоссальный ущерб в живой силе и технике. Уничтожено и повреждено 38 танков врага, 7 железнодорожных платформ с танками, 445 автомашин, 2 железнодорожных эшелона с

живой силой, 130 вагонов, 9 заводских корпусов, 6 складов с боеприпасами, свыше 500 солдат и офицеров противника.

Перечислять победы и успехи легко. Но как они давались? Кровь стыла в жилах.

...Командир полка подполковник Якобсон вызвал Фадеева в спешке.

– Вылетишь на разведку. Подполковник развернул планшетку с картой, показывает:

– Смотрите. Вот переправа. Отсюда идёт дорога противника к Сталинграду. Её надо разведать. Имейте в виду – переправа охраняется большим количеством зениток. Возможно, придётся вызвать огонь на себя. Иначе немцы не раскроются.

– Есть лететь на разведку! – отчеканил Фадеев, ставший уже к этому времени капитаном.

...Занималось погожее осеннее утро. Командир экипажа Фадеев, штурман старший лейтенант Кочанов, воздушный стрелок-радист старшина Барулин заняли места в самолёте. Взревев моторами, «Петляков-2» взмыл в небо. Высота 6500 метров. Вдали серебристый Дон. Никаких признаков скопления войск не видно. «Значит, замаскировались, гады», – подумал про себя Александр Ильич. Штурман занялся расчётами. По его предположениям, цель где-то здесь, близко. Но где? Распознать непросто. А зенитки молчат. Фадеев тем временем «ходит» вдоль реки туда и обратно, дразнит немцев. И вот гитлеровцы сорвались, не выдержали их нервы – зенитки заговорили вовсю. Экипаж не успевал фиксировать на плёнку расположение батарей.

Ещё заход на цель. Взрывы зенитных снарядов становятся гуще и гуще. Строго выдерживаемый боевой курс самолета даёт возможность в полную меру работать фотоаппарату. Среди кустарников стали при более пристальном осмотре проглядываться танки, орудия, автомашины.

Самолёт в кольце разрывов, опасность возрастает. Лётчик невольно крепче сжимает штурвал. И вдруг снарядом разбивает руль глубины, управление бомбардировщиком усложнилось.

– Отворот! – слышит Фадеев в шлемофоне голос штурмана. Разведка закончена.

Командир экипажа понимал: теперь надо быстрее, уходить из опасной зоны. Иначе собьют самолёт, все данные разведки пропадут.

Фадеев закладывает бомбардировщик в крен. Зенитки продолжают бить, судя по разрывам снарядов. Но уже в хвост самолету. И тут, так некстати, вынырнули из-за облаков «Мессершмитты». Неминуем бой.

Старшина Барулин докладывает командиру обо всём, что происходит в задней полусфере. Фадеев маневрирует. Все члены экипажа действуют четко, согласованно.



Бомбардировщик преследуют пять истребителей. Одни заходят сверху, другие спереди. Капитан разворачивает машину им в лоб. Следует длинная пулемётная очередь. «Мессершмитт» качнулся и задымил, вышел из боя. Теперь бой вести нашим легче. Бой продолжался до тех пор, пока не кончились патроны и у наших, и у фашистов. К тому же у Фадеева горючее на исходе. А аэродром ещё далеко, под Сталинградом.

Фадеев тянет машину по прямой, чтобы сократить путь. Но стервятники не отпускают, норовят идти с бомбардировщиком рядом, крыло в крыло, пытаются сбить с курса, заставить наших развернуться в обратном направлении. Через остекление кабины Фадеев видит рожи фашистских лётчиков. Ведущий «мессершмиттов» показывает, мол, разворачивайся!

«А что, если из пистолета вмазать ему в морду», – мелькнула мысль у Фадеева. Рука потянулась к кобуре. Но гитлеровцы разгадали замысел, оба сразу отвернули и взмыли вверх.

В итоге победа за советскими соколами. Наш экипаж сбил вражеский истребитель, успешно выполнил приказ на разведку и пусть с трудом, но дотянул до своего аэродрома.

А разве вычеркнет из памяти Фадеев такой эпизод.

Это было 18 февраля сорок пятого. Он вёл пять «Петляковых-2» на бомбардировку живой силы и техники противника в населённом пункте Реети. При подходе к цели в бензобак левой плоскости его бомбардировщика угодила снаряд зенитки. Ситуация не обескуражила опытного пилота. На повреждённом самолёте Фадеев вывел свою пятерку бомбардировщиков на заданную цель и, несмотря на сложные метеорологические условия, с высоты шестисот метров произвёл бомбометание. И очень удачно! Но, к большому сожалению, его самолет в это время загорелся. Ничего другого не оставалось, как «перетянуть» «Петлякова-2» за линию фронта. И он добился своего – посадил горящий бомбардировщик на своей территории. Самолёт, конечно, сгорел. Зато весь экипаж остался невредимым. Через час капитан Фадеев со своими товарищами по экипажу летел уже на выполнение нового задания на другом самолёте.

И ещё один эпизод... Внизу простирался Берлин. Исход войны уже предрешен. Но гитлеровцы всё ещё сопротивляются. Александру Фадееву трудно было сдержаться, чтобы не бросить свой «Петляков-2» в пикирование. Однако он сдержался. На этот раз его полёт носил агитационный характер – на борту были листовки.

Разрезая крыльями воздух, самолёт Фадеева несся по прямой. Точка разворота – рейхстаг. На серебристых нитях железной дороги – воинские эшелоны. Вот он – Силезский вокзал. Штурман экипажа – теперь в этой роли был Дмитрий Лось – сбрасывает листовки. Старшина Барулин передаёт на землю своему командованию по радию: «Задание выполнено!».

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом отвагу и героизм, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 мая 1946 года, гвардии майору Фадееву Александру Ильичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 7039).

238

647

943

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

Фамилия, имя и отчество - ФАДЕЕВ Александр ИльичВоенное звание - Гвардии майорПолучность, часть - Командир взвизосырты №6 Гвардейского бомбардировочного авиационного Сталинградского Краснознаменного Полка.Представляется к званию Герой Советского Союза

1. Год рождения - 1911
2. Национальность - Русский
3. С какого времени состоит в Красной Армии - с 1934 года.
4. Партийность - Член ВКП(б) с 1940 года, партийный № 3030326
5. Участие в боях (где и когда) - 3 освобождения Западной Украины в 1939 году, в Финской кампании 1939-1940 г.г., в Отечественной войне с 22.6.1941 по 22.3.1942 на Уго-Западном и Сталинградском, с 1.12.1942 по 2.2.1943 на Довском, с 22.3.1943 по настоящее время на Пенгальском, Белогусском и 1-ом Белогусском фронтах.
6. Имеет ли ранения и контузии - Не имеет.
7. Чем ранее награжден - Орденами : " КРАСНОЕ ЗНАМЯ "-1942, " КРАСНОЕ ЗНАМЯ "-1943, ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПЕРВОЙ СТЕПЕНИ и АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО - 1944, медаль " ЗА СЛОБОДУ СТАЛИНГРАДА "- 1942, медаль " ЗА ВОЕННЫЕ ЗАСЛУГИ "-1944 (за выслугу лет в ЧА).
8. Таким РВЗ призван - Ленинским РВЗ г.г. Москва
9. Постоянный домашний адрес - [REDACTED]

1. КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЛИЧНОГО ВОЕНОГО ДОЛЖИГА ИЛИ ЗАСЛУГ

Участвуя в Отечественной войне с 22.6.1941 года по настоящее время на Уго-Западном, Сталинградском, Довском, Пенгальском, Белогусском и 1-ом Белогусском фронтах совершил 163 успешно выполненных боевых вылетов.

После последнего награждения совершил 30 успешных боевых вылетов, из них 3 с парашютом.

За период Отечественной войны совершил 20 вылетов на разведку глубоких тылов и коммуникаций противника при сильном противодействии истребительной авиации и зенитной артиллерии.

Принимал участие в героическом обороне СТАЛИНГРАДА, в Орловско-Курской, Савской, Гомельской, Мозырско-Таленковичской, Рогачевской, Бобруйской, Запятвской, Поневьской операциях и в настоящее время продолжает исполнять свои обязанности на территории Германии, участвуя в налетах на города : ШТАТГАР, ШТЕТТИН, КИСТРИН и др.

Одним из первых в боях за СТАЛИНГРАД увеличил бомбовую нагрузку на самолет ДБ-2 до 1000 кг., за что от Командующего 3 ЗА получил благодарности.

Обладает высоким мастерством ведения группы самолетов в бою.

С начала боевых действий выполняет боевые задания в качестве ведущего группы по 3, 3, 0, 13 самолетов.

Принимал участие в 60 групповых воздушных боях с истребителями противника.

Выполняя боевое задание на разведку был атакован пятью вражескими истребителями ИЕ-109, но благодаря мужеству, хладнокровию и отличной технике пилотирования ушел от преследования врага. На сильно поврежденной машине произвел благополучную посадку на своем аэродроме. Жизнь экипажа и самолет были спасены.

При выполнении боевых заданий спокоен, мужественен, смел.

Эскадрилья Гвардии майора БАЛЕЕВА, после его последнего награждения произвела 240 успешно выполненных боевых вылетов, с боевым налетом 375.00.

45 человек личного состава эскадрильи за образцовое выполнение боевых заданий на фронтах Отечественной войны удостоены высоких Правительственных наград.

В 1944 году 8 летчиков лично товарищем БАЛЕЕВЫМ переучены работе на материальной части самолета ИЕ-2 и введены в строй. В настоящее время они успешно выполняют боевые задания.

Бомбами и пулеметным огнем групп, воюющих им в бою противнику нанесен колоссальный ущерб в живой силе и технике. По неполным данным уничтожено и повреждено: автомашин 445, штабных автомашин 2, паровозов 3, танков 38, платформ с танками 7, вагонов 130, ж.д. эшелонов с живой силой, боеприпасами и военным имуществом 10, цистерн с горючим 2, складов с боеприпасами 5, ж.д. складов и пакгаузов 3, ж.д. депо 1, заводских корпусов 9, пехот 1378 3, ж.д. стрелок 13, артиллерийских орудий 31, блиндажей 8, окопов и ходов сообщений 42, солдат и офицеров 500, подвоз с поездами 25, вызвано взрывов 7, очагов пожаров 38, прямыми попаданиями бомб разрушено шоссе в 32 местах, отмечено 156 прямых попаданий в скопления войск и скопления противника, разрушено ж.д. полотно в 43 местах, станционных сооружений 10, построек 275, уничтожено самолетов на аэродромах 2.

В бою проявил отвагу, мужество и героизм.

Его боевые эпизоды:

17.3.1942 года экипаж в составе: летчик - Гвардии майор БАЛЕЕВ, штурман - Гвардии капитан КАЧАНОВ, воздушный стрелок-радист Гвардии старшина БАТУЛИН, произвел разведку войск противника в районе ИЛЕЧАЯ, СУТОВИЧИНО, КАЛАЧ. В районе н.п. ЗЕРТЧИЙ экипаж был атакован пятью ИЕ-109. Обводя атаки истребителей противника тов. БАЛЕЕВ упорно продолжал выполнять боевое задание. Один ИЕ-109 в групповом огне экипажа был сбит. Остальные продолжали атаки. Умело маневрируя и не давая возможности истребителям вести прицельный огонь экипаж продолжал отбивать атаки противника. Прямим попаданием снаряда ЭРЛИКОН был пробит руль глубины и произошло заклинение. Продолжить полет стало почти невозможным. Несмотря на планируя тов. БАЛЕЕВ призвал поврежденный самолет на свой аэродром. Через 20 минут на другом самолете он ушел выполнять новое боевое задание и отлично выполнил его.

21.3.1942 года экипаж в том же составе выполнял боевое задание на разведку переправ через р.ДОН в районе ТРЕХОСТОЗНАЧ. При подходе к цели осколком снаряда ЗА противника бензобаки второго экипажа, бензин полился огнем. Угрожалось воспламенение левых моторов. Несмотря на это тов. БАЛЕЕВ не свернул с боевого пути, обросил бомбы точно по цели на скопление живой силы и техники противника, в результате чего вызвано 2 очага пожара. На своем зародком возвратился на одном работающем моторе и благополучно произвел посадку. Полет на одном моторе продолжался 45 минут. Тов. БАЛЕЕВ спас жизнь экипажа и дорогостоящую материальную часть.

23.1.1943 года экипаж в том же составе, в составе звена выполнял боевое задание на бомбометание живой силы и техники противника в районе севернее гор. СТАЛИНГРАД. Прямим попаданием FAB-250 уничтожен склад боеприпасов, сопровождавшийся сильным взрывом и вызвано 3 очага пожара. Задание выполнено отлично.

10.7.1943 года, ведущим группы 9 ПЕ-2 бомбардировали скопление танков и автомашин противника в н.п. САМУХОВКА. Бомбометание производилось при сильном противодействии ЗА противника. Несмотря на это его группа задание выполнила успешно. Уничтожено : 3 танка, 3 автомашин, 5 оскотов и ходов сообщения, 2 постройки. За отличное выполнение боевого задания всему летному составу объявлена благодарность Командующим Фронтом и получена благодарная от танкистов Фронта (шифротелеграмма). В результате массированного налета нашей авиации танковая атака противника была сорвана и противник в этот день обращен в бегство. Результаты бомбометания подтверждены фотосхемами № 68, 71.

17.7.1943 года, ведущим группы 9 ПЕ-2 бомбардировали скопление живой силы и техники противника в лесу севернее ЧЕРМОШНОЙ. Произведя в этот день два боевых вылета его группой уничтожено 35 автомашин. Данные бомбометания подтверждены фотосхемами № 111-115.

13.1.1944 года, ведущим группы 9 ПЕ-2 бомбардировали ж.д. станцию КОПТЕВИЧИ. Уничтожено 10 ж.д. вагонов, 4 производственных здания, 1 склад, 3 автомашин и 7 повозок. Фотосхемы № 12, 13.

14.1.1944 года, ведущим группы 9 ПЕ-2 бомбардировали ж.д. станцию СТАРШИКИ в результате чего уничтожено : 1 паровоз, 17 вагонов, 5 автомашин, разрушено ж.д. полотно в 5 местах. Данные подтверждены фотосхемой № 14.

16.6.1944 года, ведущим группы 9 ПЕ-2 бомбардировали скопление техники и живой силы противника в районе н.п. ТИТОЗКА. Бомбардированием уничтожено : 3 автомашин, 3 огневых точки, 35 домов, повреждено 3 автомашин, 20 построек, шоссе, по которому двигалась автоколонна противника. Группа выполнила боевое задание при сильном обстреле ЗА противника, но благодаря искусному противозачитному маневру потерь не имела. Задание выполнено успешно. Фотосхемы № 80, 82.

27.6.1944 года заместителем ведущего группы 9 ПЕ-2, ведущим группы Гвардии полковник ЯКОБОВ, бомбардировали окруженные войска противника в районе БОБРУЙСК. Противнику нанесен колоссальный ущерб в живой силе и технике. Данные подтверждены фотосхемой № 97, личным осмотром и показаниям местного населения.

18.2.1945 года, ведущим группы 5 ПЕ-2 бомбардировали живую силу и технику противника в н.п. ТЕБТИ. При подходе к цели самолет тов. БАЛЕЕВА был подбит огнем ЗА противника (прямое попадание в бензобаки левых плоскостей). Бомбометание производилось с высоты 600 метров, в сложных метеоусловиях при сильном противодействии ЗА противника. На поврежденном само-

241

лета он повел группу на цель, произвел бомбометание по заданной цели. В момент фотографирования самолет загорелся. Тов. БАТЕЕВ перетянул линию фронта, посадил горящий самолет на своей территории. Самолет отгорел. Экипаж невредим. В результате бомбардирования уничтожено 4 жилых дома, 5 построек. Задание выполнено успешно. Данные бомбометания подтверждены фотосхемой № 78.

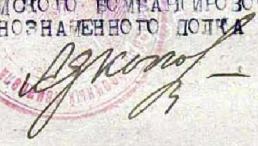
28.2.1945 года ведущим группы 3 ПЕ-2 бомбардировали укрепленный опорный пункт противника РАБЕНШТАЙН. Бомбардирование производилось при сильном обстреле 3А противника, но несмотря на это задание выполнено отлично. В результате бомбардирования уничтожено: 75 жилых домов, 6 автомашин, 1 артиллерия, повреждено 10 жилых домов, 2 автомашин, вызвано 3 крупных очага пожара. Результаты бомбометания подтверждены фотосхемами №№ 114-116.

Успешность выполнения боевых вылетов подтверждается фотопленками и оперативными документами, хранящимися в штабе полка.

Лично дисциплинированный, культурный, скромный офицер. Требователен к себе и подчиненным. Твердой рукой осуществляет воинскую дисциплину в своей эскадрилье. Морально устойчив. Дисциплина в эскадрилье хорошая. Ввел в строй молодой летний состав и сколотил хорошую, боевую авиаэскадрилью.

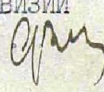
За отличное выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявление при этом отваги, мужества и героизма представляю к высшей Правительственной награде -

- званию ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

КОМАНДИР 96 СТАЛИНСКОГО БОМБАДИРОВОЧНОГО АВИАЦИОННОГО
СТАЛИНСКОГО КРАСНОЗНАМЕННОГО ПОЛКА (ПОВОСН.)
Гвардии полковник :-  

"31" марта 1945 года

Достоин Высшей Правительственной награды -
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

КОМАНДИР 301 БОМБАДИРОВОЧНОЙ АВИАЦИОННОЙ
ГОМЕЛЬСКОЙ ОРДЕНА КУТУЗОВА ДИВИЗИИ
ПОЛКОВНИК 

/ ФЕДОРЕНКО/

"9" апреля 1945 года.

242

6

достоин представления к Высшей Правительственной награде -
" ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА "

КОМАНДИР 3 БОМБАДИРОВОЧНОГО АВИАЦИОННОГО
БОБРУЙСКОГО ОРДЕНА СУВОРОВА КОРПУСА
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ
/ КАРАВАЦКИЙ /

"15" апреля 1945г.

достоин высшей Правительственной награды -присвоения звания -
" ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА "

КОМАНДУЮЩИИ 16 ВОЗДУШНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ- ПОЛКОВНИК АВИАЦИИ
/С. РУДЕНКО /

"15" 5 1945 года



авительственной награды - присвоения звания -
" ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА "

КОМАНДУЮЩИИ ВОЙСКАМИ
1-ГО БЕЛОРУССКОГО ФРОНТА
МАРШАЛ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
/Г. ЖУКОВ /

ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА
1-ГО БЕЛОРУССКОГО ФРОНТА
ГЕНЕРАЛ -ЛЕИТЕНАНТ
/ ТЕЛЕГИН /

"14" 6 1945 года.

Произвел 168 боевых вылетов на
самолете Ил-2 на бомбардировки.

И.И. Билин

Присвоено звание
Героя Советского Союза
с вручением ордена Ленина
и медали "Золотая Звезда".
Указ Президиума Верхов-
ного Совета Союза ССР
от "15" 5 1946г.

После окончания войны гвардии майор А.И. Фадеев до 1947 года служил в Германии. В 1951 году по окончании Курсов усовершенствования офицерского состава при Военно-воздушной академии продолжил службу в Управление боевой подготовки Главного штаба Военно-Воздушных Сил Советской Армии. С 1957 года полковник А.И.Фадеев – в запасе. Работал в Управление авиационной подготовки ЦК ДОСААФ СССР.



Награждён орденами: Ленина, Красного Знамени – четырежды, Александра Невского, Отечественной войны 1-й степени – дважды, Красной Звезды, медалями: «За боевые заслуги» и многими другими.

Жил в г.Москве на ул.Маршала Бирюзова, д.36. Умер 25 января 1999 года. Похоронен на Ваганьковском кладбище в г.Москве.





Надгробный памятник,
установленный на Ваганьковском
кладбище (участок № 3) в Москве.

Фото Валерия Воробьева,
11.06.2011 года.

Источники:

Хорошёвский объединённый военный комиссариат (Строгино,
Хорошёво-Мнёвники, Щукино), учётная карточка А.И.Фадеева.
Общественная организация «Клуб ИСТОК» г.Истра, М.О.

Сайты: Яндекс. Картинки.; <http://podvignaroda.ru/>; warheroes.ru;
polkmoskva.ru; pokrovsosh.ucoz.ru; www.clubistok.ru.