

# Артем Драбкин Я дрался на Ил-2

Война и Мы – 0



и правка: Андриянов Петр (assaur1@rambler.ru)  
«Я дрался на Ил-2»: Яуза, Эксмо; Москва; 2005  
ISBN 5-699-11271-5

## Аннотация

*Книга Артема Драбкина «Я дрался на Ил-2» продолжает серию основанных на собранных автором записях и интервью книг. В этой книге читатель встретится с летчиками-штурмовиками, стрелками и механиками, воевавшими и обслуживавшими легендарный штурмовик Ил-2. Полные драматизма штурмовки и воздушные бои, требующие от летчика концентрации всех навыков, опыта, воли, вынужденные посадки и полеты в сложных метеоусловиях, нервное напряжение перед атакой, потеря товарищей и быт летчиков — все эти аспекты жизни летчиков-штурмовиков на фронтах Великой Отечественной оживают в рассказах ветеранов. В своих воспоминаниях они делятся с нами и тактическими приемами, позволявшими выжить в бою, и небольшими радостями, доступными летчикам после успешного боевого дня.*

*По материалам сайта «Я помню» [www.iremember.ru](http://www.iremember.ru)*

**Артем Драбкин  
Я дрался на Ил-2**

*Военное дело  
просто и вполне  
доступно здравому  
уму человека.  
Но воевать сложно.*  
**К. Клаузевиц**



### От автора

Материал для этой книги собирался в период 2001—2005 годов. За это время я опросил около двадцати ветеранов, воевавших в штурмовых авиаполках. Сбор материала был достаточно трудным в силу того, что боевой вылет штурмовика состоит из рутинных действий, отработанных летчиком до автоматизма. Такие вылеты легко стираются из памяти. Очень ярко запечатлеваются моменты, когда рутинность нарушается, самолет подбит или отказал двигатель и требуется принять решение в считанные секунды. Как сказал Герой Советского Союза Н.И. Пургин: «Ты знаешь, полеты все одинаковые, тут рассказать нечего: взлет, сбор, пришли на цель, атаковали „по ведущему“ и ушли. Запоминаются вылеты, в которых происходило что-то неординарное». На это свойство человеческой памяти накладывается и тот факт, что собственно бой продолжается очень короткий промежуток времени, пять-пятнадцать минут. Все это вместе приводило к тому, что рассказ летчиков сводится к перечислению вылетов, где ему «досталось», он садился на вынужденную и так далее. Стараясь избежать простого перечисления фактов, я постарался основной акцент поставить на вопросах морально-психологического состояния летчиков перед вылетом, в процессе его выполнения и после него. Показать жизнь летчика на фронте, взаимоотношения с товарищами, организацию быта. Естественно, не обошел я стороной и вопросы отношения к вверенной летчикам-штурмовикам технике — самолету Ил-2.

Книга заканчивается статьей замечательного исследователя штурмовой авиации ВВС РККА периода Великой Отечественной войны Олега Растренина «Главная ударная сила», которая позволяет сопоставить личные воспоминания ветеранов с архивными материалами и данными. В ней читатель сможет найти объяснения вопросам, поднятым ветеранами, о боевом применении Ил-2, подготовке летчиков-штурмовиков, эффективности и потерях.

*В заключение я хотел бы высказать свою благодарность жене Ире за помощь в подготовке рукописи.*

### **Хухриков Юрий Михайлович (566-й ШАП, летчик, 84 б/в)**

Я коренной москвич в четвертом или даже пятом поколении. Мои предки были дорогомилловскими ямщиками, а прадед, Степан Хухриков, даже был их старшиной. Родился я в 1924 году в семье военного, участника пяти войн, бывшего офицера сначала Царской, а затем Красной Армии. Жили на Чистых прудах, напротив «Колизея», сейчас это Театр «Современник». Учился в 311-й школе, которая находилась в Лобковском переулке, переименованном в переулок Макаренко. Со мной в школе учились Юрий Нагибин и Женя Руднева.

В 1940 году, еще учась в средней школе, я поступил в аэроклуб Бауманского района.

Меня не брали, говоря, что еще мал, но я добился своего, и меня оставили при условии, что я от родителей принесу расписку с их согласием.

Первый раз поднялся в воздух на У-2 в сентябре 1940 года с подмосковного аэродрома Красково. 1 мая 1941 года в составе своего аэроклуба участвовал в последнем мирном параде на Красной площади, а в июле со справкой об окончании был направлен в Саратовское бомбардировочное училище. Быстро пройдя теоретическую подготовку, мы стали летать на Р-5. Однако вскоре пришло распоряжение наркомата обороны о передаче Саратовского училища в ведение ВДВ. Нам пригнали спортивные планеры: УС-4, УС-5, Ш-10, Г-9, «Стахановец». Были и десантные — «Рот Фронт-8» и «Рот Фронт-11». Прибыли и сильные инструкторы — Юдин, Анохин и другие. Сложность полетов на планере заключалась в том, что при посадке на нем нельзя ошибиться в расчетах — двигателя-то нет, чтобы уйти на второй круг или подтянуть чуть-чуть. Кроме этого, я прошел курс обучения командира диверсионной группы: подрывное дело, рукопашный бой, борьба с собаками. Да-да! Надевали перчатки, куртки и дрались с собаками. В октябре я со своим товарищем Борей Безруковым, с которым вместе учились сначала в школе, а затем и в аэроклубе, повез какой-то груз в Москву. Привезли, сдали груз и решили, как патриоты, махнуть на фронт, благо до него рукой подать. Просочились на передний край, добыли винтовки, стреляли. Правда, Особый отдел нас быстро вычислил и задержал: «Кто? Откуда?» — Все рассказали, как есть. — «Документы?» — А у нас только справки из аэроклуба и бумаги нашей командировки в Москву. — «Чтобы духа вашего здесь не было!» — Мы ноги в руки и — в Саратов. Вся эта эпопея заняла не больше недели, но медаль «За оборону Москвы» мне вручили. Вернувшись в училище, я, как и все, написал бумагу с просьбой перевести в истребительную авиацию, и 31 декабря меня перевели в Ульяновск, в авиационно-истребительную школу. Наш аэродром, Белый Ключ, находился в 18 километрах от Ульяновска, недалеко от Волги. В училище мы сразу начали летать на УТ-1, УТ-2, И-16. Здесь меня догнало известие, что Боря Безруков погиб. Они летели ночью, планер обогнал самолет, буксировочный трос зацепился за крыло и оторвал его. В катастрофе погибли восемь человек, в том числе и он. В конце 1942 года в училище из Куйбышева пригнали штук тридцать штурмовиков Ил-2, и нас пересадили на них.

В конце 1943 года я окончил Ульяновскую школу. Почему так долго? Мне еще повезло! Многие вообще после войны окончили! Брали только самых способных, чтобы обучение заняло как можно меньше часов — бензина было мало.

Выпускников направили в ЗАП, что располагался в Дядькове, в 18 километрах к северу от Дмитрова. Там летчики проходили боевое применение — учились бомбить и стрелять. Но все обучение занимало буквально несколько часов. Вскоре приехал «купец», будущий дважды Герой Жора Паршин — это ас, штурмовик от бога, летавший с первых дней войны. Мужик отличный. Мы после войны частенько гудели в Ленинграде в забегаловке на Литейном проспекте, частенько в нашей компании бывал и Александр Маринеско, тот самый, что потопил пароход «Вильгельм Густлов». А тогда, в начале 1944 года, мы пристроились за ним и перелетели на фронт в 566-й Солнечногорский ШАП. Вместе со мной в дивизию прибыло 28 человек, а к концу войны осталось 13...

Я попал в первую эскадрилью, командовал которой Вася Мыхлик. Будущий дважды Герой. Нам повезло — мы прилетели в полк летом 1944 г. в межоперационный период, была возможность подучиться, строем походить, в зону сходить. Командир вылетел с каждым из четырех летчиков, пополнивших его эскадрилью, с целью подобрать себе ведомого. Я хорошо летал, любил летать, и он выбрал меня. Я с ним вылетов сорок сделал.

Началась война, и мы заработали на полную катушку в Прибалтике.

Воевали на Ил-2. Отличная машина по тем временам! Простая в управлении, живучая. Радиус действия был примерно 400 километров. Штурмовик нес 400—600 кг бомб, две пушки, три пулемета, один из которых был у стрелка, восемь РС и 10 дистанционных авиационных гранат для защиты задней полусферы. Мы уже летали на двухместных штурмовиках, так что задняя полусфера была защищена. Правда, расположение бензобаков

— спереди, под сиденьем и сзади — создавало некомфортное ощущение, будто сидишь на бочке с бензином.

#### ***А.Д. Как обеспечивался быт летчиков?***

Быт и боевую работу обеспечивали батальоны аэродромного обслуживания БАО. Это их задача и аэродром подготовить, и горючее со снарядами и бомбами подвезти, и летчиков расположить и накормить. На нашей территории мы жили в землянках на 12—15 человек. Электричества не было, освещалась она «Катюшей» — сплющенной сверху гильзой, в которую был залит бензин с солью и вставлен фитиль, сделанный из полы шинели. Зимой ставили печки — буржуйки. Спали на двухэтажных нарах. В землянке было душновато, но молодость скрадывала все эти неудобства. Каждый из нас не придавал этому большого значения. Так что наутро все были свежие и здоровые. На фронте не болели, напряженность съедала всю хворь. И люди держались за счет этой напряженности.

В Прибалтике деревень не было, были мызы, и в каждой такой мызе поселялась эскадрилья. Лучшие места отводились, конечно, летному составу. Ведь чтобы хорошо работать, нужно хорошо отдыхать. Но и про технический состав не забывали. Кормили нас вкусно и сытно. Когда мы из тыла прилетели, то в первые дни мы уплетали не меньше килограмма хлеба на каждого. Мы были голодные, худые, нас буквально откармливали.

#### ***А.Д. Какие задачи ставили чаще?***

Чаще всего работали по переднему краю. Я один раз был на рекогносцировке, ездили на машине на передний край. Так пехотный командир говорит: «Вы, ребята, не стреляйте. Прилетайте и хотя бы обозначьтесь. Достаточно. Ну, а если отработаете — всегда желанными гостями будете!» Топил корабли в портах, четыре раза на аэродром ходил. Это очень страшно! Они очень хорошо были прикрыты зенитками. Работали и по танковым группировкам.

Боевая работа началась летом 1944 года. На двадцать восьмом вылете меня едва не сбили — в плоскость попал снаряд. Чудом долетели — дыра в метр была. Взрывная волна пошла в сторону стрелка, и осколками ему изуродовало ноги. Сигнализацию порвало. Возвращаемся на аэродром, я заруливаю, выключил мотор, выскакиваю на плоскость — стрелок Виктор Шахалев лежит без сознания. Прибежали ребята, выдернули его. Еле-еле ноги спасли, но он уже больше не летал. Вообще за войну у меня сменилось четыре стрелка, но только этот — по ранению. Оказалось, что и меня зацепило. Осколок царапнул спину. Я, правда, от госпитализации отказался. Один день потемпературил, а на второй — уже все прошло. Почему не лег в лазарет? Потому что мы прибыли на войну для дела, воевать. К тому же следующие несколько дней стояла нелетная погода, так что у меня было время подлечиться. И потом, каждый стремился сделать как можно больше боевых вылетов. Самое ценное, что приобретает летчик на фронте, в нашей штурмовой авиации, это количество боевых вылетов. Конечно, понимали, что чем больше вылетов, тем больше шансов, что тебя наградят, но за награды никто не воевал. Они сами приходили, наверное, существовала норма. Их даже не обсуждали — ну, наградили, так наградили. Тебя сегодня наградили Звездой, а меня завтра Красным Знаменем. По традиции награду заливали водкой, такой был неписанный закон обмывать правительственные награды... Нет, нет, были совершенно другие посылы, которые заставляли нас по-другому смотреть на самих себя, на товарищей. Надо было добивать зверя. На этой основе строилась и вся взаимосвязь между людьми на фронте. Главное победить, помочь довести войну до конца.

#### ***А.Д. Самый опасный противник — зенитки или истребители?***

Зенитки. В начале войны, конечно, истребители «доканывали» штурмовиков. А в конце войны — зенитки. Это страшное дело! Стоит несколько десятков стволов и все дуют в одну точку. А кругом еще черные шапки от СЗА. Летишь и не знаешь, кто тебя... поцелует.

### ***А.Д. Опишите боевой вылет, из чего он складывался.***

Описать один боевой вылет невозможно — они стираются из памяти, поскольку похожи один на другой. Поэтому я просто попробую воссоздать некую суммарную картину боевого дня.

Вставали утром еще до рассвета, за несколько часов до того, как надо было появиться на КП эскадрильи. Умывались, но никогда не брились — брились только с вечера. У нас был случай, когда Петя Говоров брился днем, уже после того, как сыграли отбой, а тут неожиданно тревога. Он даже не успел добриться, только пену полотенцем с лица вытер. Из вылета он не вернулся... Так что бриться перед вылетом — примета плохая. Одевались в летную одежду и шли в столовую завтракать. Если погода нелетная — это одно дело, все расслаблены, шутят, а если погода хорошая и, как тогда говорили, «будет война», никто завтракать не может — не лезет и все! Полстакана чая выпьешь, и то хорошо. В обед тоже никакого аппетита.

После завтрака шли или ехали на КП эскадрильи, который обычно располагался в каком-нибудь домике или землянке. Снимали верхнюю одежду, если дело было зимой, и ожидали получения боевой задачи. Командир эскадрильи получал задачу на КП полка, потом, если позволяло время, приходил в эскадрилью. Рассказывал о цели, метеоусловиях, определял порядок выруливания, сбора, нахождения в воздухе: «Идем 1400—1500 метров, подходим к цели, атака по моей команде. Воздушным стрелкам смотреть за воздушной обстановкой. Нас будут прикрывать 4 или 6 маленьких (нас частенько прикрывала „Нормандия — Неман“)». Определялось и количество заходов. Правда, все зависело от ситуации над целью. Противодействие бывает такое — не приведи господь! Тогда только один заход делали. Все сразу выкладываешь — РС, пушки, бомбы. Если противодействие несильное, можно и несколько заходов сделать. Выстраивали круг с наклоном к земле в 30—40 градусов и интервалом между самолетами 500—600 метров и четыре-пять раз штурмовали. По переднему краю всегда несколько заходов делали.

### ***А.Д. Как назначали летчиков в боевой расчет?***

В эскадрилье была «ударная» четверка. В нее входил комэск Вася Мыхлик, я, его ведомый, заместитель командира эскадрильи Коля Степанов и Витя Сперанский. Если нужна была не четверка, а шестерка, то она дополнялась другими летчиками: Дубровский, Далинский, Торопов и другие. В эскадрилье основная нагрузка ложилась на эту четверку. Среди тех молодых летчиков, которые прибыли вместе со мной, я сделал больше всех вылетов — 84, а некоторые сделали на 20—30 вылетов меньше. Всех нельзя посадить за один стол, если он маленький. Но поскольку таково было решение командира, то обижаться не приходилось.

Как получили задачу, летчики начинали готовиться — прокладывать маршрут с нанесением курса, расстояния, время полета до цели. Курс всегда прокладывали кратчайший от своего аэродрома. Стрелки тоже находились на КП и присутствовали при получении задачи, но в основном они держались несколько в стороне.

Цель определена, маршрут проложен. Вылет может быть по установленному времени или звонку с КП полка. Вот здесь нервное напряжение достигает предела, поскольку возникает разрыв во времени между получением задачи и ее выполнением. Все курят (я не помню, чтоб в эскадрилье были некурящие). В голову начинают лезть самые черные мысли.

Мы же знаем, что там нас встретит смерть в самых разных ее обличьях. Каждый переживает это по-своему. Один читает газету, но я-то вижу — он ее не читает. Он в нее уперся и даже не переворачивает. Кто-то специально ввязывается в разговор или спор. Другой байки травит, а остальные слушают. Иногда врач приходил, что-нибудь спрашивал. Обязательно надо развеяться, иначе такое «сосредоточение дерьма» в организме добром не кончится. Ведь исполнение всех элементов полета требует уравновешенности и полного контроля за своими действиями, только тогда все будет хорошо. Во всяком случае, я не помню, чтобы кто-то безразлично относился к предстоящему вылету, каждый по-своему

переживал. Несмотря на такую нервную обстановку, я не помню, чтобы кто-то срывался на крик или отказывался от вылета. Был такой случай. У меня был друг, хороший летчик, Генка Торопов из Кинешмы по кличке «Волк», которую он получил за свои металлические зубные протезы. Мы с ним вместе прибыли в полк. Вылете на десятом он подошел ко мне и говорит: «Ты знаешь, настроение у меня ужасное». — «Что такое?» — «Меня, наверное, смахнут сегодня». — «Да ладно тебе». — «Ты, Юра, пойми, я сам себя не обману. Как ни крутился — ничего не получается!». — «Давай я тебе под рев двигателя колеса прострелю». — «Ты что?! Под трибунал захотел?!» Как сейчас помню, погода была паршивая. Пошли пятеркой на высоте метров 150 — из автомата смахнуть могут. Вел нас Вася Мыхлик, ведущим у меня был Коля Степанов, за нами Генка Торопов и Витя Сперанский — вот пятерка. Сделали один заход, быстро отстрелялись, на точку прилетели вчетвером — Генка погиб. Предчувствие...

Второй раз я столкнулся с этим после войны. Мы перегоняли Ил-2 из Тарту под Саратов. Нам нужно было выбрать самолеты, на которых лететь. Мы, человек двенадцать, идем к стоянке — еще только коки винтов видны. Я ребятам говорю: «Вон, видите самолет с красным коком?» — «Да». — «Если четный номер на хвосте самолета, то все будет хорошо, а если нечетный — может произойти какая-то „бьяка“. Все рассмеялись. Подходим, видим — „копейка“. Начали облетывать самолеты. Не нравится мне, как движок работает. Когда долго летаешь, ухо уже привыкает к определенному звучанию мотора, и любое отклонение от этого звука сразу же улавливается, и тут что-то не то, хотя показание приборов в норме. У меня был отличный техник, Жуковку окончил, Сашка Греков. Я говорю: „Саша, елки-палки, посмотри. Не нравится мне, как движок работает!“ Гоняем это движок на земле — ничего. Взлетаю — то же самое. Тогда он слетал со мной: „Да, что-то не то“. Целый рабочий день колдовали с этим движком, но ничего не нашли. И я полетел. Когда до Тамбова оставалось километров тридцать, у меня повалил дым между ног. Дым прет! Я потихоньку отстаю. Пламя полыхнуло, это уже не шутки! Я выключаю мотор. Вот тут мне помог навык полетов на планере, который я получил в Саратове в 41-м. Сел на живот мягко — даже корзина масляного радиатора осталась цела. Вот так.

А возвращаясь к войне, думаю, у каждого из нас был талисман. У меня был коричневый в белую крапинку шарфик. У других зажигалка или портсигар. Герой Советского Союза Саша Артемьев крестился, когда линию фронта проходили.

#### *А.Д. Случаи трусости были?*

Был случай, когда один хороший пилот, Афонченко, воевавший с 41-го года, повел группу из 20 самолетов на финский аэродром, не выдержал, не дошел до цели и повернул. Дали ему 7 лет, он искупил вину и в итоге был четырежды награжден орденом Боевого Красного Знамени. Были хитрецы, мало, но были. Мы атакуем, а Саша Агаян висит на высоте, потом снизится на тысячу метров, бомбы и РС сбросит и встает в строй. Морду ему не били, но по-человечески предупредили: «Саш, еще раз так сделаешь, мы тебя сами смахнем». Надо сказать, подействовало. Он же разрывает взаимосвязь! В атаке дистанция шестьсот метров между самолетами, а он выше пошел, значит, дистанция 1200. Взаимосвязь нарушена. Кстати, к нам, бывало, присылали провинившихся офицеров, не обязательно летчиков, которые должны были выполнить 10 боевых вылетов в качестве воздушных стрелков.

Наконец, команда! Мы разбегаемся по самолетам. Сначала надо провести внешний осмотр самолета — чтобы струбцинки на элеронах не забыли снять, чтобы колеса были подкачены. Надо ткнуть ногой в колесо, помочиться на дугик, если есть время. Механик уже держит парашют, рядом стоит остальной наземный экипаж — оружейник, приборист. Расписался в книге о том, что принял исправный самолет. За ручку подтянулся на крыло и — в кабину. Ноги на педали. Пристегнулся поясными и плечевыми ремнями. Вилку шлемофона воткнул в гнездо радиостанции и барашками зажал. Она еще не работает. Ее можно включить от аккумулятора, но мы так не делали. Начинаешь осмотр кабины слева направо. Проверяешь, законтрены ли рычаги шасси, чтобы на таксировании случайно их не задеть.

Рычаги щитков не трогаешь. Триммер проверил. Приборы. Включил аккумулятор. Зажглись четыре лампочки, сигнализирующие, что внутренняя подвеска заполнена бомбами. Приборы, пока двигатель не запущен, молчат. Можно только убедиться в их целостности. Справа барашки баллонов сжатого воздуха и углекислого газа и два прибора ЭСБ-ЗП, позволяющих сбрасывать бомбы и РС в заданной комбинации. Проверил связь со стрелком — звуковую и световую сигнализацию (со стрелком уже договорились, какая лампочка соответствует какому сигналу. Помню, красная лампочка означала: «Прыгай!»). Пока проверяешь самолет, все посторонние мысли уходят, но чувство тревоги еще остается. Ракета! Запустил двигатель. Доложил командиру, что к вылету готов. Выруливаем на старт. У меня на ноге самодельный металлический планшет, в котором лежит лист бумаги, рядом на веревочке болтается карандаш. Я отмечаю время вылета. Это поможет в дальнейшем ориентироваться, когда будем к цели подходить. Если полоса хорошая, то расстанавливаемся не друг за другом, а парами. Расконтрил шасси. Фонарь закрыл. Ну, а дальше — по газам, и пошел на взлет. Собрались на кругу над аэродромом и полетели на цель. В полете уже только о том думаешь, как сохранить место в строю — 50 метров интервал, 30 — дистанция... Тут уже никаких мыслей. Только бы добраться до цели и отработать. Подходили к цели, если позволяла погода, на 1200—1400 метров, а если нет, то шли на бреющем. Подлетая к линии фронта, связывались с наводчиком, обычно представителем авиадивизии. Мы его уже знали по голосу. Он нас наводил буквально: «Ребята еще немножко, правее. Ага. Можно». Как только зенитки открыли огонь, подаешь в баки углекислый газ и закрываешь заслонку маслорадиатора. Самолеты увеличивают дистанцию до 150 метров и начинают маневрировать. Неприятное состояние может возникнуть, когда к цели подошли, тебя уже встречают зенитки, а в атаку не идем. Такое бывало. Перед заходом главное — сохранить свое место и не пропустить начало атаки ведущим. Если ты не успеешь за ним нырнуть, то отстанешь безнадежно. Пошли в атаку — все, пилот в работе, ищет цель, РС, пушки, пулеметы, «сидор» (АСШ-41) дергает. В эфире мат-перемат. Маленькие прикрывают. Наводчик с пункта наведения все время корректирует наши заходы на цель, подсказывает, куда ударить, предупреждает о появлении истребителей. Отработали три-четыре захода, с земли говорят: «Спасибо, мальчики. Прилетайте снова». Вот такая механика.

#### ***А.Д. Как оценивалась эффективность вылета?***

У каждого был кинофотопулемет, когда ты ведешь огонь из пушек, кинофотопулемет работает. Если ты поджег машину или по танку работал — это будет зафиксировано. Кроме того, у воздушных стрелков ставили плановые фотоаппараты. На группу их была обычно пара. Он охватывал большую территорию, и потом, когда приземлялись, пленки печатались. Кроме того, учитывались подтверждения наводчика. Вообще, боевым вылетом считалась только работа по цели противника, подтвержденная фотодокументами.

Отработали. Ведущий группу на змейке собрал, обратно идти все же легче — нет такого нервного напряжения. Тут можно и фонарь открыть, если жарко. Пришли на аэродром, ведущий распустил группу, все сели. Зарулили каждый на свою стоянку. Механик встречает. Вылетаем — я, стрелок, а иногда и Рекс. Кто это? Моя собака. Небольшая такая, помесь с овчаркой. Я ее подобрал в Армдите, когда ей задние лапы переехала машина. Ей повезло: снег был глубокий, и лапы не поломало. В эскадрилье был «дядька» — старый солдат, который выполнял роль няньки: кровати убирал, стирал, подметал. Он мне помог ее выходить. Когда Рекс вылечился, то от меня ни на шаг не отходил. Очень преданный и умный пес был. Я в кабину — он за мной. Сначала я механикам говорил, чтобы забрали. А однажды он вскочил, я Витьке, стрелку, говорю: «Бери к себе, черт с ним». А ведь над целью перегрузки страшные. Там у человека-то глаза из орбит лезут. Мы прилетели. Вылетаем. Я спрашиваю: «Где Рекс?» — «Гляди, командир». Пес лежит на дне кабины ни жив ни мертв. Вытащили, положили на землю. Через некоторое время он оклемался. Ну, думаю, к самолету больше не подойдет. Ничего подобного! На следующий день опять за мной в кабину! Потом привык.

Как вылезли, сразу закурить надо. Механик Мазиков подходит: «Какие замечания?» В книжке пишешь, что их нет. Обслуживающий персонал сразу начинает готовить самолет к следующему вылету: заправлять водой, маслом, топливом, РС и бомбы подвешивать, пушки и пулеметы заряжать — иногда между вылетами было не более двадцати минут. Мы же — сбросили парашюты и идем на КП докладывать о выполнении задания.

***А.Д. У меня такое сложилось впечатление, что самое сложное — переход от практически мирной жизни на аэродроме к крошечному аду фронта. Это так?***

Нет. Коль уж ты попал в боевую обстановку, состояние напряжения не проходит. Нет такой границы, что ты вылез из самолета и пошел, забыл о войне. Ты все время в напряжении. Просто немного отдыхаешь, потому что какое-то время ты будешь гарантированно находиться в относительно спокойной обстановке.

После вылета все повторяется сначала — ждем повторного вылета или отбоя. За один вылет выматываешься очень сильно и физически, и морально, а в день делали до трех вылетов! Но это невыносимо тяжело. В 1945 году я участвовал в Параде Победы в Москве в составе сводного батальона летчиков 3-го Белорусского фронта. Ты знаешь, что всех солдат объединяло на том параде? Печать усталости на лице. От этого состояния просто так не освободишься. Казалось бы: жив, не ранен... Радуйся! Ничего подобного.

Уже к вечеру, часам к шести, сыграют отбой, и тут все расслабляются. Сто грамм — лекарство, которое позволяло снять нервное напряжение. Надо сказать, что после ста грамм пилоты уже «хорошенькие» — только до кровати добраться. Если боевых вылетов не было, то можно и на танцы сходить, и с девочками погулять. Мы же молодые люди — война окончилась, мне был 21 год! Но утром ты должен быть как огурчик! Конечно, кое-кто перегибал палку, доставал еще, кому мало было, но утром были все в боеготовности. Я, во всяком случае, не помню, чтобы кого-то отстраняли от полетов.

Правда, один раз я летал «под мухой». Нам сыграли отбой в 2 часа. Я, мой друг, Герой Советского Союза Лева Обелов, штурман полка Чухаев и Афоня Маслов (Мачнев, — *уточнение А.П.* ), наш первый Герой, сели, приложились хорошо, а тут — тревога! По самолетам! Чухаев и Маслов остаются, а мы с Левой полетели. Садимся в самолеты, тут же нам дают цель, по газам и — на взлет. А надо сказать, что самолеты всегда заправленные и вооруженные стоят. Взлетели. Отработали по цели, возвращаемся, Лева, будучи здорово поддатым, идет на аэродром на брющем, а это 5—10 метров высоты. Я, как его ведомый, иду за ним. Я ему говорю: «Лева, поднимись», а он как будто не слышит. Он сшиб какой-то столб, отсек своим пропеллером провод; слава богу, не упал. Приходим на аэродром, он садится; в конце пробега вместо того, чтобы притормозить и спокойно зарулить, на большой скорости сходит с полосы. Его крутануло, обе стойки шасси сломались, самолет лег на брюхо, но хоть полосу освободил. Я вторым сел — без проблем. Ребята сели, зарулили, побежали к нему. Он в возбужденном состоянии, показывает на какую-то дырочку от пулемета, мол, боевое повреждение! Командир полка, молдаванин Домущей, конечно, не стал из-за этого поднимать шума. На кой черт надо на себя наваливать всякие сомнительные ситуации? Согласился с тем, что было повреждение, и самолет списали на боевую потерю. Общими усилиями бросили этот самолет на волокуши и увезли в ДАРМ, дивизионную авиаремонтную мастерскую. Обычно при аварийных посадках отрывало масляный радиатор, что торчал под брюхом, но в этом случае он оказался цел, только стойки были сломаны и лопасти винта загнулись. А уже через три дня самолет стоял на стоянке как новенький.

Вот такая работа. Изо дня в день. Конечно, война не была для меня рядовым событием, но я не могу сказать, что она — самое яркое впечатление моей жизни. Так... текучка, связанная с риском для жизни.

***А.Д. Вы согласны с мнением, что только молодые могли это вынести, что войну выиграла молодежь?***

Молодым легче. Они не связаны бытовыми заботами, которые наваливаются на людей

чуть позже, к тридцати годам. Отношение к жизни и смерти проще. Нами правили бесшабашность, удаля, лихачество друг перед другом. Хотелось выглядеть отважным, чтобы на тебя обращали внимание, чтобы был примером для других. Это естественное состояние души молодого человека. Был дух соревновательства. Но при этом летный состав жил очень дружно. Смертельная опасность сплачивает.

***А.Д. Как относились к потерям?***

Как к неизбежному. Это часть работы, которую мы выполняли.

***А.Д. Что делали с личными вещами?***

Их абсолютно не было. У каждого был чемоданчик, в котором могла лежать пара штанов и рубашка, не более того. В Кенигсберге я взял свой единственный трофей — небольшого чугунного слона. Больше ничего. У остальных было столько же.

Ранней весной 1945 г. Вася Мыхлик улетел в Москву за Звездой и приехал только в конце апреля. Я уже стал ведущим группы. Последние два вылета 8 мая я водил восьмерку — считай эскадрилью — на Земландский полуостров. Первый вылет сделали в 10 часов утра, второй — около 2 часов. Прилетели. Нас заправляют на третий вылет. Выруливаем. Ждем команду. Бежит начальник штаба Бураков Николай Иванович: «Юра, заруливай! Все! Конец!» Повыключали движки, отстрелялись с радости. Конец войне! 84 вылета сделал...

Вот Покрышкин сделал более 500 вылетов. Провел 84 воздушных боя. Сбил 59 самолетов. У меня 84 боевых вылета, в каждом из которых был бой. Но если нашу эффективность пересчитать на деньги, я ему не уступлю. Будьте уверены! Конечно, у штурмовиков руки по локти в крови. Мы же редко промахивались. Я видел, как после нашей работы горели эшелоны — имущество, горюче-смазочные материалы, техника, живые люди. Под Пилау, через залив, по льду была проложена прямая, как стрела, двенадцатикилометровая дорога, по бокам которой высились снежные валы, оставшиеся после расчистки снега и не позволявшие отбежать при атаке с воздуха. По ней отступали войска, эвакуировались гражданские. Это ужас, что на ней творилось, когда мы заходили четверкой, бросали тонну двести 25-килограммовых бомб, пускали шестнадцать РС и поливали их из пушек и пулеметов. Там после нас кровавая каша оставалась. Страшно смотреть. Но это был наш долг, который, я считаю, мы исполнили по первой категории. Сделали все, что могли. Ну, а бог крестами нас не обидел.

**Пургин Николай Иванович  
(820-й ШАП, летчик, 232 б/в)**

Я родился в Костромской области в 1923 году. Девять классов и аэроклуб я окончил в 1939 году в Костроме, а в апреле 40-го был уже в Балашовском летном училище. В училище прошел курс обучения на Р-5 и СБ, окончив его в 41-м. Осенью — 1941 года — нас эвакуировали в Буденновск, где стоял запасной авиационный полк. Оттуда перевели в Чистополь, под Казань, потом в Ижевск, Пензу. Вот так полтора года войны я скитался по запасным полкам, не сделав ни одного вылета. Только в Пензе на аэродроме Великая Михайловка стал летать на Ил-2. Вся программа обучения длилась семь часов. Последний вылет перед отправкой на фронт я совершал на полигон. Пришел, сбросил бомбу, пострелял по цели, развернулся на свой аэродром, и тут у меня стал отказывать двигатель. Не долетев до аэродрома, у меня винт встал. Чувствую, что падаю на границе аэродрома, прямо в глубокий овраг. Слава богу, догадался выпустить закрылки, которые, создав дополнительную подъемную силу, позволили самолету перетянуть овраг и сесть на колеса, хоть и поперек старта. По-видимому, командование оценило то, что я спас машину в сложной обстановке, и доверило мне, сержанту, вести группу на фронт: «Доведешь до Бутурлиновки, там заправишься и лети в Репьевку». Ну, это не сложно — всего два курса 180 и 270. В общем, в мае 1943 года я привел восьмерку одноместных Ил-2 на аэродром

Репьевка, на котором базировался 141-й полк. Ему было поручено переучиться на ночные полеты на Ил-2. Однажды ночью на аэродром пришел Ме-110. В это время в воздухе находилась спарка с летчиком и командиром эскадрильи в качестве инструктора. «Мессер» зашел на аэродром, сбросил бомбы, на аэродроме погасили посадочные огни. Летчикам передали, что пришел истребитель, но сделать они ничего не успели. Ориентируясь, видимо, по выхлопам двигателя, он их нагнал и сбил. Утром пошли искать. Летчик был убит сразу, а комэска, будучи раненым, сумел посадить самолет и выбраться из кабины. Он полз в сторону аэродрома, — но умер от потери крови. Жил он вместе с писарем полка, интересной блондинкой. Она потом пошла на реку и застрелилась: оставила записку, что все потеряла и просила похоронить ее вместе с Борисом.

В Репьевке я сделал пару ночных вылетов на У-2, но по каким-то соображениям нас, четверых летчиков, из этого полка перевели в 820-й ШАП, с которым я прошел всю войну.

Свой первый боевой вылет я сделал в составе двенадцати самолетов на рассвете пятого июля на немецкий аэродром Сокольники. Однако мы опоздали с ударом — самолетов на аэродроме не было. Наносили удар по ангарам и складам. Честно говоря, я ничего не понял в этом вылете. Поскольку я был ведомым, то основная моя задача была держаться ведущего, не отстать. Видел разрывы зенитных снарядов, потом подошли немецкие истребители. В этом вылете мы потеряли четыре самолета.

(Согласно документам удар по аэродрому Харьков-Сокольники наносился совместно двумя группами по 12 и 18 Ил-2 от 820-го ШАП и 800-го ШАП в 4.30 под прикрытием 23 Як-1. Атаковано до 50 самолетов. По докладам экипажей уничтожено до 15 самолетов и повреждено до 8 самолетов, создано 17 очагов пожаров, 1 взрыв большой силы, подавлен огонь 4 точек МЗА (малокалиберная зенитная артиллерия), сбито 2 истребителя, один из них стрелком из 820-го ШАП ст. серж. Ратченко. В районе цели группа 12 Ил-2 820-го ШАП провела воздушный бой с 20 Ме-109 и ФВ-190. Старший сержант Ратченко сбил Ме-109, который упал горящим в 2 км южнее н.п. Непокрытое. Кроме этого, 292-я ШАД, в которую входил 820-го ШАП, в течение дня наносила удары по немецким войскам в районе Мощное, Казацкое, Березов. Всего в течение дня дивизией выполнено 65 с/в, летало 52 Ил-2. Потери составили 6 Ил-2: 1 — нбз (не вернулся с боевого задания), 1 — сбит ЗА, 3 — подбиты огнем ЗА и сели на в/посадку, 1 подбит огнем ИА и сел на вынужденную посадку.

Всего же экипажи 820-го ШАП в июле 1943 г. выполнили 303 боевых самолетовылета. При этом убыль матчасти полка составила: боевые потери — 15 Ил-2, повреждено и передано в реморганы — 17 Ил-2. Общие потери 292-й ШАД (безвозвратные и возвратные) в июле 43-го составили 70 Ил-2 (в том числе 39 безвозвратных), из них 30 от истребительной авиации противника (в том числе 16 безвозвратных), остальные — от ЗА (в том числе 19 безвозвратных).

По состоянию на 1.07 в полку имелось 28 Ил-2 и 1 УИл-2. В течение месяца получено пополнение 40 Ил-2 и из других частей 4 Ил-2. На 30.07.43 — 39 Ил-2. — *Прим. О. Растренина.*)

Я понимать начал только где-то на третьем вылете. Этот вылет мне хорошо запомнился... Ты знаешь, полеты все одинаковые, тут рассказать нечего: взлет, сбор, пришли на цель, атаковали «по ведущему» и ушли. Запоминаются вылеты, в которых происходило что-то неординарное. Так вот, в этот раз я взлетел, и у меня не убиралась правая «нога». По инструкции самолет считается неисправным, и я имею полное право вернуться. Но я же молодой, думаю: вернусь, скажут, струсил. Ладно, думаю, догоню группу, и будет все нормально. Естественно, пока я думал, плюс выпущенная «нога» снижает скорость, я отстал. Вот я один «телепаюсь», группа — впереди, на горизонте. Еще когда разрабатывали полет, командир сказал, что после пикирования мы выходим с правым разворотом на свою территорию. Я решил держаться правее, срезать угол и их догнать. Они пришли на цель, а ее прикрывают немецкие истребители. Ведущий после атаки развернулся налево, и я их потерял. Надо же бомбы сбросить. Иду с курсом на юг, нашел немцев, сбросил бомбы. Смотрю, два истребителя мне навстречу: кресты, свастики, камуфляж желто-зеленый.

Настоящие хищники! Во, думаю, наверное, это те самые истребители, про которые товарищи рассказывали. Я газу дал и иду со снижением, пытаюсь уйти от них на скорости на восток в направлении Белгорода. Первый атаковал меня, не знаю с какой дистанции, но думаю, метров с пятидесяти. Я только вижу фонтанчики рвущихся на плоскостях эрликоновских снарядов. Форточка открыта, я инстинктивно отжал ручку вперед, головой стукнулся о фонарь... Ты знаешь, как электросварка пахнет? Вот точно такой же запах в кабине! Планшет с картой, который был на тонком хорошем кожаном ремне, перекинутом через плечо, вытянуло в форточку, и ремнем меня притянуло к фонарю кабины. С трудом я его оборвал. Атаковавший меня истребитель выскочил вперед, и летчик смотрит — как я там? А у меня после его попаданий «нога» наконец убралась. Я понял, что от них не уйду, газ убрал и стал маневрировать. Высота уже метров двадцать. Думаю, сейчас второй зайдет. И — точно такая же атака. И опять попал прилично. Но самолет управляемый, не горит, только дырки. Второй ударил, проскочил — посмотрел. Я отвернул влево, а они пошли в глубь своей территории. Почему они за мной не пошли? Потому что у немцев стоял фотокинопулемет. Им не надо доказывать — сбили или нет. Они оба меня сбили и оба засчитали себе сбитый самолет. Развернулся на север. Думаю, дойду до Курска, а потом развернусь на восток, на речку Оскол, и там найду свой аэродром. Иду. Смотрю, на земле немцы, потом наши, а потом опять немцы. Немножко прошел, думаю, сесть что ли, спросить? Смотрю, идут два Ила. Я к ним пристраиваюсь. Думаю, сяду на аэродром, там разберемся. Развернулись направо, на восток. Увидел Оскол, сориентировался и сел на свой аэродром. Хотел притормозить, а самолет раз, раз и остановился: оказывается, у меня были пробиты обе покрышки, пробиты стойки шасси. Самолет был искалечен так, что его списали. В общем, они не попали только в меня, в мотор и в бензобак. Смотрю, командир полка подъезжает на машине: «Ух, тебя и разделали».

Потом под Белгородом летали очень много: каждый день делали по два-три вылета. Июль. Небо чистое. В кабине — жара! Напряжение очень большое — ведь как ни храбрись, а все равно страшно! За эти бои я еще четыре раза на вынужденную садился. Один раз уже на пути домой: смотрю, температура воды больше 100 градусов. Видимо, в маслорадиатор попал осколок или пуля. Ведь в атаке бронезаслонку мы не закрывали — жарко, а двигатель работал на полной мощности. Это можно делать, только если погода прохладная, иначе мотор перегревался. Пришлось садиться в поле. Сел, покатился, остановился. Вылез из кабины и пошел по колее посмотреть. Оказалось, что в самом начале пробега самолет перепрыгнул траншею. Хорошо, что траншея была с бруствером и был запас скорости, а то бы скапотировал или сломал бы «ноги» шасси. Пришел домой: «Сержант Пургин, сел на вынужденную». В тот же день самолет привезли на машине. В другой раз атаковали, вывел самолет из пикирования — та же история: давление масла падает, температура растет. Надо садиться на вынужденную, а РС еще не сбросил. Отстрелил РС. Скорость большая, высота — метров пятьдесят, а впереди, в трех километрах, — лес. Вот и решай, то ли машину разбить и самому погибнуть, пытаюсь посадить ее на большой скорости, то ли скорость гасить, но тогда точно в лесу разобьешься. Кое-как, юзом, сбросил скорость, плюхнулся в поле. Когда меня потащило, то я по инерции дернулся вперед, и предохранительная скоба гашетки, которую я забыл закрыть, ударила меня в правый глаз. Выскочил из кабины, — я же не знаю, куда сел, то ли у наших, то ли у немцев — побежал в кусты, что росли у речки. Залез. Видеть уже могу только одним глазом. Смотрю, бегут из леса к самолету люди, добежали до самолета и бегут ко мне. Я пистолет достал, приготовился отстреливаться. Смотрю, звезды на фуражках, оказалась наши энкавэдэшники. Меня взяли, отвезли к врачу. Врач посмотрел: «Ничего, глаз не поврежден. До свадьбы заживет». Дал полстакана спирта, я выпил и пошел спать в сарай. Утром опухоль спала, глаз стал открываться. Собрался, позавтракал у них и пошел на аэродром. Третий раз меня сбили, когда мы ходили на штурмовку станции Мерефа, южнее Харькова, который был у немцев. Наши войска еще только готовились к его штурму. Вел нас комэск Нютин. Атаковали станцию, а на выходе нас атаковал один «мессершмит». Надо же ему было попасть мне опять в маслорадиатор! Та

же история — давление упало. Группа развернулась влево, а я, решив, что линия фронта ближе справа, развернулся туда. С трудом перетянул машину через город, тракторный завод, который был у немцев, прошел ниже труб и сразу за ним упал в поле с копнами сена. Мы со стрелком Бодуновым Федей выскочили и сразу же попали под минометный обстрел. Упал возле винта самолета и, смотрю, лежит кисет с табаком, а передо мной лежит наш солдат. Если бы самолет еще метр прополз, то я бы его раздавил. Выбрались мы оттуда. Вот этот кисет стал моим талисманом, я без него никогда не летал. И четвертый раз — то же самое. У нас такая байка ходила, что если летчик садится в поле, а там растет одно дерево, то он обязательно в него врежется. Так и тут. Сажусь, а впереди стоит полевая кухня, возле которой собрались солдаты, и я точно в нее попадаю. Опять же. меня спасли закрылки. Перескочил я ее и плюхнулся. Солдаты ко мне подбегают: «Летчик, пошли обедать».

За летние бои я сделал много вылетов, наверное, около 100. Меня сначала медалью «За отвагу» наградили, потом орденом Славы. Когда вышли к Днепру, на меня подали представление на звание Героя Советского Союза, но дали мне его только осенью 1944 года.

Полк на переформировку не отводили. Перегонщики пригоняли новые самолеты, а с училищ приходили новые летчики. Потери были такие, что после трех дней июльских боев на задание с дивизии смогли поднять только шестерку. Вот так! А на четвертый день опять был полный полк, и так — все время.

Южнее Харькова была станция Борки, на которой разгружалось пополнение немцев. Прикрыли они ее здорово. Как пойдем, так сколько-то собьют. А нас гонят туда и гонят... Я считал, что раз убивают каждый день, значит и меня убьют — бойся не бойся. Я был уверен, что меня убьют, но, видишь, 232 вылета сделал, не убили, даже не сбивали ни разу после этих боев. Почему вторую Звезду не дали? Хотя налет у меня был больше всех в дивизии и ни разу я не блудил, но в Польше и Германии было слишком много водки. Пьяным я никогда не летал, но выпить любил и вел себя не лучшим образом. Один раз уехал в Кострому в самоволку. Нас послали в Куйбышев. В Москву привезли. Мой друг москвич Коля Яковлев уговорил меня пойти к нему в гости, познакомиться с родителями, а потом, мол, догоним: «Они-де приедут и сразу не улетят». Пошли, поддали, заночевали у него... Я говорю Коле: «Мы у тебя побыли? Кострома в 300 километрах, поехали ко мне?» — «Поехали!» Сели на поезд, в Ярославле по пьянствовали, сделали пересадку. До Костромы доехали, а от Костромы — на попутных и еще 4 км пешком. С Костромы провожал нас мой дядя, у которого я жил, учась в аэроклубе. И вот идем мы втроем. Навстречу идет моя мать. Тащит через плечо корзину сена. Подошла, брата-то узнала, он говорит: «Здравствуй, Марья. Что, не узнаешь?» Она говорит: «Как тебя, пьяницу, не узнать?» А он: «Николая не узнаешь?» Она посмотрела, не узнала. Потом только... Ах! Сено упало, посыпалось из корзины... На следующий день уехали в Кострому, потом в Москву опять, из Москвы в Куйбышев. Думали, догоним их. Приехали в Куйбышев, нет — улетели. Но оставили нам два самолета, два парашюта. Мы сели и полетели догонять. Не догнали. Но я в это время был уже Героем.

Меня последние полгода вообще не награждали. В Польше к нам прислали нового замполита вместо погибшего Мельникова. Идет партсобрание в каком-то сарае, мы сидим на верхотуре. Он представился как замполит, летчик; отвечает на вопросы. Я говорю: «А когда вы будете летать на войну?» — «Может, завтра». — «Так завтра же война закончится». Вряд ли ему это понравилось. Как я узнал после войны, стоял вопрос о подаче представления на меня, Ивана Куличева и Александра Петрова. Разговор вроде шел такой: «Можно дать только Петрову и Куличеву, но тогда надо давать Пургину, а если Пургину не давать, то и им не давать». Так и не дали. В соседнем полку на троих послали, троим дали. А у нас послали на одного Одинцова, у которого 215 боевых вылетов. «Кудесничали» много! Сто грамм обязательно выпивали. Я когда был замкомэска, так сам разливал по стаканам. Всем по 100, командиру и себе по стакану. Потом искали по деревням самогонку, обязательно. Вот Вася Стрельников мне недавно письмо прислал, поздравлял с Новым годом. Пишет: «Помнишь, как мы с тобой за самогонкой бегали?»

По деревне стреляет дальнобойная артиллерия, горит дом, а мы бегаем. Свистит

снаряд: «Ложись!» — разрыв — «Побежали!»

Под Харьковом командир полка послал меня и Ивана Андреевича Куличева отдохнуть. А там солдатка только что родила. Мы пошли к попу, попросили его окрестить ребенка и сказать в приходе, чтобы собрали, кто что может, чтобы обмыть это дело. Себя при этом записали кумовьями. Нам так понравилось, что мы потом всю жизнь друг к другу обращались: «кум». Накануне крестин мы видим: возле столовой поросенок килограммов 20 бегаёт. Я говорю: «Кум, дикий!» Загнали поросенка в подвал, закрыли решетчатую дверь и по команде открыли огонь: Иван — из автомата, я — из пистолета. Он убежал куда-то вниз и сидит там, хрюкает. Я полез добить его. Стал к нему подходить, а он бросился мне под ноги и крутится. Я стреляю, думал, что ноги себе перестреляю. В общем, убили и принесли в столовую. Повар его разделал, съели на крестинах. В какой-то польской деревне увидели гусей. Я говорю: «Кум, дикие!» Одного поймали. Вечером соседка пришла вся в слезах. Мы стали ее уговаривать, чтобы не ходила жаловаться. Простынь ей дали, ботинки — вроде успокоилась.

Так что, сам видишь... Да мне хватило орденов. У меня орден Ленина, два ордена Красного Знамени, два ордена Отечественной войны, орден Славы, чешский орден Красной звезды, польский «За храбрость», орден Александра Невского, три ордена Красной Звезды, медаль «За отвагу» — первая моя награда. Какая самая ценная? Самая ценная, наверно, все же Звезда, а вот самая важная — первая, медаль «За отвагу», которую мне дали после первых трех-четырех вылетов.

Наши войска форсировали Днепр, как говорят, прямо на плечах у отступающего противника. Переправилась только пехота, а тяжелое вооружение осталось на левом берегу. Немцы очухались и попытались сбросить наших в реку. Там, между Кременчугом и Днепропетровском, был Бородаевский плацдарм. Мы туда по три-четыре вылета в день совершали. Этот плацдарм только штурмовая авиация и удержала, но и наши потери были большие. В первой эскадрилье у нас был летчик Рафаил Волков. Несколько вылетов он сделал, машину разбил. Неделя прошла, дали ему другую машину, и пошли они на задание. Первую атаку сделали, а на второй заход он не пошел, повернулся на восток и ушел. Когда стрелок, старшина Дарагайкин, вернулся, он рассказал: сели они за Харьковом, когда горючее кончилось. Вылезли, и летчик говорит: «Больше я воевать не буду. Хочешь, пойдем вместе». Вот единственный случай трусости в полку. Хотя нет... был еще такой случай. Летчик облетывал самолет после ремонта, и его прямо над аэродромом сбили истребители. После его гибели стрелок рассказал, что они, когда их посылали на разведку, садились в одном месте и разгружали бомбы, а по радио передавали, что они якобы видят. Действительно, в том месте, где он указал, нашли чуть ли не склад бомб. Таких хитрецов, что в стороне держались, не было. Это еще хуже, чем в группе. Немцы любили отставших добивать. Так что, наоборот, все прижимались. А когда в самолет посадили стрелков, немцы уже боялись сзади подходить, уже не могли стрелять как в тире. Стрелку, конечно, плохо приходилось, он же на брезентовом ремне сидит, лицом к лицу, брони никакой. Помню, кричит: «Командир, справа „мессера“! Далеко еще». Через некоторое время — «Командир, близко. Иди влево, влево» — потом — «Командир! Влево! Влево!» Стрелок был нужен обязательно. Он мог предупредить, но главное, у него был пулемет, а под очередь соваться — желающих немного.

У меня несколько стрелков было. Поначалу к нам штрафников присылали. Помню, был такой летчик-истребитель, майор Шацкий. Погиб он в первом же вылете. Под Харьковом, когда меня сбили, со мной летел мастер по вооружению из нашей эскадрильи, Федя Печонов. Стрелка не было, я его спросил: «Хочешь полететь?» — «Давай, может, медаль дадут». Мой стрелок Миша Госкунов погиб вместе с замполитом полка, подполковником Мельниковым, когда я улетел в Куйбышев получать самолеты. Так что много их сменилось...

20 октября 1943-го замполит 820-го ШАП, майор Сергей Фролович Мельников, повел девятку Ил-2 за Днепр, на цель в деревне Анновка. На пути к цели, прямо по курсу, увидели, что на той же высоте по нашему переднему краю с круга работают 9 самолетов Ю-87. Они

оказались на нашем пути, и мы не могли не стрелять по ним. Мы их как увидели, начали пускать РС, из пушек и пулеметов стрелять. Несколько самолетов сбили. Развернулись на цель, сбросили бомбы, вышли из пикирования прямо на группу из 54 или 56 «лаптежников». Проскочили сквозь строй, все стреляли, и стрелки стреляли. Опять кого-то сбили. Пошли домой, на пути — опять девятка «лаптежников» в кругу. Прошли через третью группу, обстреляв и ее.

Когда эту последнюю группу обстреливали, смотрю, под четыре четверти идет «юнкерс». Он выше, я ниже. Поддернуть самолет боюсь, поскольку могу потерять скорость и свалиться. И все же азарт охватил. Я поддернул самолет, дал очередь из пулемета (я всегда так делал — сначала трасса из пулемета, а по ней уже пушечную), трасса прошла прямо перед ним, я тут же стреляю из пушек. От него щепки полетели, он повернулся и — в землю. Нам засчитали девять сбитых; всем дали орден Красной Звезды и полторы тысячи рублей.

Комэском у нас был Одинцов Михаил Петрович, впоследствии дважды Герой. Под вечер он повел девятку на Кировоградскую железнодорожную станцию. Пришли на станцию, сбросили бомбы с горизонтального полета, встали в круг. Постреляли, выходим из атаки с правым разворотом к реке и мосту через нее. Там стоят машины, солдат много. Мы раз по ним прошли, развернулись вправо и случайно выскочили на аэродром Канатово, а он был забит самолетами. Проскочили, даже не успев пострелять. С аэродрома взлетела пара истребителей, атаковала нас, но мы отбились. Вернулись домой, доложили, что задачу выполнили, по станции отбомбились. Сколько убили солдат? А хрен его знает сколько. Они же падают, а убил ты его или он от страха упал, ты не знаешь. Один раз я пикировал и в форточку смотрю — лежит солдат у калитки и, не целясь, стреляет по самолету. Во, думаю, гад! На втором заходе я специально стрелял по этой калитке, где он лежал. Правда, может, он уже и убежал.

Одинцов доложил, что на аэродроме много самолетов. Утром он повел три девятки из трех полков на аэродром. Нашу девятку прикрывали штук шесть «яков». А другие девятки должны были прикрывать истребители Покрышкина, но они не встретились. Пересекли Днепр. Смотрим, идет пара немецких истребителей. Истребители прикрывают только нашу первую девятку. А эти две девятки идут сзади без прикрытия. Увязались эти истребители за нами, потом еще пара, еще... На подходе к аэродрому истребителей собралось несколько десятков, начали планировать под небольшим углом и стрелять. Я до того увлекся стрельбой, что забыл, что у меня же еще бомбы есть. Аварийно их сбросил с пятидесяти метров. Бомбы были пятидесятикилограммовые, так что не страшно. Когда я вышел из атаки, там каша получилась. Две задние группы немного срезали, и 27 самолетов перепутались, стали напозать друг на друга. Два самолета столкнулись. А я еще на выходе увидел, что надо мной в пятнадцати метрах висит «мессер» — я не могу стрелять, и стрелку угла обстрела не хватает. Хорошо, что наш Як спикировал и его сбил. Но удар был очень удачный — мы пришли на рассвете, они не успели взлететь. Никого из нашей группы не потеряли.

Потом мы базировались в Умани. Дороги раскисли и, видимо, немцы подвозили бомбы на самолетах и складировали их прямо возле бетонки. Надо летать, а бомбы лежат. Командование привлекло местное население, мужиков, оттаскивать их от полосы. Я получил задачу вылететь парой на разведку. Сижу напротив полосы, запускаю двигатель. Смотрю, вылетает пара истребителей. Андрианов ведущий, Поворков ведомый. Ветер был поперек полосы. Смотрю, ведущего сносит, он кое-как подорвал машину, оторвался, ушел. Следом взлетал ведомый. На взлёте не удержался. Занесло его на этих работающих людей, которые убирали бомбы. Правой «ногой» зацепился за бомбу, два раза скапотировал, поубивал этих людей. Вылез бледный весь. Я выключил двигатель. Не могу лететь.

#### ***А.Д. Вы видели результаты своей работы?***

А как же. В феврале, когда немцев погнали с Украины, мы с Веревкиным (он потом погиб в Львовской операции) пошли на разведку на Дубоссары. Разведали мост, сбросили по нему бомбы — одной попали, и пошли на дорогу.

Километров пять отлетели от Дубоссар, смотрим, сплошной колонной идут войска: машины, кони, люди. А на черноземье весна — это значит грязь по колено, с дороги в поле не свернешь. Мы разошлись по сторонам, он — вправо, я — влево. Пошли вдоль дороги на высоте 10—15 метров. Машину поддернул, 200 метров набрали, пикируешь на них, поливая из пушек и пулеметов. Снизился, перешел на другую сторону, теперь его очередь. Люди пытаются убежать из этой колонны, а куда ты убежишь? Вот так километров восемьдесят мы летели. Дошли до Котовска — уже патроны и снаряды кончались. Там обстреляли кавалерийскую часть. Запомнились раненые лошади — они подняли бунт, оборвали поводья. 10 секунд, и мы проскочили. Пришли, доложили, что шли над колонной, создали заторы. Подняли все три полка на эту колонну. Три полка там работали! Бомб не было — не подвезли, только из пушек, пулеметов и ракетами работали. Я второй раз туда не ходил. Сопротивления никакого там не было, они не стреляли.

Потом нас перекинули в Молдавию, в город Оргеев. На переправу через Днестр, западнее Кишинева, майор Веревкин повел шестерку. Пришли, отработали в одном заходе по скоплению техники и людей и на бреющем полете пошли на свой аэродром. По дороге шерстили какие-то повозки. Вдруг смотрим, а по узкоколейке паровозик тащит три вагона. Мы постреляли — солдаты начали выпрыгивать. Веревкин становится в круг и давай их колотить. В одной из атак Веревкин хвостом зацепился за трубу паровоза и на аэродром привез кусок этой трубы — еще бы на десяток сантиметров ниже, и он бы там остался. А вообще-то на радиаторах частенько привозили куски кожи, землю, ветки.

В Корсунь-Шевченковской операции нас посылали добивать окруженную группировку у деревни Шендеровки. Еще снежок лежал. Бомб у нас не было, поскольку с подвозом были проблемы, так вот мы ходили, стреляли из пушек и пулеметов. Помню, большое поле перед деревней — все мышинного цвета от солдатских шинелей, и никто в нас не стреляет. Сейчас мне их даже жалко, а тогда пальцы на гашетки и пошел туда, в кучу. Отстреляешь и потом выскакиваешь над своей территорией. Мы так били дня три, наверное. По врагу стрелять приятнее, чем по мишеням. Никакой жалости я не испытывал. Задача стояла убивать и убивать как можно больше. Наоборот, когда хорошо попал или что-то взорвалось, чувствуешь душевный подъем.

***А.Д. В вылете на переправу вы сделали один заход по цели. От чего зависит количество заходов?***

От задачи, от самой цели и от противодействия — умирать-то не хочется. Мы летали на аэродром Куши в Румынии, где базировались истребители. В полку оставалось двенадцать самолетов, вот их командир полка и повел. Атаковали с одного захода, развернулись и — бегом домой. Доложили командиру дивизии Агальцову, а он нас отругал за то, что один заход всего сделали.

Перед Висло-Одерской операцией стояла задача пройти Чехословацкому корпусу генерала Свободы через Судеты. Ущелье, через которое шли войска, прикрывалось немецкой противотанковой артиллерией, закопанной в склоны гор деревни Яслиска. Немцы сожгли несколько танков, пока нам не поставили задачу подавить эту артиллерию. Я повел двенадцать самолетов с задачей пробыть над целью как можно дольше. Группе я сказал, что если в первом заходе я бросаю бомбу, то следующий за мной пускает РС, а третий стреляет из пушек и так далее, чтобы на каждом заходе падали различные снаряды. Встали в круг с дистанцией между самолетами метров 700. Сделали пятнадцать заходов. Видно: идут наши танки с десантом на борту и ни одного выстрела! Прижали мы их к земле! Кончились боеприпасы, а мне говорят: «Атакуй так». Сделал еще два захода, докладываю: «Горячее на исходе». Только тогда мне разрешили домой уйти. Командир корпуса, генерал-лейтенант Рязанов, сам приехал к нам на аэродром и всех поблагодарил. Вылет был очень эффективный.

Начало Висло-Одерской операции тоже хорошо запомнилось. Перед ней мы с полмесяца готовились. Нас даже командир полка на машинах возил на передний край; В

первый вылет я повел шестерку. Мы взлетели, когда едва забрезжил рассвет. Погода была плохая, видимость низкая. От земли поднималась дымка, переходившая на 800 метрах в облака. Вот так на этих 800 метрах я и «попер» на цель. Над линией фронта я попал в настоящий ад: шла артиллерийская подготовка. Наши снаряды летят и светятся в облаках. Ощущение, что вокруг тебя все горит. Деваться некуда — вверху облака, разворачиваться нельзя. Не знаю, как в нас не попали?! Проскочил я снаряды, видимость стала лучше, нашел цель, атаковал. Набрал высоту и вышел за облака. На малой высоте не пошел — страшно было.

***А. Д. Ваш основной противник — малокалиберные зенитки?***

Да, конечно. Крупнокалиберная артиллерия прикрывала только важные, крупные объекты. Когда на узловых станциях идешь, там тебя и крупная, и средняя, все, что хочешь, встречает. Самое страшное — это первый залп, потому что не знаешь, — где он будет. Идешь группой, не маневрируешь. Как только показались разрывы, допустим, 6 шапок правее на той же высоте, — тут уже проще. Логика какая у человека? Не попал, надо поправить, а я в эти разрывы ныряю. Пару залпов сделали, а поздно — я уже проскочил... От малокалиберной спастись легче. Если они сзади бьют, то я, конечно, не вижу, а так снаряд долго летит, его видно, и можно уйти скольжением. Ну, и экипажи выделяли на подавление.

Потом Берлинская операция. На третий день наш фронт вышел к южным окраинам Берлина и встал. Мы тогда говорили: «Что же мы стоим перед Берлином?!» Немцы уже бежали. Один раз зашел в атаку, мне по радио говорят: «Прекратить атаку». Я отвечаю: «Это же цель!» — «Они идут сдаваться». Выхожу, смотрю, стоят несколько наших танков. 29 апреля я получил задачу девяткой лететь на Берлин штурмовать артиллерию в Потсдамском парке. Вот тут я решил, что мне — хана! Столицу же море зениток и истребители прикрывают. А перед самым концом войны умирать-то ой как не хочется! Вышел на цель, атаковал и на бреющем развернулся домой. Пришел домой, все доложил, нормально. Между 29 и 11 числом полк не летал. Не было целей. А последний вылет делали 11 мая на колонны отступающих войск в Чехословакии. Атаковали с ходу, потом встали в круг, постреляли. Мой командир эскадрильи или лишний заход сделал, или что, но ему не хватило топлива. Он шестеркой сел на немецкий аэродром, захваченный американцами. Приняли их там хорошо, накормили, ночью привезли горючее, заправили. А у нас на аэродроме подняли бурю: «Как так! Сели у американцев!» Одинцов получил команду залить полные баки, полететь туда шестеркой, перелить горючее и хоть куда, хоть в поле, но посадить самолеты, лишь бы они не были у американцев! Только самолеты приготовили, должны взлететь — смотрим, шестерка садится. Оказывается, их утром заправили, накормили, пожали руки и — вперед. Прилетели.

***А. Д. Как вам, как летчику, Ил-2 после СБ?***

СБ был легче в управлении. Хороший самолет, но совершенно не годился для боя, поскольку легко горел, а Ил-2 был устойчив к повреждениям, но уют. Горку на нем не сделать, тысячу метров с бомбами набираешь минут десять. Поэтому на цель шли, набрав высоту над своей территорией. Пикировать градусов под 45—60 он мог. Но, знаешь, были самолеты, которые влево разворачивались, а вправо ты его уже не развернешь. Почему? Или крыло кривое, или еще что. Были и такие тяжелые, что, пока развернешься, группа уже уйдет. В первом заходе на цель обычно сбрасывали бомбы. Во втором заходе РС, пушки, пулеметы. А если заход один, то все сразу: бомбы сбросил и стреляешь, сколько успеешь.

Как к РС относились? Посредственно. Они же неуправляемые. Единственное точное оружие у штурмовика — это пушки, пулеметы, и то лучше по площадям стрелять.

***А. Д. Водить начали примерно с 30-го вылета?***

Позднее. В каждой эскадрилье ведущими обычно ходили командир эскадрильи или заместитель. Меня замкомэска поставили только перед Львовской операцией. Здесь уже

проще стало. Сложно воевать было на Курской дуге. А после Днепра немцы поняли, что проиграют войну. У них не стало боевого духа. Это чувствовалось. К концу войны — это легкие вылеты. У нас в полку был только один летчик — Саша Глебов, который еще под Москвой воевать начал. Вылетов у него было больше, чем у меня, но его не любило начальство, потому что он всегда перечил командиру: «По какому маршруту летел?» — «А, во!» — и пальцем в карту тычет. Героя ему не дали — три ордена Красного Знамени, и все.

***А.Д. Приметы были?***

Фотографироваться перед вылетом нельзя. Про кисет я уже рассказал. Летал в одной гимнастерке. Она уже вся прогнила, рваная, желтая, а все равно в ней. Никогда не летал с орденами и документами.

***А.Д. Какое количество вылетов максимально вы делали в день?***

Три. Больше мы не успевали. Хотя физически могли больше. Молодые ребята, нас кормили хорошо.

***А.Д. По своим попадали?***

Я — нет. Я хорошо ориентировался.

***А.Д. Как вводили пополнение?***

На войне особо не церемонились. Я не помню, чтобы проверял технику пилотирования. Пришел, летная книжка есть — полетишь. Как полетишь, твое дело. Молодой летчик становился ведомым — делай так, как ведущий: лети хорошо, сядь хорошо, вовремя сбрось бомбы. Вот и вся учеба. Это же война. Нас так часто убивали, сегодня пришел, послезавтра его убили, ты его и в лицо-то не запомнил. И нас точно так же принимали. Старые летчики что-то рассказывали. Про встречи с истребителями много рассказывали. И байки, и басни.

***А.Д. Из чего складывался боевой день?***

Старались поближе к аэродрому и как можно кучнее. Мы всегда жили в школе или в клубе, где строили нары, на которые набрасывали сена или соломы и застилали брезентом. Хорошо, если одеяло не общее. Я вот не помню, чтобы за все летние бои 1943 года мы хоть раз мылись в бане! — Первый раз, по-моему, мылись уже на берегу Днепра. Под Белгородом в выходной командир полка на машине отвез нас на речку, и все. Вечером затопим печку. Сидим, байки рассказываем. Гимнастерку снимешь, а там вши. Над печкой потрясешь — только треск стоит. Так вот, если с вечера не получили задачу (а могли и ночью поставить задачу, и утром, в любое время), то вставали в 6—7 часов, умывались, брились (такого суеверия, чтобы перед полетом не бриться, у нас не было), шли на завтрак. Аппетит был нормальный — молодые. После завтрака — на аэродром, где получали задачу от командира полка. Подготовились, маршрут проложили. Мандража у меня не было — первый раз, что ли?! Когда война закончилась, мы не знали, что делать. Мы привыкли воевать, летать каждый день. Конечно, обрадовались, что кончилась война, — тебя уже точно не убьют, но появилось свободное время, к которому мы не привыкли. Ну, а потом — по машинам. Я когда ведущим был, не говорил «На взлет!» Я говорил: «Поехали!» Именно — «Поехали!»

**Афанасьев Юрий Сергеевич  
(211-й ШАП, летчик, 70 б/в)**

С самого детства я мечтал летать. В 1935 году, окончив седьмой класс, я поступил в авиационную спецшколу, но через два года ее перепрофилировали в артиллерийскую, и я из нее сбежал в обычную. В 1939 году окончил десятилетку и одновременно аэроклуб Дзержинского района. 12 июня получил аттестат, а 17-го — уже был в армии. Меня направили в Слонимскую авиационную школу в Белоруссии. Гарнизон находился в

Поставах, а наша эскадрилья базировалась в 18 км от границы на аэродроме у села Михалишки: 20 самолетов СБ, столько же Р-5 и 200 курсантов. В первый же день войны пришли 24 бомбардировщика Ю-88 и разбомбили нас. Получилось так: стоит линейка самолетов, и я на этой линейке. Летят самолеты, мы думали, наши. Вдруг самолеты бросают бомбы, кто-то кричит! Я сразу бросился в сторону. Причем куда бросился? Я же успел немного поучиться артиллерии и знал, что бежать надо не в сторону леса, куда в основном все побежали, а на открытое пространство. Когда бомбы стукнули, я лег и так лежал до конца бомбежки. После этого налета мы, 70 человек, с разгромленного аэродрома пешим порядком тронулись на восток. До штаба школы было 80 км, и все эти километры мы протопали под обстрелами. Прибыли в Поставскую школу и примерно через 3—4 дня пешим порядком, набив противогазные сумки продуктами, пошли на Витебск. В Витебске уже собралась остатка трех летних школ. Нас погрузили в эшелон, и мы поехали на Москву.

Из Москвы нас опять куда-то повезли. По дороге мы несколько раз выгружались, чего-то ждали, снова грузились... Приехали в Оренбург, где из остатков трех или четырех школ-беглецов организовали 3-ю Чкаловскую школу. Там мы начали учиться летать на СБ. Сначала нас поселили в здании школы, а потом ударил 30-градусный мороз, и мы отрыли землянки на 10 человек. В землянках было тепло, только блох много. Кормили нас «на высшем уровне»: 3 раза в день манная каша — и так в течение полугода. Всю зиму мы непрерывно занимались расчисткой аэродрома от снега: намечалось, что через него будут гнать из Америки самолеты. Чистили прямо до земли, а глубина снега — 70—80 см, заносы... Сегодня вычистили, завтра все по новой!

Весь 1942 год я провел в этой школе. Мы прошли обучение на СБ, сдали зачеты, нас произвели в сержанты. После этого примерно четыре месяца мы просто сидели и чего-то ждали. Потом нам прислали три или четыре одноместных штурмовика УИл, и нас начали обучать на них. На штурмовике я выполнил 20 или 30 учебных полетов, к февралю 1943-го окончил обучение. До мая снова мы чего-то ждали. В мае, смотрю, зашевелились. Нам присвоили звание «младший лейтенант», отобрали 18 человек и привезли на железнодорожную станцию. Помню, заставили сдать спички, чтобы мы не курили, поскольку ехали на товарняке с сеном.

На войну мы попали не сразу. Сначала недолго пробыли в запасном полку в Дядьково, на канале Москва — Волга, за Дмитровом. Вот там я стукнулся. Послали тройку лететь по маршруту. Взлетел — вроде ничего. И вдруг на развороте что-то щелкнуло, смотрю, а давление масла «0»! Я думаю: «Дело пахнет керосином!» Отошел, чтобы не мешать соседям. Потом, смотрю, начала расти температура. Тогда я поворачиваю к своему аэродрому. Летел до него, наверное, минут десять: к этому времени на моторе уже чай заварить было можно. Решил садиться. Захожу, разворачиваюсь, сажусь, и — самолет проваливается. Я пытаюсь его подтянуть, но мотор уже не работает, винт стоит. А я уже шасси выпустил! Вижу, как раз поперек моей линии посадки — канава (ее вырыли для добычи торфа). Мне свернуть некуда, уже вот-вот — касание. Стал убирать шасси, кое-как перетянул через нее и плюхнулся раскорякой... Стукнулся лбом в трехцветную сигнализацию. Остановился, вылезая. Сразу подбежали с аэродрома. Санитарка меня перевязала. Командир спрашивает: «Что случилось?» Я рассказываю, что случилось. — «Ладно, иди к себе». Я пошел к себе в общежитие (оно было довольно близко), а техники начали сразу проверять, что там к чему в моей машине. Оказалось, что оборвался один шатун — это бывало довольно часто. Вот и все.

Я немножко подлечился, окончил курс обучения. Приехали «купцы», отобрали группу, выдали предписания. Сказали: «Пойдете на вокзал к дежурному, вас посадят на поезд. Вы доедете до Малой Торопы, на Волге. Там вас снимут». Ехали мы два дня, без обогрева, очень холодно было. По прибытии мы вылезли, зуб на зуб не попадает. Построились. Пришел какой-то начальник, в летной куртке. Как мы потом узнали, это был командир нашей дивизии. Нас разделили на три полка и парами быстро на У-2 довели до полков.

Я попал в полк, который только-только вышел из боев на Курской дуге. Это был 211-й штурмовой авиационный полк (представленный к Гвардейскому званию — преобразован в

154-й ГвШАП 14.4.44 г. В период Курской битвы в течение июля выполнил 327 боевых самолетовылетов и потерял всего 3 (!!!) самолета Ил-2 — абсолютный рекорд воздушных армий, участвовавших в сражении. Для сравнения, налет на одну боевую потерю в 621-м и 893-м ШАП 307-й ШАД, в которую входил и 211-й ШАП, не превышал 20 с/в, налет полков 308-й ШАД 3-го ШАК за этот же период составил 18 с/в. — *Прим. О. Растренина* ), который входил в состав 307-й штурмовой авиадивизии 3-го штурмового авиакорпуса резерва Главного командования. Поселились в избах по 5 человек. Несколько дней мы просто отогревались, обживались. Да и потом, с полмесяца, мы ничего не делали, только ходили на расположенное рядом озеро, глушили щук толовыми шашками. Потом нас начали вывозить, на одноместных самолетах сначала. На таком самолете я сделал два или три вылета, а вот мой приятель такой самолет разбил: сел верхом на У-2. Он хороший летчик был, но рассеянный. Никто не погиб, но самолеты он поломал. Помнится, его почти не наказали: так, отсрочили на пять вылетов присвоение звания, а потом он начал летать и воевать как все.

Потом нас вывозили на спарках, самолетах с двойным управлением, учить боевому применению. В школе-то мы не летали с боевыми бомбами!

Затем стали брать на боевые вылеты. Первые вылеты я сделал на одноместном штурмовике, четвертым самолетом в звене, в хвосте строя. Мне сказали: «Первая твоя задача — не оторваться, чтобы не убежал куда-нибудь. Вторая задача — маневрируй, смотри, чтобы тебя не стукнули. А бомбы кидать и стрелять — смотри за ведущим! Как он будет бомбы кидать, так и ты кидай. Будет стрелять, и ты стреляй». Вот так! Я все так и выполнял. Ведущий бросает бомбы на механизированную колонну. Ну и я туда же. Он стреляет, я стреляю. Он РС выпускает, и я выпускаю. Все по плану!

В первом вылете мне даже страшно не было. Там работать нужно — самолет же не сам летает! Нужно за температурой следить, газ и шаг винта регулировать, в общем, хватает работы. Единственное, страшно было оторваться. Нас прикрывали свои истребители, но в этом районе было много и немецких истребителей.

Думаю, как оторвешься — сразу скушают. Но все прошло нормально, и так я летал примерно месяца два; сделал десять вылетов. Когда нас вводили, то эти первые десять полетов нас оберегали, смотрели, куда поставить, а потом уже мы ходили в общей куче. Вводом в строй молодого поколения каждая эскадрилья занималась сама. Какого-то официального «обмена опытом» не было, но тактическим приемам и вообще всему нас опытные летчики учили «по ходу дела».

После десяти боевых вылетов я получил орден Красной Звезды, и заместитель командира полка Кореньяк взял меня к себе напарником. Кореньяк, как правило, ходил ведущим, кроме слишком уж опасных полетов. Он, бывало, мне говорит: «Ты повнимательней будь». Я говорю: «Стараюсь»...

Потом мы перелетели на другой аэродром. Получилось так, что мне пришлось перелетать последним. Все самолеты улетели, остался один я. А пурга была. У меня — опытный механик, техник звена, тоже офицер. Говорит: «Давай, все готово. Все проверил». Ждем, когда нам разрешат вылет. А уже 1 января, и мы, конечно, немножко навеселе. Пурга метет. Техник выскакивает, натягивает чехлы на фильтры, и вдруг ракета. «Взлетайте быстрее, а то затянет!» Мы взлетели, и я никак не мог высоту набрать, пришлось на форсаже идти. Прилетаем, командир полка внизу встречает, кулаком машет. Дело в том, что этот техник, когда нас замело, надел на воздушные фильтры брезентовый чехол, а я и не обратил внимания, что он его не снял. Но ничего, уцелели.

Командир моего звена, Кононов Борис, погиб тогда, когда у меня было вылетов 20, и после этого командиром звена стал я. Его экипаж, механик, оружейницы упростили меня написать на моей «девятке» «За Бориса!» Оповестительные знаки полка? Белая косая полоса на хвосте и синие коки винтов. Даже зимой машины в белый цвет не красили, а так и летали на зеленых.

Летали мы редко, потому наградами нас не шибко баловали. Поскольку корпус был

РГК, то в бой нас вводили только там, где прорыв — на самые опасные участки. Причем в любом месте нашего фронта. Ни к какой воздушной армии мы не принадлежали, нас придавали частям как фронтовых летчиков и принимали нас как непрошенных гостей или «бедных родственников». Например, под Родзеховом мы стояли 4 месяца «без права голоса»: не включая радио. Когда писали фронтовые заключения, то мне, например, написали пребывание на фронте меньше года, хотя я был в действующей армии около 2 лет. Тем не менее я совершил 70 боевых вылетов. Это — немало. Летал на разные цели: пехота, танки, аэродромы. Самое сложное — аэродромы. На такие полеты наши старшие командиры не летали, даже командир полка не летал на аэродромы. У нас был хороший командир полка, воевавший еще в Испании. Он здорово летал и машиной управлял — будь здоров! Случаев трусости в полку не было вообще. Наоборот, ругались на высоких тонах с начальством — «Пустите летать!» Не посылают! Нам хотелось летать. Не летаешь, значит, сидишь дома, теряешь квалификацию. Хотелось дело делать, мы воевали не для орденов. Хотя у меня за войну пять орденов: два ордена Боевого Красного Знамени, два ордена Отечественной войны и Красная Звезда.

Замполит нашего полка, мой однофамилец, майор. Хороший человек, летчик, погиб, врезавшись в гору. Вообще, небоевых потерь было мало, а вот сбивали нас много, и к нам постоянно приходило пополнение. К потерям мы привыкли. Просто воспринимали их как часть боевой работы. И таких переживаний, как в фильме «В бой идут одни старики» показано, не было. Сядем, выпьем стакан, помянем, и все. Благо 100 грамм нам всегда полагалось после боевых вылетов. Все пили, и я пил, а как же! Я же не могу быть «белой вороной»! Эти 100 грамм помогали, аппетит появлялся. Утром есть не хочется, и мы до часа-двух летали на голодный желудок. А вот вечером, когда 100 грамм выпьешь, а к этим 100 граммам еще и бутылку на троих... Вот хорошо!

Взаимоотношения между техническим и летным составом были самые нормальные. Летчики и стрелки питались в одной столовой, а техники отдельно. Жили мы дружно. Я — начальник: у меня был механик, моторист, оружейник, стрелок — пять человек. Со стрелком мы вообще были «друзья до гроба», а вот механика я иногда «песочил». Скажем, или неисправность какая-то — давление не то, или воздух травит... Тогда я ругаю не моториста, а механика, и это уже его задача с ними разговаривать. Отказ оружия в бою у меня был один раз — не все бомбы высыпались. Сажал машину я осторожно, и все обошлось.

Да, в полку было 40 девушек, и мы крутили романы. Были танцы. Какие бы ни были потери, танцы — обязательно! Там я познакомился с моей женой, с которой мы прожили 52 года. Она была в соседней эскадрилье сначала техником-мотористом, а потом ее взяли в дивизию как наиболее грамотную — она окончила один курс института.

В нашем полку женщины стрелками не летали, разве что иногда, «втихаря». Женщины были мотористками и оружейницами и на любой вылет были очень заняты. А я почти все свои вылеты, за исключением трех, летал с одним своим стрелком, Толей Боковым. Задний стрелок на самолете был необходим. Мы с ним договаривались, что если нужно, чтобы я развернулся, то он мне говорит «налево», «направо», — и я срочно перестраиваюсь. Однажды я полетел с чужим стрелком, тоже хороший был парень, и, как нарочно, мне прямо сюда, в затылок, идет снаряд из пушки немецкого истребителя. Он сумел пробить броню, но осколки были небольшие. Стрелок говорит: «Я ранен немножко». — «Как немножко, крови-то много потерял?» — «Нет. Полетим дальше». Неделью он «сачковал» потом. А не было бы брони, его бы сразу убило, и никто бы не узнал, почему он погиб.

#### ***А.Д. Кто чаще погибает — летчики или стрелки?***

Стрелки чаще летчиков погибали. Один наш летчик троих стрелков похоронил. Вот, скажем, был летный день. Погода ясная. Летали мы с узкой полосы, даже не полосы, а просто с расчищенного участка. Молодой летчик упустил направление, и его повело вправо. Он оторвался, дал форсаж, все честь-честью, но когда он оторвался, ему нужно было перевести как бы на снижение, опустить хвост, а он не опустил, все тянул на себя. И завис в

таком вот положении... И рухнул. Самолет, конечно, всмятку, летчику снесло половину головы. А стрелок у него был в годах, и когда увидел, что они падают, то прижался к бронеспинке. Мы подбегаем и первым делом вытаскиваем летчика. А этот, смотрим, вылезает сам — идет, качается. После этого он не летал.

***А.Д. Кабина у Ил-2 удобная?***

Да. Она большая. Я летал на нескольких типах самолетов, и как летчику мне Ил-2 нравился: если загорись, то вылезти можно. Помню, стукнули мне по мотору, когда я шел на брющем. Пришлось выбирать место для посадки прямо с брющего полета, благо это было уже на нашей территории. Сажусь на брюхо. Самолет во все стороны мотает, ручка бьет. Я все зубы берег, потому что помнил, как первый раз лицо разбил. Влез между деревьями. Хотел сам вылезти из кабины. Надо поднять фонарь, а он весит 80 кг. Это и так-то довольно трудно, а здесь еще придавило какой-то елкой, ну не могу поднять! Чувствую, буду поджариваться. Самолет еще не горел, но уже собирался. Тут мой стрелок выскочил и тащит меня через форточку. Он меня дергает, а меня парашют не пускает. Я говорю: «Ты расстегни, а то оторвешь руки-то». Он расстегнул парашют, тогда я вылез. Самолет не сгорел, не знаю, что с ним сделали.

***А.Д. Отправляли в дома отдыха летный состав?***

Обязательно. Всегда, как только мы останавливались где-нибудь на несколько дней и знали, что летать не будем, то организовывали человек на десять дом отдыха. Сидим, выпиваем, беседуем. Какие еще развлечения? Играли в домино, а вот песен не пели совсем. У летного состава почти всегда была баня, поэтому вшей не было.

***А.Д. В чем летали?***

Кто в чем. Наград с собой не брали. Мы снимали гимнастерку с наградами и оставались или в свитере, или в куртке меховой, если она была. Если нет, то в меховом комбинезоне, но в нем хуже, он сковывает движения. Носили сапоги, зимой — унты. И шлем, конечно, очки. Было личное оружие — пистолет. Стрелять из пистолета мы тренировались. Утром встаешь и стреляешь, чтобы не ржавел.

Что еще о нашей жизни рассказать? Писали письма домой; матери я писал раз в месяц. Нам платили деньги, месячное жалованье; я их в основном отсылал матери. За боевые вылеты платили так: за 50 вылетов — 3 тысячи рублей. Один раз я их получил. Еще за ордена платили; талоны были, и платили по этим талонам. Потом их отменили.

В боевой ситуации к немцам относились просто: их надо бить. Это — противник. Когда перешли границу, жили у немцев. Отношения с ними были чисто официальные. У них народ разный, и у нас разный. Особенно пехотинцы — они все требовали от немцев. А нам что требовать? Никаких эксцессов не было. Из Германии нам удавалось посылать посылки — шмотье разное. Как-то я рулон белого материала послал: у меня сестра, меня на два года моложе. А вообще, что брали, то и посылали.

***А.Д. Приметы или предчувствия были у вас?***

В приметы мы особо не верили, но я брился только вечером, больше — никаких. И фотографировались мы очень редко.

***А.Д. Перед вылетом не страшно? Не было таких мыслей, что, «может быть, не вернуться»?***

Да, бывают такие мысли, когда идешь по аэродрому. Но в бою ноги не тряслись: когда надо уходить от «фоккера» или «мессера», то работаешь педалями и работаешь... А как только сел — все. Меня даже сны о войне не преследовали, нет. Всё забылось...

***А.Д. Что самое сложное?***

Самая сложная цель — это аэродромы. Запомнилось, как осенью 1944 года мы вылетали атаковать вражеский аэродром, откуда нас все время тревожили. Нас повел штурман полка, капитан Николай Запруднов. Вечером Запруднов говорит: «Ну, братцы, слава нам. Кого не досчитаемся, за вас выпьем». Вылетели мы тремя шестерками. Он первую шестерку вел, вторую — я, третью — другой офицер. Стоял ясный солнечный день. Запруднов мне: «Девятка, как штаны?» — «Нормально». — «Берегись, скоро будут мокрые». Потом вдруг команда взлетать. Взлетели мы, все 18 аэропланов. Смотрю, каким-то он ведет нас чудным маршрутом. Не на аэродром, а куда-то в сторону от него! Уже вражеский аэродром остался сзади, а мы летим, летим. Потом он машет крылом, что, мол, поворачиваем. И вот он со стороны солнца выводит нас на этот аэродром. Мы подходим, а там еще ремонтные работы ведутся. Они не ждали налета. Хорошо он рассчитал! Мы «ломанули» и в общей сложности разбили там около 40 машин. Я иду со снижением, точно бросаю бомбы — они были со взрывателями замедленного действия, — и вдруг прямо по курсу взлетает «Фокке-Вульф». У него скорости еще нет, а у меня скорость за 350. Я нажал РСы — они брызнули, он скапотировал и загорелся! Его засчитали нам как групповую победу. Все вернулись...

И еще один удар мне запомнился. Это был самый тяжелый для меня вылет перед самым концом войны — 25 апреля под Берлином. Немцы к тому времени собрали всю истребительную авиацию в кучу. Мы вдруг получаем сообщение, что немцы прорвали нашу оборону и ведут наступление на город Балцин. Это была уже занятая нами территория, и туда ударили немецкие танки. Послали две четверки штурмовиков и четверку истребителей в прикрытии. Первую четверку вел Костя Балашов, он у нас был заместителем комэска. Вторую — я.

Минут через 20 мы подходим к той линии фронта. По нам открыли сильный зенитный огонь, и наши истребители сразу ушли, больше мы их не видели. Маневрируем, подходим к Балцину, еще пуще зенитки стреляют. Костя по всем правилам поставил звено в круг, заходит на цель — две танковые колонны. Бомбы сбросили. И сделали заход на танки тем, что у нас осталось: РС, пушками и пулеметами. И вдруг снизу вверх, свечой, посередине нашего круга взмывают «мессеры»!!! Правда, нам уже кричат: «Братцы, истребители противника!» Мы начали считать и сбились со счета, столько было немецких истребителей! Потом мы узнали, что их было 32. А нас было 8... Костя, молодец, командует: «Переходим на бреющий!» Самый тяжелый момент — выходить из круга в нормальный полет, потому что здесь кто-то остается последний, а последним всегда достается. Передо мной выскочил один «фоккер», пытаюсь атаковать кого-то передо мной, и я ему «вмазал»! Он задымился, загорелся и куда-то пошел. Мне его зачли как сбитого. Слышу, мой стрелок говорит: «Сейчас нас бить будут». «Откуда?» — «Слева!» Значит, надо уходить вправо. Ногу даю, без крена, скольжением, из стороны в сторону маневрирую.

Гляжу, третий номер моего звена, мой лучший друг Вася Шаповал со своим ведомым Мишей Вульфиным, вдруг клюнул и пошел в сторону Германии. За ними сразу куча немецких истребителей, «мессеров». Больше мы их не видели и ничего не знаем о них. Кто знает, почему они ушли? Может быть, по ним попали... Нельзя сказать, что они нас бросили — просто не могли вырваться. Теперь, значит, нас осталось 6. Я еще «потелепался» предпоследним, и моего последнего тоже срубили. Я говорю стрелку: «Голя, у тебя есть чем стрелять?» — «Пока есть». Я пристраиваюсь к этой четверке слева. Они низко идут, а я еще ниже, буквально по веткам. Когда самолеты низко идут, к ним снизу не подойти, а сзади их пять стрелков отгоняют. Но вот гляжу — пара истребителей нас догоняет и дает две очереди залпом: один, второй. С четвертого номера Костиного звена вся обшивка слетела... Четверо нас осталось. Вот здесь я малость струхнул.

Немцы били нас по всем правилам. У ведущего срубили антенну, — значит, он остался без радио. У второго вывалились щитки. Чувствую, он пытается ими управлять, но только закрывает, они опять открываются. Эти щитки забирают 30—40 км скорости. Хорошо, у него пневмосистема работала! А у третьего — сквозная дыра метрового размера в фюзеляже, и

масло льет. А у меня все в порядке, как ни странно.

Еще до нашей территории не дошли, там озеро еще было, как немцы от нас отвалили: начали стрелять наши зенитки. Нас вернулось четверо. Приходим на свой аэродром. Балашов сел первый. Командир полка шумит: «Куда Афанасьев со своей четверкой делся?» А поскольку моя машина была цела, то я ждал, пока все остальные сядут, со своими повреждениями. Коржевин, у которого фюзеляж был дырявый, сел на пузо, притер машину вдоль посадочной. И только он коснулся, как у него хвост отвалился, и он на глазах у всех куда-то врезался. Командиру полка говорят: «Коржевин на пузо сел!» Тот схватился: «Я ему сейчас! Такой-сякой, не мог посадить!» Подъезжает в машине, смотрит, хвост отдельно, все отдельно. «Да, — говорит, — трудновато ему садиться было».

После этого, правда, я побывал у особняков. Один спрашивает: «Где был?» Второй — «Где был? Куда удрал?» Все побитые, а я целый! Это был единственный раз, когда у меня было что-то с Особым отделом.

#### ***А.Д. Самое сложное — аэродромы, а потом что?***

Переправа — сложная цель. Там нужно выдержать какое-то время, а в это время в тебя бьют. Заходить на переправы мы старались пониже, чтобы точнее попасть. И когда ты замедляешься, чтобы найти цель, поставить ее точно в прицел, как раз в это время тебя зенитка и бьет.

#### ***А.Д. Как бомбы бросали?***

Прицелов для бомбометания не было, и впереди на капоте стоял штырь, который нужно было совместить с крестом на стекле. Подводишь перекрестье под штырь и бросаешь. Но вообще, имея практический опыт, я знал, когда надо бросать. Все на интуиции. Когда мы приехали в Литву, командир дивизии дал нам время на подготовку, поскольку было затишье между боями, в которых мы участвовали. Поставили разные мишени, зажгли костер, и командир дивизии говорит: «Кто „раздолбает“ этот костер — пошлю в отпуск». Я раздолбил, но в отпуск меня не послали...

#### ***А.Д. Выделяли отдельно группы, которые подавляли зенитки?***

Нет, поскольку зенитки подавляла бомбардировочная авиация. Чаще всего нас посылали на задания по переднему краю. В течение часа перед вылетом мы наносили на карты передний край. Иногда шашки другие, иногда полоски в планшет вставляли. Такого, чтобы ракетами нам передний край обозначали, — не было. Приходилось работать и против вражеской артиллерии, когда ее находили. Выходим на нее на бреющем, ведущий говорит: «Братцы, впереди батарея!» Мы делаем круг и бьем по ней с высоты 500 метров! Пока мы круг делаем, они ничего не успевают убрать с этого места.

Противотанковые авиабомбы были очень эффективные, мы их постоянно подвешивали, когда ходили на штурмовку колонн или на танки, — они хорошо горят. Реактивные снаряды тоже были хороши. Это — неточное оружие, но если пускаешь РС, то летит не один снаряд, а сразу куча. Хоть один, да попадет в цель. Но хорошо, когда сам кидаешь! А когда ты на бреющем возвращаешься через линию фронта, а в это время тебе в лоб бьет залп реактивных снарядов!.. Бьют куда-то, дают залпы один за другим... Я, правда, не знаю, не слышал, чтобы кто-нибудь погибал, но как мы в таком пекле выживали? Я не знаю! На бреющем выходили, хотя старались не очень увлекаться бреющим полетом. Линию фронта пересекали — когда как. Туда на высоте метров 800, а если драпаем, то обычно — на бреющем.

#### ***А.Д. У вас в полку были самолеты с 37-миллиметровыми пушками?***

Да, я летал на таких. Отдача от этих пушек была сильная, а так все нормально. Ни к самой пушке претензий не было, ни самолеты никаких нареканий не вызывали, даже интересно было, чтобы помощнее. Но таких самолетов в полку было немного, они неудобны против пехоты. Во-первых, снарядов меньше. Во-вторых, нужно более точно наводить. Но

если стукнет, то нормально.

Обычная норма загрузки бомбами была 400 кг в бомболоке, но несколько полетов я сделал 2 по 250, впереди и сзади, — всего 500 кг. Это было в Бреслау, нас туда посылали. Подвесишь и пошел, желательно на брющем. Потому что, когда бросаешь с брющего, бомба не успевает накрениться, так прямо и идет. Прямо стенку пробивает. Здорово!

Часто мы ходили без истребителей, охраняли сами себя. Например, я шел на брющем полете. Нас было несколько самолетов, не помню сколько. Вижу, что подхожу к цели, и зенитка бьет трассирующими — бьет, бьет! Я получил два снаряда: один — в колесо, второй — в стабилизатор. Пришел на аэродром, посмотрел, как народ садится, и говорю стрелку: «Толя, мы будем сегодня без одного колеса садиться, ты учти. Чтоб держался!» И точно, я сел, и нас повело влево, но ничего. Вообще потерь больше было от зениток, но к концу войны — от истребителей. Особенно к самому концу войны, когда они всю истребительную авиацию у себя собрали. Тогда от истребителей много народа погибло.

После этого вылета нас отправили во Львов за новыми самолетами. 1 мая я встречал во Львове. Там была коммерческая продажа, а у нас рейхсмарок было много. Я привез ящик водки, и мы так потихоньку по бутылочке в день «на пару» распивали. А 8-го объявили: «Война окончена!» Все, ура! Все кругом стреляет. Очереди! Мы тоже очереди пустили. Часа в 4 легли спать, навоевались. А в 5 часов, как обычно, подъем, объявляют готовность. «Какая готовность? Война кончилась!» — «Готовность!» Кто как мог. Кто сколько принял за Победу. Прибыли на аэродром, а там уже составляют боевое расписание. Меня в первый эшелон. Туда, на помощь Праге. Я не особо трезвым был, но ладно, взлетели, все нормально. Вообще, выпивши лететь не тяжело: когда вылет, все работает на тебя, все концентрируется. Стукнули раз по какой-то деревне — там база какая-то была. Потом по подъездным дорогам — и туда стукнули. Летим обратно, смотрим, над нашим аэродромом — какой-то наш самолет, бомбардировщик, взрывается. Один выпрыгнул оттуда, но до земли не дожил, умер, приземлился мертвым. Вот здесь стало так... неприятно. Ведь война-то уже закончилась... Почему он взорвался, я не знаю, но бывали такие вещи. Это был последний день войны. 10-го мы не летали, хотя и были уже трезвые. Была готовность, но нас уже не выпустили.

### **Андреев Иван Иванович (810-й ШАП, летчик, 105 с/в)**

Я родился в 1923 году в Башкирии. Мои родители переехали из Белоруссии в начале века, когда из густонаселенной европейской части России русские и белорусы переселялись на восток, за Урал. Вот так мы оказались среди башкир, в восьмидесяти километрах от Уфы. Деревушка, в которой все были родственниками, насчитывала сто дворов. В нашей семье было четверо детей: три дочери и я. Отец, окончивший три класса, считался на селе грамотным. Семья была состоятельная. Отец получал зарплату в колхозе, у нас было и хозяйство — коровы; лошадей мы сдали в колхоз как организаторы коллективизации.

Наш сельсовет состоял из хуторов, приходилось много ездить. Отец ездил на велосипеде. Потом и я начал.

В деревне была школа — деревянный пятистенный дом с двумя классными комнатами. В одной комнате учились первый и третий классы, во второй — второй и четвертый. Причем на всех была только одна учительница. На 85 деревень — одна больница, один врач от всех болезней. До четвертого класса я учился у себя в деревне, а потом ходил за девять верст в соседнюю.

Первый раз увидел самолет в 1937 году. Был большой праздник — Сабантуй, У-2 прилетел к нам в деревню: из Уфы летали по республике, смотрели, как дела.

В 1939 году, окончив семилетку, я поехал учиться в Уфу. Решил пойти в речной техникум, поскольку в сельсовете висел красивый плакат: стоит морячок на фоне пароходства. Однако не поступил туда и попал в автодорожный техникум. Год отучился, а в сентябре 1940 года к нам пришел летчик из Уфимского аэроклуба. Рассказал про

комсомольский набор и задачу дать стране 50 тысяч летчиков. К недовольству директора училища, все двенадцать парней нашей группы пошли на медкомиссию. Однако в аэроклуб пробились только трое, в их числе и я.

От учебы в техникуме я был освобожден и всю зиму 1940—1941 годов изучал теорию в аэроклубе. В мае 1941-го начались полеты на У-2. Одновременно я сдал нормативы ГТО и Ворошиловского стрелка, стал парашютистом. 14 июня программа полетов нами была выполнена. 22 июня в полдень нас собрали на аэродроме. Начальник политотдела объявляет: «Началась война. Вам дается два дня на сборы, через два дня вы должны быть в аэроклубе на построении». Домой попасть я уже не успевал, поэтому поехал к тетке, что жила неподалеку, оставил ей вещи, взял булку хлеба, кусок сала, сменное белье и прибыл на построение. Нас разделили по алфавиту на две группы: одних направили в Тамбовскую истребительную школу, а нас — в Молотовскую авиационную школу пилотов.

Через пять дней баржа, на которую погрузили нашу группу, прибыла в Пермь. Помыли нас в бане, переодели в армейскую форму, и мы стали курсантами. В мирное время обучение занимало три года, но нас учили по сокращенной программе, и школу мы окончили в 1942 году. Правда, прежде чем получить звание пилота, я пять машин изучил, так что практика самолетовождения у меня была неплохая.

После окончания училища нас привезли в Москву. Собралось нас там человек пятьдесят, а самолетов нет. Поэтому сначала мы попали в деревню Хомутово, что находится между Щелково и Ивантеевкой, рядом с аэродромом. Там нас обучали летать на Ил-2, для чего пригнали один самолет. Кормили отлично: блины со сметаной, мясо. Вечером бочку пива привозили. Со мной там еще такая история произошла. Я приехал «нецелованным» мальчишкой. Мне было 19 лет. Нас попросили помочь обеспечить дровами детские сады. На заготовке познакомился с молодой женщиной. Она пригласила меня к себе домой, познакомила с матерью. Чаю попили... Потом она говорит: «Куда ты пойдешь? Ложись спать». В общем, обучила меня, сказала, что как делать... Потом включила радио, а там сводку передают и говорят, что в боях отличилось такое-то соединение. Она воскликнула: «Ой! Это же мой Колька отличился!»...

В сентябре нас отправили на юг, под город Чапаевск. Несколько раз от нас забирали группы человек по двенадцать. Когда второй раз пришли набирать, я спросил у «купца»: «Товарищ полковник, прошлый раз вы забрали моего знакомого из Уфы Иткина. Как он?» — «Погиб под Сталинградом». Арифметика тогда была такая: под Сталинградом летчик-штурмовик в среднем успевал сделать три вылета, прежде чем его сбивали, а когда я попал на фронт, т.е. летом 1943-го, — шесть. За войну сделал 105 вылетов. Мне посчастливилось пережить и третий вылет, и тринадцатый...

Весной 1943-го я попал в одну из групп, направляемых на фронт. Прибыли мы в 810-й штурмовой авиаполк 23 мая. В полку было три эскадрильи, тридцать шесть летчиков. Самолеты у нас уже были со стрелком. Поскольку при росте 180 сантиметров я весил 90 килограммов, мне дали очень маленького стрелка, чтобы не нарушить центровку самолета.

Свой первый вылет я делал 5 или 6 июля в составе дивизии. Три полка летело. Нас привезли на аэродром ночью, в 2 часа 30 минут. Построили. Зачитали приказ: «В 4.45 быть на линии фронта». Командир полка пронес знамя, летчики преклонили колени, поцеловали знамя, поклялись бить врага. Состояние было такое — разорвем немцев! Надо сказать, воспитывали нас грамотно.

Взлетели. Представляете, идет армада в 90 самолетов! Нашего ведущего, видать, мандраж взял, и он на 5 минут раньше привел нас к цели. Попытался газ сбросить. Строй стал расстраиваться, он понял — так нельзя, пошел дальше с прежней скоростью. Подходим к линии фронта, смотрю — земля «дышит» взрывами. Поднимаю глаза — надо мной на высоте 3—5 тысяч «пешки» висят; здесь же и немцы крутятся — тесно. Артиллеристское наступление еще не закончилось. С дымом и пламенем летят РС. Мы отбомбились и на высоте четырехсот метров пошли на сборный пункт над городком Новосил. На этой же высоте навстречу мне летит Ю-87. Мы в форточку друг на друга посмотрели и полетели в

разные стороны. Стрелок кричит: «Командир, самолет!» — «Так стреляй!» Ну, какой тут «стреляй», когда мы на скоростях расходимся! Зато, пока я на немца отвлекался да со стрелком разговаривал, командира упустил. С трудом догнал его, а он уже собирает группу. Пришли мы домой и в этот день еще два вылета сделали. Вообще-то больше трех вылетов не делали — физически тяжело, да и подготовка самолета к новому вылету требует много времени.

На Курской дуге полк понес большие потери. За 27 дней потеряли 18 экипажей. У нас в эскадрилье почти каждый день сбивали по человеку. Мы спим все вместе на травяных матрасах — то этого нет, то другого. Лежишь и думаешь: «Кто следующий?»

(Согласно оперативным сводкам 225-я ШАД, в которую входил 810-й ШАП, 6.07.43 г. выполнила 12 с/в, летали Ил-2 от 614-го ШАП в период 7.49—9.35 в район Зеленая Роща, Липский, Щербаково — удар по живой силе и скоплению автомашин, 7.07—12 с/в, летали Ил-2 от 810-го ШАП (ведущий к-н Черняков-ский) в сопровождении 10 Як-1 от 832 ШАП, р-н Моховой, Филатове Станы, Федоровка, период 19.17—20.30. Выполнен один заход с высоты 900—250 м, огонь 2 батареями ЗА. Рано утром экипажи 225-й ШАД вылетали только 12.07.43, когда началось наступление войск БФ. В этот день дивизия выполнила 14 с/в на охоте: 3.36—4.45, 4.52—5.52, 15.30 и 15.42—16.21. На охоту вылетали по 2, 3 и 4 самолета — уничтожали проводную связь, КП противника и т.д. 810-й ШАП вылетал в 9.00—10.05 6 Ил-2 (к-н Чернявский) в сопровождении 4 Як-1 от 832-го ШАП. БШУ по мотомехколонне в районе Карандаково, Протасово. Боевого задания группа не выполнила по метеоусловиям. В период с 19.05 по 20.19 1 Ил-2 от 810-й ШАП (ведущий Чернявский) и 8 Як-1 от 832-го ШАП летали в р-н Грачевка, где по докладам экипажей уничтожили и повредили до 3 танков, 20 автомашин, подавили огонь 1 батареи ЗА (зенитной артиллерии) и до 3 танков, 20 автомашин, подавили огонь 1 батареи ЗА (зенитной артиллерии) и до 3 батарей ПА (полевой артиллерии). Резкое увеличение количества с/в Ил-2 дивизии отмечается 13 июля — 24 на охоту и 51 — на БШУ (бомбово-штурмовой удар) на поле боя. 810-й ШАП вылетал в 7.15—8.40 17 Ил-2 (Чернявский) и 12 Яков от 832-го ШАП р-н Сту-ха, Веселая, Ниж. Паниковец. 2 захода с высот 600—800 м. Вели воздушный бой в 8 ФВ190. С задания не вернулось 3 экипажа: мл. л-т Кор-неев (воздушный стрелок сержант Рогожников), мл. л-т Миклин (воздушный стрелок серж. Ксе-нафонов), мл. л-т Золотов (воздушный стрелок серж. Петров). 2-й вылет полк выполнил в 14.41—16.00, 12 Ил-2 (ст. л-т Рогачев) в сопровождении 8 Як-1 от 832-го ШАП. Р-н Дерновка, Калгановка, Сура. С задания не вернулось 2 экипажа: ст. л-т Дятленко (воздушный стрелок серж. Оберохтин) и мл. л-т Шуринов (воздушный стрелок ст. л-т Литвинов). Всего в этот день в дивизии с заданий не вернулось 30 Ил-2, в том числе: 783-й ШАП — 9, 825-й ШАП — 16 и 810-й ШАП — 5 экипажей. Общие потери 225-й ШАД в июле 1943 г. в штурмовиках составили: нбз — 42 Ил-2, подбитых и сданных в САМ для ремонта и восстановления — 17, 11 Ил-2 — находящихся на вынужденных посадках, 2 Ил-2 в катастрофах, 2 Ил-2 в авариях, 42 летчика и 39 воздушных стрелков, не вернувшихся с боевого задания, 3 воздушных стрелка убитых, 7 летчиков раненых и 14 раненых воздушных стрелков, а также 2 летчика и 2 воздушных стрелка небоевые потери. 810-й ШАП за июль потерял 11 Ил-2 нбз, 4 Ил-2, сданных в САМ, 4 на вынужденной, 1 в аварии, нбз — 11 летчиков и 9 в/стрелков, ранены — 1 летчик и 5 воздушных стрелков. — *Прим. О. Растренина .)*

К 9 мая 1945 года в полку из тех, с кем я начинал, осталось трое: Я, Максимча и Женька Белый.

Надо прямо сказать, я хотел получить Героя. Тогда давали за тридцать боевых вылетов. По инициативе командования полка трое ребят — «Худой», «Холдыбек» и я, «Башкир», стали самостоятельно ходить на охоту. Я помню, вышел на станцию Унеча. Немцы эшелон грузят. Паровоз под парами стоит. Весь перрон в войсках. Я на бредущем как шел, так по ним и дал — каша! Подорвал машину, бомбы сбросил, спрятался. Никто же меня не охраняет, прикрытия нет.

Тридцать вылетов на Курской дуге я не набрал, а когда стали давать Героя за 80 вылетов, мне их не засчитали, якобы потому, что командование дивизии не давало разнарядки на эти вылеты. Хотя у меня и без этого 80 вылетов было, но Героя так и не дали.

Орел мы взяли 5 августа, и нашу 15-ю Воздушную армию переправили оказывать помощь Ленинграду. Там мы бомбили отступающих немцев. Потом перешли в Прибалтику. 10 ноября 1943 года меня сбили над линией фронта. Получилось так, что первый же зенитный снаряд попал мне в мотор. Черный дым от взрыва повалил в кабину, но в открытую форточку его быстро вытянуло. Мотор остановился, и так тихо стало... А бомбы и РС еще не сброшены. Аварийно сбросил бомбы и ракеты, развернулся и оказался на высоте триста метров впереди всех. Я подбираю машину, чтобы перетянуть линию фронта, которая была в полукилометре, сразу за ней — сосновый бор. Так в этот лес, в самую его гущу, я и упал, очень не хотел садиться на передке. Я знал, что на переднем крае летчиков уничтожали. Там разговор короткий. Ни мы их в плен не брали, ни они нас. Чиркнул по верхушкам деревьев, скорость теряю, меня зажало, крылья обломало. Ноги успел вытащить из педалей, уперся ими в приборную доску. Последняя стадия торможения самая страшная. Главное, чтобы самолет не клюнул вертикально вниз, иначе горючее (почти тонна! мы ведь только взлетели) сдетонирует от искры. Когда самолет скользит, он хорошо теряет скорость. Последние мои действия — ручку на себя. (Вот почему у нас, летчиков, яйца раздавлены: ручка-то между ног! При вынужденной ты движешься вперед всем телом, и деваться некуда. Так и Снегирев погиб, и Гришка Сысоев, мой земляк, из-за этого погиб. Он после выхода из госпиталя слетал домой в отпуск. Вернулся и говорит: «Никакой жизни потом не будет. Давай мне вылеты!» Похоронили его уже в последние месяцы войны.)

Я из сосняка вывалился. По откосу противотанкового рва самолет съехал вниз и лег на лопатки. Хвост оборвало. Ручкой ударило в грудь. (На следующий день утром у меня все тело синее было.) Лежу и слышу, что-то гудит. Бомбы я сбросил. Лежу и думаю: «Неужели какая осталась?» Оказалось, это волчок гироскопа крутился. Стрелок вылез через дырку, где фюзеляж от брнекорпуса отломился, и — ко мне: «Как ты, командир?» — «Видишь, на голове сижу». Смотрю — бегут пехотинцы в белых полушубках, вроде наши. Стрелок говорит им: «Командира надо спасать». А колпак заклинило. Кое-как сдвинули кабину, и я вывалился. Через пять минут немцы открыли минометный огонь по месту падения самолета. Вот тут я действительно испугался. Я же в самолете взрывов не слышу, а пехота — привыкшая, они по звуку угадывают, куда она упадет. Меня отвели в землянку. Через три дня из полка прислали за мной машину. Мишка Соколов, летчик, который шел за мной, видел, что я весь поломанный, доложил. На прощание пехотинцы попросили у меня бутылку бензина, а то зажигалки не работают на автомобильном. Я говорю: «Вот 700 литров бензина. Только ломом не пробивайте, а то, если искра, — рванет!»

Еще раз я падал в Хотынце, в трех километрах от аэродрома, не долетев до линии фронта. Я жаловался инженерам, что у меня двигатель захлебывается. Инженер эскадрильи сел в самолет, погазовал — все работает. Он доложил командиру, что виноват летчик (после того как я упал, командир его разжаловал за то, что он не прислушался к моим замечаниям). А когда стали разбираться в причинах, то оказалось, что прокладка между топливным шлангом двигателя и трубкой, идущей от топливных баков, встала косо и частично перекрыла подачу топлива. Причем, поскольку эта прокладка свободно ходила, то взлететь-то я взлетел, а потом под давлением ее затянуло, и — все, подачи топлива нет. Вот и пришлось с высоты двадцати метров, с полностью неубранным шасси, плавно приземляться к тетке в огород. Весь я его вспахал и в сени заехал. Сейчас, думаю, взрыв будет. Смотрю — тихо. Вывалился за борт, метров на десять отбежал в канаву, лег. Кричу стрелку, чтобы прыгал. А он копается, пытается бортпаек достать, что у него под ногами. Достал его, вывалился. Повезло, что ни бомбы, ни РС не взорвались. Повезло. А то был случай. С командиром полка, Ермолаевым, летал стрелком Бахтин — хороший стрелок. Их сбили на высоте 200 метров. Командир выбросился. Было условлено: если летчик открывает кабину, значит, стрелок должен прыгать без предупреждения, потому что некогда. Тот увидел, что

командир открыл кабину, полез за бортпайком, и не стало его... погиб. Часто ли гибли стрелки? В нашем полку — плюс шесть человек по отношению к командирам экипажа. Практически один к одному.

***А.Д. Потери в основном от зенитного огня или истребителей?***

Больше гибли от зенитных, чем от истребителей. Истребителей на всех не хватало. Меня прикрывают мои истребители. Слава богу, всегда давали прикрытие. Только на свободной охоте без истребителей летали.

***А.Д. Как был организован быт летчиков?***

Жили поэскадрильно. Обмундирование у нас было по погоде. Летом летали в комбинезоне или гимнастерке, шлемофоне, сапогах. Зимой — в унтах и куртках, теплых брюк не надевали. Ордена и документы с собой не брали. Питались в столовой. Когда шли по России, чаще базировались на полевых аэродромах. Самолеты между домами прятали. В Прибалтике и Восточной Пруссии уже стояли на хороших аэродромах с бетонированной полосой. Вечерами, после ужина и законных ста грамм, которые выдавались, если были боевые вылеты, командир звена первой эскадрильи Мишка Соколов играл на баяне в столовой. В полку были женщины: секретари Аня Перерва и Клава и четыре оружейницы. Оружейниц распределили по эскадрильям. Мы договорились с командиром эскадрильи не трогать «свою»: он — потому что командир, старше меня — с 19-го года; я — потому что молодой. И так мы ее полтора года охраняли. Потом она познакомилась с летчиком из другой эскадрильи. Забеременела. Все они беременели... Хорошо, что война кончилась. Отправили ее рожать к себе в деревню. Дали парашют на пеленки, шоколад. Остальные трое вышли замуж.

Иногда к нам приезжали артисты. Когда мы взяли Орел и на фронте установилось затишье, к нам приехали артисты. Как раз в это время меня наградили вторым орденом Отечественной войны. Вручала его Рина Зеленая. Она стояла на бортовой машине с откинутым бортом. Я поблагодарил, руку ей поцеловал. Она в ответ давай меня целовать, а от нее водкой пахнет. Странно это как-то. Я, мужчина, не пью днем, а она...

***А.Д. Где вы закончили войну?***

Под Кенигсбергом. Когда закончилась война, я написал свое первое письмо матери. В нем было всего четыре слова: «Мама, я остался жив».

**Усов Валентин Владимирович  
(109-й ГвШАП, механик, воздушный стрелок)**

Я родился в 1924 году. В 1940-м, окончив восемь классов в Сталинграде, уехал на Урал учиться в горном техникуме на специалиста по разведке золота и платины. Там и застала меня война. Осенью 41-го я решил вернуться домой в Сталинград. Приехал в город, поступил в десятый класс школы и одновременно стал заниматься в аэроклубе. Летом 1942-го окончил школу, сдал экзамены в аэроклуб. Вместе с одноклассниками мы состояли в истребительном отряде — это было своего рода ополчение: метали бутылки с зажигательной смесью, обучались штыковому бою.

После выпускного вечера все мои одноклассники получили повестки, а я нет. Тем не менее я договорился с одним приятелем встретиться у военкомата. Пришел, сел на скамеечку. Проходит военком и обращается ко мне: «Молодой человек, вы повестку не получали?» — «Нет». — «Ну, пойдите, я вам выпишу». Вот так я получил повестку, в которой меня направляли в авиационно-техническое училище.

Училище располагалось в Астрахани. За два месяца под непрекращающимися бомбежками мы прошли курс молодого бойца. По ночам нас поднимали по тревоге вылавливать осветителей, которые обозначали цели ракетам. Кормили настолько плохо, что

случались голодные обмороки.

Прошло два месяца, из нашего училища сформировали стрелковый батальон и отправили в составе сводного курсантского полка под Сталинград. Жарища — за 40 градусов, а ты идешь с полной выкладкой: 60 патронов к винтовке, лопата, скатка, винтовка, гранаты. Солончак, в котором нам пришлось рыть окопы, в такую жару становится как камень — хоть зубами грызи. В одном месте окопчики нароем, а потом топаем несколько десятков километров без воды под палящим солнцем, и опять копать. Бомбили нас; как-то один парень из винтовки самолет сбил. Были перестрелки с пехотой. Первый бой запомнился как какой-то хаос: кто-то кричит, кто-то командует. По нам открыли огонь, мы отвечаем. Немцев видно, но они держатся на большом расстоянии и в атаку не лезут. Мы за все время, что были в пехоте, только перестреливались с немцами, атаки не отражали. А тут еще во исполнение приказа № 227 из комсоргов классных отделений стали создавать заградотряды. Мы как раз оседлали дорогу, выкопали ячейки. Выстроили нас. Командир роты к каждому подходит: «В своих будешь стрелять?» Я говорю: «Нет. Просто не смогу». — «Тогда сам застрелись. Иначе меня расстреляют».

Так несколько месяцев мы провоевали, а потом нас вернули в Астрахань и эвакуировали в Усть-Каменогорск, Восточный Казахстан. Сначала мы на барже доплыли до Гурьева. Там нас вывели в степь, на бахчу, и сказали, что мы будем жить здесь. Кое-как, ложками, выкопали ямки на четырех человек в мерзлой земле (уже осень была). Ложась спать, раздевались догола, половиной одежды выстилали дно ямы, второй половиной накрывались. Двое в центре спят, двое с краю мерзнут, потом меняемся. Слава богу, это продолжалось недолго. Нас погрузили в теплушки и повезли дальше. Нары в вагонах — в четыре яруса! Влезешь — и не повернуться! Причем на станциях выходить не разрешали. Только иногда в степи устраивали строевые смотры, чтобы нас как-то размять. Плохо, но все-таки кормили. Нам перед эвакуацией раздали наши гражданские костюмы, и мы с другом поменяли сначала мой костюм на рис, а потом и его на сахарную свеклу. Вот так... В Усть-Каменогорск с нами приехал сыпной тиф. Многих он тогда забрал... На морозе, который достигал пятидесяти градусов, я обморозил ноги. В санчасти меня осматривал врач — пальцев ног было не видно, сплошные язвы. Он сказал: «Если я тебя положу в лазарет, то схватишь сыпняк. Так что терпи». Лежал я в бараке, служившем нам казармой. В центре него стояли две круглые печки. Тем, кто поближе к ним был, еще ничего, а я лежал у стенки, которая была покрыта инеем. Мокрые портянки за ночь схватывало морозом. Попробуй их намотать на больные ноги! Кормили плохо. Мы были на довольствии у Приволжского округа, а попали в Казахстан. Как-то раз нас вели в столовую, дощатую пристройку к церкви. Один из нас заметил, как с машины, везшей мороженое мясо с мясокомбината, упал один окорок. Он попросился отстать, как будто обмотка размоталась. Я-то был обут в сапоги, но часть ребят ходила в ботинках с обмотками. Выскочил из строя, схватил окорок и спрятал под шинель. Пришли завтракать в столовую. Давали нам винегрет — разноцветные ледышки. За столом сидели по четыре человека, и за те пятнадцать минут, что нам давали на завтрак, мы этот окорок, сырое мясо, обглодали до кости! Еще только раз за все время моей учебы я был сытым. Я дневалил. Пришел в столовую, где мне дали тарелочку размазанной манной каши. Вдруг слышу за стенкой у раздаточного окна какой-то шум. Открывается окно, и повариха ставит кастрюлю с кашей: «Бери». Я схватил. Оказывается, она эту кастрюлю приготовила для кухонного наряда, а они, не зная этого, ее сперли. Она нашла, отняла у них и отдала мне. Как я налег на эту кашу! Вспомнил о товарищах только тогда, когда съел половину. Но ты знаешь, при всех тяготах жизни и неутешительных сводках с фронта моральное состояние у меня и моих товарищей было хорошим. Ни разу не возникло сомнение в окончательном исходе войны! Политработники были на высоте, хотя мы частенько смеялись над ними. Ведь основная их масса пришла из родов войск, далеких от авиации. Замполитом у нас был бывший кавалерист. Когда мы сдавали уставы, он у всех спрашивал, на какой высоте должна быть поставлена в конюшне кормушка для прикусочной лошади. Не знаешь — иди, учи. Но вообще он был хороший мужик и кавалерист,

наверное, тоже хороший, но в авиации ничего не понимал, хотя старался казаться знатоком. Как-то раз идет группа курсантов с аэродрома. Запоздали немножко, поскольку заправляли самолеты вручную насосом альвеер. Увидев группу, он спрашивает: «Почему опаздываете?» Старший докладывает: «Альвеер задержал». — «Скажите своему Альвееру, что он распорядка дня не знает!» Был с ним еще такой случай. Видать, он слышал, что бронированные самолеты появились и, как-то раз, подойдя к Ил-2, взялся за элерон, а он же перкалевый, и говорит: «Советская броня! Какая легкая, хорошая». Кстати, этот самолет нам привезли с фронта с боевыми повреждениями, и мы его восстанавливали. Как сейчас помню, меня поставили в караул его охранять. Весна, закат, подошел к кабине и вижу на стекле засохшую кровь и клочок волос. Стало не по себе...

Наше профессиональное обучение началось еще в Астрахани, но в основном подготовку мы получили в Усть-Каменогорске. Теоретическая часть включала в себя практическую аэродинамику, теорию двигателя, конструкцию самолета и двигателя. На практике нам давали столярное и слесарное дело, шитье перкаля. Курсанты были разбиты на две группы. Одна изучала самолет Пе-2, другая Ил-2. Надо прямо сказать, освоить техническое обслуживание Ил-2 особых трудностей не составляло.

Летом 1943 года наш взвод отправили на фронтную стажировку в 128\*-й ГвШАП, участвовавший в Курско-Белгородской операции. В полку были одноместные самолеты, некоторые из них были оборудованы местом для стрелка. За кабиной летчика снимался люк, в фюзеляж ставился ящик, и на него садился механик или еще кто с пулеметом ШКАС и ракетницей, истребители отпугивать. Я на таком самолете два вылета сделал.

Несколько дней я побыл стажером у опытного механика, а потом мне дали самолет. Однако полк провоевал недолго — за три дня боев в полку осталось шесть самолетов из сорока пяти. Мой самолет был потерян на второй день операции. Полк вывели на переформирование, а нас отправили обратно в школу, где мы сдавали экзамены. Летом 42-го в Астрахани начало учебу девять рот по 150 человек, а выпустили полторы...

В феврале 1944-го я попал на фронт в 109-й Гвардейский штурмовой полк. Сначала я был механиком самолета третьей эскадрильи, командовал которой старший лейтенант Милашенков. С ним я выполнил несколько тренировочных полетов в качестве стрелка. А потом меня перевели в звено управления, состоявшее из спарки УИл-2, У-2, самолетов Ил-2, командира полка, зам. командира полка, начальника воздушно-огневой службы и штурмана. Я был назначен механиком на самолет штурмана полка капитана Солодилова Макара Алексеевича. Его в это время в полку не было, поскольку он лечился после ранения. Когда же он вернулся, то был сильно раздосадован. Во-первых, самолет ему дали с деревянными консолями. Во-вторых, мальчишку-механика. Он был значительно старше, и в дальнейшем мы с ним очень хорошоладили. Он ко мне как отец относился, даже хотел свою дочку за меня замуж выдать. Надо тебе прямо сказать, что в работе механика многое зависит от взаимоотношений с летчиком. Если тебе не доверяют, ты долго не почувствуешь свою силу. Мне повезло с командиром, и уже на второй месяц я почувствовал себя уверенно, по летной норме. Хотя и бывали случаи, когда механиков переводили по их просьбе или по просьбе летчика, но, надо сказать, у нас в полку между летчиками и техниками сложились хорошие отношения, хотя единичные случаи пренебрежительного отношения к техническому составу все же были.

Что самое трудное в работе механика? Нести полную личную ответственность за самолет. Сейчас ответственность размазана на технико-эксплуатационную часть, а тогда механик головой отвечал за исправность самолета. Ответственность ложилась таким невыносимым грузом, что по мне лучше стрелком самому полететь, чем оставаться на земле и ждать возвращения экипажа.

Особенно обострилось это ощущение после одного тяжелого случая. Я только принял самолет. Боевых действий полк еще не вел, а летчики ходили на полигон тренироваться, чтобы не потерять летные навыки. В тот вылет в небо поднялась девятка вместе с моей машиной. На наших глазах они встали в круг, отбомбились и пошли на штурмовку. В этот

момент я потерял из виду свою машину. Она должна была быть одной из двух, что заходили в этот момент в атаку. И вдруг у одной из них на правой плоскости происходит взрыв, и она как была в крутом планировании, так и вошла в землю. Это же явная неисправность! Моя или не моя?! Сердце упало... Я бегу к старту. Рядом бежит мой товарищ, бледный как мел: «Моя машина!» И его жалко, и сам рад. Что произошло? Вышла партия новых бронебойных фугасных снарядов. Настройка взрывателя была слишком тонкой, и при выстреле мембрана взрывателя среагировала на воздушный поток. Снаряд взорвался в канале ствола, разворотив плоскость.

Я сам потерял самолет в начале Висло-Одерской операции в январе 1945 года. Солодилов утром удачно слетал, и дело шло к вечеру, уже все расслабились, решив, что полетов не будет. И вдруг — срочно второй вылет. Повел группу командир полка. Ведущим у него был штурман полка Солодилов, а за ним шли два командира эскадрильи, заместитель командира полка и командир звена из первой эскадрильи. Из вылета вернулся только командир звена. Я к нему: «Где мой?!» — «Зенитки. Я видел, что он горел, но линию фронта перетянул». Ночью инженер полка говорит: «Собирайся. Бери инструменты. Полетишь со старшим лейтенантом Базовкиным на По-2 разыскивать». Вылетели на рассвете. Увидели мы такую картину: поле перед и за линией фронта усеяно сбитыми штурмовиками. Начали мы среди них выискивать наши, с опознавательными знаками полка. Вдруг мотор забарахлил, и пришлось нам садиться на аэродром к истребителям, что стояли рядом с линией фронта.

Подрулили к стоянке По-2, чтобы нам помогли с ремонтом. Смотрю, бежит высокая сутуловатая фигура — Солодилов! Лоб перевязан. Мы с ним обнялись. Я говорю: «Как?!» — «Ничего, вот только стрелок ногу повредил. Понимаешь, подбили — горю. Увидел площадку, а в это время наши истребители садиться стали. Мне пришлось отвернуть и сесть на нейтралку. Пехотинцы наши подбежали, помогли выбраться. А у них, понимаешь, оказывается легенда ходит, что РС сульфидином снаряжены. (Сульфидин применялся в годы войны для лечения венерических заболеваний. — *Прим. ред.* ) И они давай под самолет лезть. Я стал стрелять, отгонять их, но куда там...»

Вскоре Солодилову присвоили звание майора и дали Героя Советского Союза, назначив на должность командира полка. Он получил другую машину, и я вместе с ним. Вообще у него был штатный стрелок, но я просился летать, и иногда он брал меня. Меня за это гонял инженер полка, считая, что я летаю, чтобы награды зарабатывать, а мне просто так легче было. Кроме того, в полк пришел стажером командир полка с Дальнего Востока майор Бавин. У него экипажа своего не было, и я летал с ним стрелком. Вот мои-то полеты стрелком и отношение ко мне командира фактически спасли меня в Германии от трибунала. Как-то под вечер мы перелетели под город Грюнберг. Ясно, что полетов не будет. Был у нас в звене Вася Маслов, потомственный крымский винодел. Я ему говорю: «Давай, поедem, посмотрим винные подвалы. Все равно вылетов не будет». — «Давай». Мы сели на велосипеды, прихватили две канистры и поехали. Город только взяли — на улицах валяются убитые и наши, и немцы, раненых собирают, мирных жителей нет, дома пусты и открыты. В огромном подвале, протянувшемся на сотни метров, лежат здоровенные бочки. Пехота бродит, расстреливает их из автоматов — к струе кружку подставит, выпьет глоток, рожу скривит: «Кислятина!!» и — следующую. Я на аэродром вернулся в розовых портянках. Но Василий — он же винодел. Он два сорта смешал — получилось ничего. Вышли мы из подвала с двумя полными канистрами, а тут подскакивает к нам лощеный штабной майор на «Виллисе»: «Что это у вас?» — Васька объяснил. — «Дайте попробовать!» — Налили ему кружку. — «Ой, какое хорошее вино. Дайте мне его». Мы ему канистру вина, а он нам полканистры спирту. Тут Васька спирт с вином смешал, чтобы ребятам привезти. Пошлялись по городу. А у немцев много разной красивой посуды — сил нет удержаться, чтобы из этой посуды да не выпить. Так я и прикладывался к разным рюмкам. Наприкладывался до того, что на велосипеде уже ехать не смог. А Васька, стервец, говорит: «Я поеду». — «Нельзя! Вместе уезжали, вместе должны вернуться». Но он все равно уехал. Я проехал немного, тут наши на подводе едут: «Ну что, авиатор? Налетался? Садись, подвезем». Подвезли до

поворота на аэродром. Я уже немного пришел в себя, сел на велосипед и добрался до части. Спрашиваю: «Васька приехал?» — «Нет». Поехали его искать — не нашли. Что делать? Протянули до утра, а утром пришлось мне докладывать о том, что Васька пропал. Через день приходит Васька с перевязанным горлом. Он, оказывается, решив сократить дорогу, поехал через лесок. Стало ему жарко, приложился к этой канистре. Дальше ничего не помнит. Его, лежащего поперек дороги, нашли связисты. Причем в горле у него торчал немецкий штык. Кто-то нетвердой рукой его ударил, но только кожу содрал. Его растормошили: «Ты откуда?» — «С аэродрома» — «Куда?» — «На аэродром». Они его посадили на машину и привезли. Но я уже доложил, что он пропал. А тут еще оказалось, что, пока мы по городу ходили, он, стервец, в каком-то доме пару маек взял. А как раз вышел приказ изменить отношение к немцам. Поначалу-то, сам знаешь, и насилие, и мародерство было. Через некоторое время стали закручивать гайки и жестоко подавлять любые бесчинства. А тут мы как горячий пример: самоволка, пьянка, да еще и мародерство. Нас — под арест, и ожидаем приезд трибунала. Вот тут-то Солодилов меня и спас, заявив, что без меня не полетит. Меня из-под ареста — и на самолет. Потом вызвал меня командир дивизии. На глазах порвал наградные материалы и дал 15 суток гауптвахты за самоволку, но отправки в штрафную роту я избежал. А поскольку из нас двоих я был старшим по званию, да к тому же и зачинщик происшествия, то отпустили и Васю.

#### *А.Д. Как вы оцениваете Ил-2 как самолет?*

Я думаю, что на то время это был единственный самолет, который удачно сочетал в себе огневую мощь, неплохую маневренность и броневую защиту. С инженерной же точки зрения самолет был сделан на грани таланта и гениальности. Ведь броня была несущей, а рассчитать напряжения в листе брони двойной кривизны в то время было очень сложно! Конечно, 20-миллиметровый снаряд броня не держала, но на рикошет уходило очень много попаданий. Приходилось ли нам ремонтировать самолеты с повреждениями бронекорпуса? Очень редко. Его пробитие практически всегда означало, что самолет сбит.

Кроме того, бронекорпус и не полностью убирающиеся колеса позволяли сажать машину на живот. При этом, естественно, масляный радиатор сносило, но такие повреждения возможно было исправить в полевых условиях.

Единственный недостаток, который я могу выделить, — низкая эксплуатационная технологичность. В основном связано это было с тем, что для проведения простейших операций по обслуживанию агрегатов штурмовика броневые листы (а это не один десяток килограммов) приходилось снимать. Один механик с этим справиться не мог — требовались усилия нескольких человек. Это приводило к тому, что все самолеты обслуживала как бы бригада механиков. Ты все время был занят — либо помогаешь товарищам по звену, либо тебе помогают. У тебя не было свободного времени. Кроме того, доступность агрегатов была очень плохой. Например, навернуть одну хитрую гайку на компрессор двигателя во всем полку мог, пожалуй, только я, поскольку был худой и гибкий. Ил-10 было проще обслуживать.

Если говорить о двигателе, то свои нормативные сто моточасов он отработывал. Механики следили за налетом и работой двигателя. В конце 1944-го ввели журнал приема-сдачи, в котором летчик расписывался за подготовленный самолет и по возвращении с задания высказывал замечания. Вот только зимой были сложности с запуском: приходилось прогревать его лампами, разжижать масло бензином, подавать пары бензина через свечные гнезда. Зато, прогрев мотор, можно было лечь в ложбинку воздухозаборника поверх мотора, накрыться чехлом и несколько минут передохнуть в тепле.

По регламенту каждые десять часов нужно было проверять клапанные системы. Надо было снимать броню, головки цилиндров, проверять регулировку клапанов, менять часто рвавшиеся прокладки. Как обычно, тех запчастей, которые были нужны, не хватало, а ненужных — в избытке. При ведении интенсивных боевых действий приходилось каждый день перебирать двигатель на одной из машин звена. Один этого не сделаешь, надо делать

втроем. Я уже не говорю о замене двигателя. Поскольку броня была силовым элементом, то когда ее снимали, ферма двигателя просаживалась. После этого бронелисты на место поставить было сплошным мучением — отверстия не совпадают. Помню, «губу» маслорадиатора на место забивали баллоном со сжатым воздухом.

Опять же по регламенту после каждого полета нужно было снимать масляный фильтр — проверять на наличие стружки. Доступ к нему был хороший, но чтобы его вынуть, надо было перекрывать кран, и в спешке иногда забывали открывать его. Механик проверил, воткнул фильтр, а тут бензозаправщик или маслосаправщик подошел или боекомплект надо укладывать. Отвлекаясь, люк быстренько закрыл, а флажок крана не перекинул. Масла в картере хватало на запуск, рулежку и взлет. После отрыва двигатель отказывал. Такие случаи были.

А в каком виде мы получали новые самолеты! Их выпускал воронежский завод, эвакуированный в Куйбышев, и московский. Московский делал самолеты более качественно, но все равно, когда они поступали в полк, все системы приходилось перебирать. Пневмосистема не держала воздух (в целях облегчения конструкции на Ил-2 применялся сжатый воздух, который обеспечивал запуск двигателя, работу тормозов, выпуск и уборку щитков. За сжатый воздух жизнь готов был отдать! Он был дороже, чем хлеб!). Бензосистема текла, а это ведь пожароопасно! Для поднятия октанового числа бензина в него добавлялись присадки: или розовая, наша, или зеленая — американская. Когда бензин тек, шланги окрашивались — в переборку. По плану претензий было гораздо меньше. Внимательно проверяли только стойки шасси, чтобы не было трещин на местах сварки. Когда приходили самолеты, кроме переборки их систем делали небольшие доводки: прицельные кольца рисовали на капоте, экранировали двигатель, чтобы улучшить работу радиостанции. С дюралевыми капотами двигателей тоже была проблема. Если какой-нибудь из замочков расшатается, то капот начинал вибрировать и касаться рычагов управления двигателя, мешая его нормальной работе.

Ремонтопригодность штурмовика была нормальной. Списывались ли машины по налету часов? Нет, но после войны много списали самолетов, у которых деревянные фюзеляжи и консоли, сделанные из фанеры на казеиновом влагостойчивом клее, стали гнить.

Как я уже говорил, консоли приходили и деревянные, и дюралевые. Дюралевые ремонтировать было проще — вырезал дюральку, подгонять ее особо не надо, заклепал, и все. А деревяшки надо подогнать, свести «на ус», чтобы порога не было. Правда, пока не было пирозаклепок, для того чтобы поставить дюралевую заплатку, требовался хороший доступ к месту повреждения с двух сторон, чтобы была и поддержка, и матрица. А когда пирозаклепки пошли, то тут уже все равно — заклепку воткнул, паяльником прошел, и все. При каких повреждениях меняли консоль крыла? Только при повреждении силовых элементов. Все узлы, лонжероны проверялись тщательно с лупой, и если были даже намеки на трещину, сразу меняли консоли. Если повреждения затрагивали только конструктивные элементы, то их латали, а латку закрашивали при первой же возможности. Если говорить про окраску самолетов, то все они были выкрашены одинаково — снизу в голубой, сверху в желто-коричневый и зеленый камуфляж. В Польше мы попытались зимой их покрасить в белый цвет, но снега не было. Коки в первой эскадрилье и звене управления были красные.

Были у нас в полку и самолеты с пушками НС-37, но от них отказались — слишком большая нагрузка на планер при отдаче. Мы их не любили. После каждого полета нужно было проводить подтяжку всех лент — весь самолет начинал дышать, разбалтывался.

И все же для меня самой тяжелой была не физическая, а моральная нагрузка. Ремесло остающихся на земле — самое тяжелое ремесло. Я за войну подготовил сто одиннадцать вылетов, но так и не привык ждать. Мысль «что происходит в воздухе с твоим самолетом?» — не выгонишь. Все время смотришь в небо. С товарищами перекинешься парой слов, инструмент в порядок приведешь, чуть отвлечешься и опять ждешь... Это очень тяжело.

### ***А.Д. Что вы можете сказать о Ил-10?***

Поначалу с ними была большая неприятность. На старом двигателе, который стоял на Ил-2, в картере скапливалось много масла. За счет барботажа оно смазывает гильзы поршней, но если его много, а поршневые кольца сработались, то оно начинает гореть, и двигатель сильно дымит. От избытка масла на новом двигателе избавились, поставив поддон и заслонку, регулировавшую подачу масла. Но оказалось, что мотор испытывал масляное голодание, и обрывались шатуны. Пришлось механикам на собственном опыте регулировать подачу масла в двигатель. Но ничего, справились. Ил-10 был строже в управлении, но зато более маневренный. Его было легче обслуживать. Конструкция его была более доработанной, и в ней не было очень труднодоступных мест. По качеству сборки они тоже были лучше. Правда, лично у меня душа больше лежала к Ил-2...

### ***А.Д. Наземный экипаж самолета из кого состоял?***

Формально в наземном экипаже должны быть механик, моторист и мастер по вооружению. Механик отвечает за все. Моторист — его помощник, младший механик. А оружейник отвечает за работу оружия и боекомплект. Фактически же обслуживал самолет один механик. Моторист числился, но в основном он ходил в караул. Его могли перебросить с машины на машину. Да и было их один или два в звене. Механик по вооружению один на звено. У него один или два помощника — оружейники. Обычно девушки. Конечно, были еще и механики по приборному и радиному оборудованию, техник звена, но у них своей работы хватало. В каждой эскадрилье был инженер, выполнявший скорее надзорную функцию. Ну, а я к концу войны стал старшим механиком звена.

### ***А.Д. Ваш командир осматривал самолет перед вылетом?***

Нет. Хотя по инструкции положено. Один раз я чуть не подвел его. Как-то прилетает он с задания в январе 1945 года. Смотрю — на посадке швыряет машину. Он обычно после посадки улыбается, а тут, смотрю, нахмуренный сидит. Говорит: «Посмотри тормоза». Я подвесил машину, снял колеса, все проверил. Вроде масло на тормоза не попало, все нормально. Посмотрел дутик, хвостовое колесо, а тросик нейтрализации радиопомех, крепившийся к тросу замка поворотного механизма, обмотан вокруг гайки, и колесо оказалось расстопоренным. Кто мог это сделать? Механик по оборудованию Дима Лукин, по прозвищу Кулон, был хорошим, грамотным мужиком. Кулон не мог этого сделать. Значит, кто-то злонамеренно сделал. Я все исправил, а тут как раз мы перебазировались на аэродром Грязекамень, который полностью оправдывал свое название. Я летел за стрелка, и на посадке самолет так швыряло, что я потом весь в синяках был. Слава богу, Солодилов был опытным летчиком, а то могли бы и насмерть разбиться. Остановились, он выскочил на плоскость: «Я же говорил тебе, посмотри!» — «Я смотрел, все проверил». Сразу полез смотреть дутик — та же история, колесо расстопорено. Тут до меня дошло. Поднял хвост, а колесо свободно болтается в разошедшей ферме. В полете под действием потока воздуха оно крутилось, наматывая тросик, натяжение которого расстопоривало дутик.

### ***А.Д. В чем заключалась подготовка стрелков?***

В начале войны стрелками сажали кого угодно — штрафников, пехотинцев, механиков, а потом стали готовить в специализированных школах. Там и летная, и теоретическая подготовка на высоком уровне. В полку стрелки тренировались в стрельбе по конусам. Я же аэроклуб окончил, вот на По-2 я эти конусы возил, а стрелки с наземных установок ШКАС по ним лупили пулями, покрашенными разной краской.

Если говорить о вооружении стрелка, то отказов у УБТ было много. Самое главное, перезаряжать его надо было вручную, а в полете не так-то просто это сделать. На Ил-10 пневматическая перезарядка.

Я хочу сказать, что и сам стрелял неплохо, но в конце войны встречи с немецкими истребителями были очень редкими. Всего я сделал восемнадцать боевых вылетов.

Приходилось и на вынужденную садиться. В одном из вылетов зенитный снаряд пробил бензобак, и нам не хватило топлива дотянуть до аэродрома. Плюхнулись рядом, в подлесок, прорубив в нем солидную просеку и развесив на деревьях шланги топливной и масляной систем. Мне броне-дверцей, которую мы никогда не закрывали, сломало ногу.

Один раз пришлось столкнуться с Ме-262. Мы тогда летали на Глогау. Город славился тем, что его никто никогда не брал, поскольку он был расположен на неприступном холме, окруженном рекой. Наши с ходу взяли, перепились, и их оттуда выбили. Тогда его обошли и отдали авиации. Наш полк делал туда несколько вылетов. На второй день мы пошли шестеркой. Я летел в экипаже майора Бавина. Над целью зенитки сбили самолет лейтенанта Серикова, другой сильно повредили, и он стал отставать. Мы шли предпоследними в строю. Я следил за отстающим, докладывал командиру. И вдруг мелькнула молния — Ме-262. Срезал он отстающего. Я — стрелять, да куда там, ушел он.

Вторую ногу я тоже сломал при вынужденной посадке. Над нашей территорией в районе Владимира-Волынска, когда мы с офицером связи перелетали на новый аэродром, из леса по нам открыли огонь бандеровцы. Двигатель повредили, и пришлось приткнуться в болото. Вот тут-то ногу я и сломал, а лейтенант остался цел. Решили, что я останусь у машины, в болоте, а он пойдет за помощью. Под вечер я все же решил дойти до деревушки, что была неподалеку, взял автомат. А надо сказать, что у меня был не только диск, но и в вещмешке россыпью еще около трех сотен патронов. Кое-как доковылял до деревушки. Причем, когда шел к ней, видел людей, а когда ближе подошел — все исчезли. Пока добирался до хаты, пошел дождь. Стучу. Не открывают. Я стучу прикладом. Открыли. Хозяин, хозяйка и трое детей. Падают на колени: «Пан, уходи. Тебя убьют и нас убьют. Пожалей детей». Я уже идти не мог, пополз по огороду. Постучал в другую дверь прикладом. Открыли мужик лет сорока и парень лет двадцати: «Уходи, убьют нас». — «Куда я уйду? Давайте сено, я здесь лягу». Мне постелили сена, я положил пистолет за пазуху и отключился. Если бы меня хотели убить, то убили бы, но утром я проснулся живой. Оседлал я парня, и он меня дотащил обратно к самолету. Я ему сказал, чтобы он взял канистру, поскольку в деревне бензин был на вес золота, а в самолете он еще был. Налил я ему канистру, чем осчастливил, конечно... Трое суток я ждал, когда за мной приедут. Почти все патроны расстрелял. Днем никто не трогает, а ночью на тропке, что шла к самолету, начинали двигаться какие-то тени. Я постреляю — они исчезнут, потом опять появятся. Только на третий день меня подобрали и отвезли в госпиталь. Нога распухла, но врач мне ее выправил.

***А.Д. Летчики давали стрелкам возможность стрелять по наземным целям?***

Да. Обязательно. На выходе из пикирования. Если ты увлекся и расстрелял весь боекомплект, то, конечно, от командира влетит.

***А.Д. Бортпаек был?***

Нет. Мы его мгновенно съедали. Рассказывали такую легенду. Бомбардировщики, летавшие на «Бостонах», съели весь бортпаек, остались какие-то баночки. Одну вскрыли, смотрят, что-то волокнистое, красное. Под спиртик и это пошло. Тут у инженера полка просветлело в голове и, употребив все свои скудные познания в английском, он прочитал: «Дождевые черви. Для ловли рыбы». Одного вырвало потом. Остальные вроде ничего.

***А.Д. Что можете про РС сказать?***

Очень эффективны. Летчики с удовольствием их возили. Когда вместо восьми сделали четыре, считали это большой потерей.

***А.Д. Романы были?***

Конечно. Были и трагедии. Мы уже вошли в Польшу, когда к нам стали поступать репатриированные. В БАО официантками в столовой попали две красивые девчушки и сразу

выскочили замуж. Одна — за нашего командира звена, Героя Советского Союза, Беликова, а вторая — за истребителя из полка, который обычно прикрывал нас. Базировались мы то на одном с ними аэродроме, то на соседних. В тот раз мы стояли на разных аэродромах. Вечером в клубе танцы — жизнь есть жизнь. Один стрелок, сделавший к тому моменту под сотню вылетов, видимо, воспылал любовью, пришел звать ту, вторую, на танцы, но она же замужняя, нельзя. Так он ее застрелил и сам застрелился. У людей происходила деформация психики, особенно сильно проявилось это сразу после войны. Прокатилась волна самоубийств. Война закончилась, все ждали, что сейчас-то мы и заживем! А ничего особенно не изменилось. У одного брата повесили по ошибке, у другого жена изменила, детей бросила, он подошел к дежурному, достал пистолет, сказал: «Передавай привет» — и застрелился. Выплыли все болячки, которые скрывались во время войны нервным напряжением.

#### ***А.Д. Девушки часто по беременности уезжали?***

Нет, не очень, но такие случаи были. Были и венерические заболевания, всякое было. Я один раз был так напуган, что потом долго к девчонкам не подходил. Была у нас в первой эскадрилье одна мотористка. Как-то вечером мы пошли в кино — крутили «Девушки из джаза». Крутили уже не первый раз, и я, постояв, решил уходить. Она — ко мне, туда-сюда, повела меня на сеновал. Долго до меня доходило, чего она хочет, но потом я все же сообразил. А тут кино кончилось, ребята полезли и спугнули нас. Я был страшно раздосадован — вроде все так хорошо шло. Как раз мы тогда на аэродром Грязекамень перелетели. Пришли в столовую, там сидел один механик из первой эскадрильи. Зашел какой-то общий разговор, тут он мне и сообщает, что эту мотористку положили в санчасть с гонореей. Я так перепугался, что потом ни к немкам, ни к кому!

#### ***А.Д. Какое у вас отношение к немцам было?***

Конечно, пропаганда говорила — убей немца. Я такой ненависти не испытывал, хотя видел, что на нашей территории немцы не церемонились с гражданским населением. Но желания мстить у меня не было. Был у нас такой случай. Стояли в немецкой деревушке, и вдруг к группе летчиков подходит изможденный старик-немец и смотрит. Выбрал самого страшного, с тяжелым лицом, Федю Прохорова, и — к нему: «Застрели меня!» Тот ничего не понимает. Стали спрашивать. Оказалось, этот старик живет один, есть нечего, и решил, он, что лучше уж, чтобы его застрелили, чем помереть голодной смертью. Никто его, конечно, стрелять не стал, а кормили, пока там стояли, да еще и огород ему вспахали и засадили. В авиации случаи мародерства случались редко — особенно никуда не пойдешь. Хотя ребята, простые деревенские парни, ходили — все клады искали. Один раз зовут меня. Я у них пользовался авторитетом, поскольку как геолог знал камни и мог золото от меди отличить. Шепчут мне: «Мы клад нашли». Дали мне щуп — действительно упирается. Стали копать и откопали труп лошади.

Отправляли посылки, какие-то тряпки и я посылал. Один техник звена собрал своим троим детям посылку. Молодежь в это время смотрела порнографические открытки, и один шутник сунул их ему в посылку. Он, ничего не подозревая, ее закрыл и сдал. Хорошо, что мудрец этот рассказал всем о сделанном — еле-еле успели посылку вернуть. Шутнику потом навалили.

#### ***А.Д. Как для вас закончилась война?***

Помню, я стоял часовым. Полночи отстоял, потом меня сменили. В полк не захотел идти, прилег в штабной землянке. Что-то не спалось, голова ни с того ни с сего разболелась. Оперативный дежурный, начхим капитан Гуренко, по телефону разговаривает. Один звонок, другой — жизнь идет. Вдруг он как закричит: «Что?! Как кончилась?!» Выскакивает из землянки и начинает палить из пистолета. Я выскочил за ним и давай стрелять из автомата. Потом зенитчики начали палить всюю. Смотрим, из деревни полуголые фигуры бегут — там

паника поднялась, думали, немцы. Разобрались и тоже стали палить в воздух.

## **Миненков Константин Иванович (117-й ОКРАП, летчик, 72 б/в)**

Я родился в Барнауле. Перед войной наша семья переехала в Новосибирск. В 40-м мне еще не было восемнадцати, когда я окончил аэроклуб, после которого поступил в Новосибирскую школу пилотов, готовившую летчиков-бомбардировщиков. Учились летать на СБ. Хороший самолет, но времена его прошли: скорость маленькая — 350—380 километров в час, плохо защищенный.

Осенью 1943 года нас, выпускников школы, направили в Чкалов, на переучивание на самолеты Ил-2. Летали на самолетах с лыжами. Там — простор. Ты любого летчика в кабину посади, он на лыжах сядет. Когда закончили программу, для нас расчистили аэродром и дали по два полета с посадкой на колеса: с инструктором и самостоятельно. На фронте мы только на колесах летали. Первое время аэродромы чистили люди, лопатами, потом появились роторные снегоуборочные машины. Нам и нужна-то полоска метров сорок, и — пошел.

### ***А.Д. ИЛ-2 вам нравился?***

Да. После СБ Ил-2 поменьше и попроще в управлении. Он мог прощать грубые ошибки, которые СБ не прощал. Я после Ил-2 летал на Ил-10. Тебе на Ил-2 сделают в крыле дыру в метр, а он все равно прет. До аэродрома точно дойдешь, сядешь. А у Ил-10 скорость была больше: вместо 320 км/ч — 350 км/ч. Зато, если какой-нибудь лючок приоткроется, самолет теряет устойчивость, и неопытный летчик мог разбить его на посадке.

Зимой 1943-го меня направили в формирующуюся в городе Петровск Саратовской области 62-ю отдельную корректировочную эскадрилью. Надо сказать, что специальной подготовки мы не проходили, просто направили, и все. Оттуда мы через Тамбов, Москву в Вязьму полетели, на фронт. В Смоленске из четырех эскадрилий — 62-й, 45-й, 32-й и еще одной, в каждой из которых было по пять самолетов, сформировали 117-й корректировочный разведывательный авиационный полк.

При перелете на фронт произошел такой случай. Группа прилетела, а один экипаж, летчика Каюды и штурмана Васи Бабешки, отстал. Смотрим, заходит его Ил-2, а к нему уже едет машина со смершевцами. В чем дело? Оказывается, они взлетали, и у них забарахлил мотор. Тем не менее они решили тянуть до фронтового аэродрома. Вылезли из кабины — самолет в крови, в плоскости деревяшки неопределенные и человеческие останки. На взлетной полосе во Внуково они винтом зарубили одиннадцать баб. На краю полосы работали заключенные женщины. Что они там делали, я не знаю, может, полосу чистили. На взлете самолет повело в сторону. Женщины увидели, что он на них несется, и бросились на полосу. Летчик самолет выровнял и давай их рубить... Надо сказать, что не его это вина была. Прошло больше года. Мы полетели в Куйбышев получать самолеты. Я сел первым и руковожу посадкой самолетов своего звена. Подходит ко мне комендант аэродрома, подполковник, и говорит: «У тебя в группе нет Каюды?» — «Есть, он сейчас сядет». — «Хочу на него взглянуть». Оказывается, этот подполковник был полковником, комендантом Внуковского аэродрома, когда этот случай произошел.

Прилетели на фронт, и в первую же ночь нас бомбили. Ну а потом мы включились в боевую работу. Корректировщик — это что? Тот же самый штурмовик, только сзади вместо стрелка сидел штурман-корректировщик с радиостанцией РСБ-ЗБИС и в фюзеляже стоял фотоаппарат. Штурманы заканчивали артиллерийские школы. Это были квалифицированные артиллеристы в звании «лейтенант» с мизерной штурманской подготовкой. Был такой случай. Мы перебазировались с одного аэродрома на другой. Полетели, а погода была плохая. Меня облачность прижала к земле, и я решил вернуться на свой аэродром. Садимся. Штурман вылезает из кабины и говорит: «А вроде нам сказали, что здесь дома большие?» Он даже не понял, что мы вернулись!

Мы действовали одиночными самолетами обычно под прикрытием истребителей. В полку была своя истребительная эскадрилья, но иногда нас прикрывали истребители из истребительных полков. В том числе и «Нормандия — Неман». Помню, мы стояли на аэродроме в Алитусе, когда союзники освободили Париж. Французские летчики подкупили наших зенитчиков, охранявших аэродром, и те давай палить в небо. Наш командир полка бегаёт, кричит: «Прекратите стрелять! Сейчас немцы прилетят и нас разбомбят!»

Основных задач, которые мы выполняли, было три. Во-первых, визуальная разведка. Во-вторых, фотографирование и, в-третьих, корректировка артиллерийского огня. Бомбы и РС нам не вешали, но пушки заряжали. Стрелять по наземным целям нам запрещалось, но мы были молодые, воинственные, так что нередко обрабатывали передний край, хотя потом и получали нагоняй от командира полка.

Всего я сделал семьдесят восемь боевых вылетов и около четырехсот вылетов на У-2. Я на нем хорошо летал. Разведанные привезут с вылета. Пленку проявят, планшет склеят, и я его на У-2 везу в штаб артиллеристам. Садился на самых маленьких площадках. За все время только раз винт сломал — не хватило площадочки — тормозов-то на самолете нет. Один раз нарвался на Васю Сталина. Отвозил планшет на другой аэродром. Прилетаю. Заруливаю мимо стоянок «лавочкиных» и Ли-2 прямо к штабной землянке. Около нее развернулся. Газку дал, чтобы прожечь свечи. Вылез и пошел в землянку. А там какой-то офицер — как матом на меня попер! Оказалось, что в землянке было окно без стекла. Они там карты разложили, выбирали место, куда посадить полк, а я им винтом песочку подсыпал. Потом уже мне сказали, что это Василий Сталин.

Что такое полеты на корректировку? Я иду вдоль линии фронта над своей территорией на высоте 600—1000 метров, а штурман по радию корректирует огонь артиллеристов. Тут важно идти немного с наклоном, чтобы штурману хорошо были видны разрывы снарядов.

Самое неприятное задание — это фотографирование. Обычно фотографировали передовую. Для этого набирали высоту полторы-две тысячи метров. Штурман включает фотоаппарат, и тут уже я должен лететь не шелохнувшись. Вокруг шапки разрывов, снарядные трассы, а я не имею права маневрировать — съемки не будет, планшет смажется. Из таких полетов обычно дыры привозили, а иногда и экипажи гибли. Теряли экипажи... И от зениток, и от истребителей, хотя и не так, как в штурмовой авиации. Зато нас и не награждали так, как их. Мы же подчинялись артиллеристам. Самолеты, горючее получали через Воздушную армию, а командовала нами артиллерия. Бывало, прилетишь самолеты получать в Куйбышев. Встречаешь там ребят-штурмовиков, с которыми вместе учился. У них по 50—60 вылетов, как и у меня, а грудь вся в орденах. Их награждала Воздушная армия. А нас награждала артиллерия. Операция прошла — они своих наградили, потом вспомнили, что у них еще летчики есть. Что осталось, то и подбросят. Хотя тогда мы не думали об орденах. Какие у меня награды? Орден Боевого Красного Знамени, Красной Звезды и орден Отечественной войны II степени. С этим орденом связана такая история. Мы стояли в Больших Орловичах. Артиллеристы должны были нам привезти ордена. По радио я слышал, что меня наградили орденом Отечественной войны I степени. Пока они на «Виллисе» ехали к нам, попали под бомбежку, машина перевернулась. Приехали на аэродром уже в темноте. Смотрят, а моего ордена нет. Потеряли. У нас был летчик Рязанкин, он на Иле летал, а потом перешел на У-2 — боялся летать, все домой хотел. Так вот его собирались наградить орденом Отечественной войны II степени. Его в полку в то время не было — лежал в госпитале после ранения. Мне дали его орден. Я потом попытался получить свой, I степени, но поезд ушел, да и неохота было этим заниматься, не до этого было. Когда он вышел из госпиталя, ему тоже орден вручили. Он тут же демобилизовался — силой летать не заставляли: не хочешь, не надо. А вообще летчики в очередь стояли за боевыми вылетами. Обижались, если кто-то вне очереди летал!

#### *А.Д. Как отдыхали после вылетов?*

В картишки играли. Сначала в очко, а однажды приехала инспекция из Москвы. Они

нас обучили играть в преферанс. Танцы были. В полках и дивизиях была прекрасная самодеятельность. Ездили с концертами друг к другу в гости. Помимо боевой работы жизнь шла своим чередом.

***А.Д. Что считалось боевым вылетом?***

Во-первых, в задании указывалось, что это — боевой вылет, но его засчитывали, только если ты выполнил поставленную задачу. Бывало такое, что не засчитывали. Например, связь работает плохо. Один раз полетели на корректировку, а наши продвинулись, и корректировать нечего. Получается не боевой вылет. У нас в этом отношении было строго, поскольку мы были под контролем артиллерии. Они тут же позвонят, если что-то не так. А в авиации — там кавардак был хороший. Я же крутился в этих войсках и после войны. Вот, например, истребителям за 15 сбитых самолетов положено звание Героя Советского Союза. У меня, например, 13 сбитых. На меня начинает работать группа. Кто-то сбил, отдает мне. Меня представляют к званию Героя Советского Союза. Потом я начинаю летать, отдавать долги. К концу войны получился скандал, поскольку некоторые летчики свои сбитые отдали, им до Героя одного или двух самолетов не хватает, а война кончилась и долги отдавать нечем. И пошли разборки.

***А.Д. Вы летали с одним штурманом?***

Нет. Сначала у меня штурманом был Вася Колесников. Потом Иван Андронович Кононов. Царство им небесное. Несколько вылетов я сделал со штурманом Зенец. Он был штурманом в бомбардировочной авиации, отбомбился по своим войскам. Ему дали 10 лет с отбытием на фронте и в звании «рядовой» прислали к нам в полк отбывать наказание. А командир нашего полка Василий Каразеев был его другом. Он его направил ко мне в экипаж. Сделав несколько вылетов и искупив вину, он стал штурманом полка.

***А.Д. Кормили хорошо?***

Хорошо. Особенно, когда вступили на территорию Восточной Пруссии. Во двор входим, по двору свиньи бегают. Повар спрашивает: «Какую?» — «Вот эту, правую ляжку». Вообще питание было нормальным. Был специальный батальон обеспечения. Первым командиром полка был Смелянский. Жил он вместе со своей женой, красивой женщиной. Боялся летать — за год он сделал вылета четыре, не больше, но ордена после каждой операции получал. Разумеется! Мы же от его имени возили в артиллерию тушенку американскую, сгущенку, спирт... У них слабо было с питанием, и мы их подкармливали, а они его не забывали. Его Хрюкин потом снял, перевел в штурмовики, заставил летать. И он там еще кое-чего заработал.

***А.Д. Что делали с деньгами?***

Зарплату я отправлял по аттестату жене в Москву. Кто-то тратил их.

***А.Д. В полку вашем были летчики, которые начали воевать с начала войны?***

Были. Они тоже были корректировщиками, только на самолетах Су-2. Горшков — наш комэск, Чемученко. Этот, как только мы на фронт прилетели, напился, полетел на самолете и разбился. Подлечили, вернулся в полк. Летали ли пьяными? Пьяным старики могли полететь. А мы что? Самолетом еще не владели, еще выпивать не хватало!

***А.Д. Вши были?***

Вши были в летной новосибирской школе. Только сидели и долбали, много их было. Были блохи. Прилетели в Куйбышев и пока ждали, когда получим самолеты, жили в землянках... Всякое было, жили по-разному. А так, на фронте — ничего... В основном жили в домах.

***А.Д. Случаев открытой трусости не было?***

Был такой случай с Галыгиным. Мы полетели на разведку в паре с моим командиром звена Алематовым. У него штурман был Галыгин Коля, а у меня Ваня Кононов. Летим, еще до линии фронта не долетели. На нас заходят истребители. Смотрю, у них коки винтов разноцветные — французы. Коля не разобрал и — по ним из пулемета! А потом сиганул с парашютом. С аэродрома выехали, его взяли. Там он у них чуть ли не герой. Прилетает за ним самолет, забирают его, привозят. И командир полка на нем отыгрался за старое. Ему приписали трусость и — в штрафной батальон. Галыгин — это анекдот... Царапнуло его в штрафном батальоне. Его — в пехотный штаб. Там повздорил с каким-то капитаном, подрались. Опять в штрафную. А до этого был случай. Мы стояли под Смоленском. Смелянский пишет письмо в Смоленск на спиртзавод: «У нас такое-то торжество, просим отпустить водки или спирта». И подписывается: Герой Советского Союза Смелянский. Галыгин узнал об этом. У него жена эвакуировалась в Новосибирск. Он пишет туда письмо: «Я воюю на фронте, семья не имеет жилья». Из Новосибирска в полк, на имя Галыгина приходит ответ: «Товарищ полковник, воюйте спокойно, все в порядке! Вашей жене выделили комнату». (А он — то лейтенант, то старший лейтенант... Чет-нечет. Комедия!) Смелянский его вызывает: «Галыгин, какой ты полковник?» А он ему: «А какой ты Герой Советского Союза?» Вот за это он его в штрафную и отправил, как только случай подвернулся.

***А.Д. Как относились к немцам? Какие были отношения с местным населением?***

Мы нормально относились. А вот наземные войска, артиллеристы, я сам свидетель, хамили немножко. Немцев ведут, молоденьких немок в сарай. Было такое. Мы, летчики, были более воспитанными и немцев не трогали. Да и мало с ними общались. Ну, а с солдатами — враг и враг. Надо его убивать, а не женщину за то, что она немка.

***А.Д. Посылки посылали домой?***

Нет. Весь мой трофей — это пуховая перинка. Когда мы уезжали из Германии; ребята понабрали вагоны: пианино и тому подобное. Потом все продавалось, пропивалось. Командир полка Вася Каразеев вывез четыре «Опеля». Одну машину с собой привез на 77-й разъезд. А три — в Чкаловск отправил, там у него семья была. Возможности у начальства другие были.

***А.Д. После боевых вылетов всегда 100 грамм?***

Да, конечно. Какая у нас эскадрилья была? 5 самолетов. На одном аэродроме стоит штурмовой полк — 40 с лишним самолетов. Слетали — им выносят к ужину. А наш командир БАО идет получать 200 грамм, ему говорят: «пиши десять вылетов» — приносит, и всем хватало. По 100 грамм не отпускали. Если артиллеристы срочное задание дают, то тогда фотоснимки сушат через ванночку со спиртом, а если не срочное, то после проявки на веревочку, а спиртик оприходуется. Почти все курили. Был такой порядок: кто не курит, тому сахар давали вместо курева.

***А.Д. Вас не сбивали?***

Везло — не сбивали, ранен не был, но с дырками приходил.

***А.Д. В чем летали на задание?***

В зависимости от погоды. Зимой летная меховая куртка, иногда надевали меховые брюки, в самолете все равно тепло. А когда летчик не возвращался (у меня Сашка Гришечкин не вернулся с задания), так старшина ему списал все летное обмундирование, которое за нами числилось. И унты, и кожаная куртка, все списал.

***А.Д. Приходилось ли вам встречаться с истребителями противника?***

Мне пришлось встречаться с истребителем после войны. Война закончилась, все пьяные. Стреляли из пулеметов. Утром — на построение. Приказ: «Вылет. Какая-то дивизия не сдастся на косе за Кенигсбергом». Самыми трезвыми оказались я и мой штурман, Ванюшка Кононов. Вот мы и полетели. Наши истребители — вдрабадан, всю ночь до утра гудели, война кончилась! Подлетаю к морю, смотрю, заходит на меня истребитель. Я посмотрел на него — грязный. Война кончается. Я сразу на него «окрысился». Он отвернул и ушел. Мы полетели дальше, задание выполнили, скорректировали огонь артиллерии. А так нападали, но истребители прикрытия их отгоняли.

Весной 1945-го самолеты погрузили на платформы, и нас отправили на войну с Японией. Пока мы ехали, везли свои самолеты, они расшатались. Прибыли мы на 77-й разъезд. Самолеты разгрузили и списали. Там стояло полно новеньких. Получили самолеты, а война уже окончилась. Ни одного вылета не сделали, но всем дали медали «За победу над Японией».

### **Анкудинов Павел Ефимович (621-й ШАП, летчик, 105 с/в)**

Я родился в 1919 году в городе Кунгуре Пермской области. Там же в 1937 году с отличием окончил десятилетку и подал документы в Московский авиационный институт. Выпускникам, окончившим среднюю школу на «отлично», давали возможность поступать в вузы без экзаменов, поэтому я послал документы и просто ждал вызова на учебу. Летом этого же года через райком комсомола стали подбирать группу кандидатов в авиационные училища. Меня, как комсомольца, к тому же занимавшегося в авиационном кружке при заводе и уже летавшего на планерах, вызвали в райком и предложили пройти мандатную и медицинскую комиссии, отбравшие кандидатов в летчики. Обе комиссии я прошел успешно. Правда, когда стоял перед мандатной комиссией, а их было человек семь, они начали меня обсуждать: вроде слабенький, вес маловат... но потом решили — ничего, если подкормить, получится хороший летчик. В общем, посчитали, что я вполне подхожу для обучения в летном училище, и отправили мои данные в Оренбургское авиационное училище. Я вернулся домой и стал ждать вызова — отдыхал, ходил на речку ловить рыбу, загорать. К осени мне пришел вызов из Московского авиационного института, а из Оренбурга — тишина. Я поехал в Москву на первый курс МАИ.

Поначалу было очень тяжело — по сравнению с москвичами я был слабак практически по всем предметам. К тому же я был очень плохо одет — весь в заплатках, в сапогах. Я стеснялся появляться на людях. Правда, вскоре старший брат выслал мне костюм, а на заработанные разгрузкой вагонов по выходным деньги я купил себе новую фуражку, ботинки и уже выглядел вполне сносно. Стипендия была очень маленькая — хватало ее только на чай с булочками в институтской столовой. Но к зиме я втянулся и уже неплохо учился. Весной меня вдруг вызывает к себе проректор: «Молодой человек, а вы ведь были завербованы в Оренбургское авиационное училище. Оттуда пришел вызов. Вы обязаны туда выехать». — «Я не поеду, я хочу учиться». — «Это, наверное, не пройдет. Пока идите». Я ушел, а вызов разорвал и выбросил. Прошел месяц, меня опять вызывают уже в военный комиссариат на Соколе: «Вы Анкудинов?» — «Да». — «Немедленно выезжайте в Оренбург. Вы зачислены и уже обязаны быть там». Приказ есть приказ — пришлось подчиниться.

Первый год в училище — курс молодого бойца. Командовали нами выпускники Казанского пехотного училища, проходившие стажировку. Они с нас три шкуры драли, особенно по строевой подготовке. Первый курс очень сложный — «через день — на ремень», в основном охрана, принятие присяги, изучение оружия и так далее. Весь год — никаких полетов. В то же время продолжали изучать общеобразовательные предметы: математику, физику, литературу. Для меня это было несложно — все же я был отличником в школе. А второй курс начали с полетов на У-2, и продолжалась теория, привязанная к авиационным дисциплинам, — штурманская подготовка, аэродинамика и физическая

подготовка.

В училище я довольно быстро освоился и уже не очень сожалел, что пришлось бросить институт. Жили в казармах. Когда учились на первом курсе, нары были двойные, а на втором — у всех отдельные кровати. Кормили отлично. Ко второму курсу я набрал килограммов 10. Занимался спортом. Особенно хорошо у меня шла гимнастика на снарядах. Форму специально на каждого пошили. Отношение к курсантам в городе было великолепное. У нас были вечерние прогулки перед сном, мы проходили по центральным улицам. Шли — хорошо одетые, в длинных шинелях, хромовых ворошиловских сапогах... Загляденье! Народ нам просто аплодировал!

Летная практика у меня шла очень успешно. Самостоятельно на У-2 я вылетел первым и закончил программу одним из первых в группе — инструктор был мной доволен. После У-2 стал летать на Р-5. А надо сказать, что в Оренбурге климат своеобразный — летом жара под сорок, а зимой такой же мороз. Мы летали и летом в жару, и зимой в мороз в открытых кабинах, правда, тепло одетые. Даже были кротовые маски, так что не обморазивались. Закончил обучение на Р-5 тоже успешно. В конце второго курса нас перевели на самолет Р-6, поскольку курс, на котором я учился, готовил пилотов бомбардировочной авиации. На третьем курсе стали изучать СБ, который у нас называли «Катюша». Это был красивый самолет, обтекаемый, весь металлический. Он был прост в управлении и, главное, обладал огромной по тем временам скоростью! Мы разгоняли его до 400 километров в час! На нем было приятно летать. Правда, летали только днем и боевое применение не проходили. В сентябре 1940 года я успешно сдал и летные, и теоретические экзамены. Курс построили, зачитали приказ Тимошенко о присвоении нам офицерских званий и всех распределили по частям, а примерно 50 человек, в том числе и меня, оставили инструкторами в училище. Для меня это был удар, я плакать был готов! Я так хотел в строевую часть, а меня оставили в училище!

Вот так я стал инструктором. Жили мы в Оренбурге на частной квартире. За нами по городу ездил автобус — собирал на занятия. На первом курсе я получал 100 рублей, на втором — 110, и так каждый год по десятке прибавляли, а инструктором уже получал 700 рублей (бутылка водки стоила около трех рублей. — *Прим. ред.* ), не говоря уже об отличном обмундировании и бесплатном питании по норме 8а — шоколад и все, что хочешь. Жили хорошо, этого не отнять.

В 1940—1941 годах я выпустил три группы по шесть человек на самолете СБ.

22 июня 1941 года я катался на лодке по реке Урал со своей знакомой девушкой. Днем вернулись с реки, лодку сдали на пристани и пошли с ней в город. Смотрим, стоят люди группами: «Что случилось?» — «Война с немцами». Нельзя сказать, что это сообщение было неожиданным. Слухи о грядущей войне постоянно ходили. В апреле я поехал в отпуск к двоюродному брату, Мельникову Владимиру Васильевичу, в Полоцк, где он был начальником политотдела одной из дивизий. Он меня встретил такими словами: «Чего ты приехал? Скоро война будет. Уезжай отсюда». Летом 1941-го брат попал в окружение, а затем руководил партизанской бригадой, которая так и называлась — «Бригада Мельникова».

Во второй половине 41-го пришли в училище штурмовики Ил-2. Мы быстро переучились и вскоре сами стали учить курсантов на этих самолетах. Причем вначале спарок не было. Сами доставали бак, из парашютных лямок делали сиденье, на которое садился инструктор, это называлось: «полет со страхом». Ведь двойного управления не было. Правда, уже в начале 42-го в училище появились настоящие спарки с двойным управлением.

До середины 1943-го я все учил, выпустил еще три группы по шесть — восемь курсантов. Мы летали без всяких норм с утра до вечера. В день налетывали по 7—8 часов! Выйдешь из самолета — и нет сил даже в столовую идти. Ограничений никаких не было — ни по горючему, ни по налетам. Нельзя столько летать. Это опасно и для инструктора, и для курсантов. Всего я подготовил около сорока летчиков.

Учил вполне успешно. Хотя были разные курсанты, но я ни одного не отчислил.

Конечно, во время войны подготовка уже была более скоротечная — за полгода готовили ребят и отправляли на фронт. В основном отработывали взлет, посадку и пилотирование в зоне. Давали два-три полета по маршруту, так что штурманская подготовка была посредственной. Боевое применение не изучали. После выпуска курсанты попадали в ЗАП, где им давали боевое применение.

### *А.Д. Насколько сложен Ил-2 при обучении курсанта?*

Для курсанта Ил-2 несколько сложен. Особенно на взлете: поскольку винт вращается влево, попытку самолета развернуться вправо нужно было парировать левой ногой, причем не резко. На взлете не только курсанты теряли направление, но даже опытные инструктора ломали самолеты. Взлет должен был быть хорошо оттренирован — надо плавно давать газ и давать упреждение левой ногой. В пилотировании самолет был послушный, достаточно маневренный. На нем даже штопор отработывали. Конечно, петли не делали, но остальные фигуры выполняли. Он хорошо вел себя как на пологом, так и на крутом пикировании. Были случаи деформации крыльев от перегрузок, когда на выводе курсант или летчик резко начнет выводить, но чтобы он разваливался — таких случаев не было.

Все инструктора рвались на фронт. Я говорил комэску: «Хочу на фронт!» — «Ваше задание учить курсантов. Извольте выполнять». Иногда встречаешь знакомого курсанта, вернувшегося с фронта. Смотришь, а у него уже «боевик» висит. Обидно. Некоторые инструктора уходили в самоволку, чтобы их отправили под трибунал и на фронт. Только в 1943 году из инструкторов создали группу и направили на пополнение фронтовых частей.

Попрощался с Оренбургом и на Ил-2 улетел на фронт. Под Монино прошли боевое применение, а в конце 1943 года полетели на Ржев. Там за нами прилетел «купец» из 621-го ШАП и повел на аэродром Ходатково под Великие Луки. Где аэродром? Никакого аэродрома! Ведущий будто исчез за лесом. Мы за ним — не оторвались, пилотирование у нас было хорошее. Сразу, «на газу», сели, а уже бегут техники и оттаскивают самолеты в лес. Аэродром оказался короткой укатанной поляной. С него надо было уметь взлетать и садиться «на газу». Когда садишься, «на газу» держишь самолет, почти парашютируешь, он уже упасть готов — тут только его сажаешь. Мне-то было легко — у меня налет на Ил-2 был больше тысячи часов. Я самолетом владел в совершенстве. У меня недостаток был в штурманской подготовке, а пилотировал я отлично. Подошла девушка — дежурная по полку — и повела нас в штаб. Приводит в землянку. Летчики лежат на нарах в ожидании боевого вылета, козла забивают, в «очко» режутся, чудные песни поют. На мотив «Серенького козлика»: «Жил-был у бабушки серенький козлик, а-на-на чики-брики гоп-патса, гоп-патса, пур-пур ля-ля. Сардел мой бид-яса-фит-яса, бибимики, кикимики серенький козлик». На фронте много можно было услышать такого, что в тылу не услышишь. Прошли мимо них в небольшую комнату командования полка, где сидели начальник штаба — майор Зудин Петр Алексеевич, замполит — майор Хохлов Алексей Алексеевич и командир полка — майор Поварков Вениамин Всеволодович: «Старший лейтенант Анкудинов прибыл по вашему указанию!» Подал им летную книжку. Побеседовали, расспросили меня о моей подготовке и определили в первую эскадрилью, заместителем командира. «Летная подготовка у вас хорошая, штурманскую подготовку вы пройдете здесь. Вас „натаскает“ командир эскадрильи. Теперь идите в свою эскадрилью и доложите капитану Василию Трифоновичу Попкову, что прибыли на пополнение».

Конечно, назначение на такую высокую должность не прошло незамеченным. Летчики приглядывались, некоторые завидовали. Я же только из училища, а они — боевые летчики! У них уже ордена! Хотя я и был их старше и по возрасту, и по званию, но ситуация была щекотливая. А потом я сделал десяток вылетов, да еще и на разведку стал летать; а уж когда группы стал водить, тут они — все, признали! Уже в середине 1944 года, когда Попков ушел на должность штурмана полка, я стал командиром эскадрильи. Они боялись меня и по-своему любили. Потому что я был строгим, но и справедливым. И в обед, и в ужин ни один без меня ни есть не начнет, ни рюмки не выпьет. Когда приду, сяду, тогда они начинали есть.

Очень скромно себя вели. Я их всех ценил — они же гибли.

А в тот первый вечер я пошел искать Попкова. Нашел в деревушке домишко, где он размещался. На нарах набросана солома, в углу — железная печка из бочки, сбитый стол, на котором стоит гильза для освещения. Познакомились: «Завтра с тобой слетаю на спарке, покажу район, посмотрю, как ты летаешь. А сейчас пойдем в столовую». В столовой расселись поэскадрильно. В одном ряду — наш полк, в другом — полк Василия Сталина. Летчики у него в куртках-канадках, кожа с мехом. Мы похуже одеты, в матерчатых куртках. В нашем полку орденов немного, а у них посмотришь — все герои! Официантка разносит вкуснейший ужин. Я даже несколько добавок попросил. Надо сказать, кормили на фронте очень вкусно и вдоволь.. В тылу-то все время полуголодный ходил. В училище кормили очень плохо. Старались накормить только тех курсантов, кто шел на фронт, а нам давали талоны в столовую, где только жидкий суп — и первое, и второе, и третье. Мы вечно хотели есть. Преподавателям вообще ничего не давали. Они пухли от голода. Смотрели, чтобы им кто-то что-то дал, краюшку хлеба. Но пищать приказа не было, надо было работать.

А тут официантки приносят вкуснейшие блюда. Добавка без ограничения. Техников тоже не обижали, хотя у них была другая норма. Не хочу сказать, что давали шоколад — он был только в бортпайке (в кабине стрелка стоял ящичек с НЗ на случай вынужденной посадки), правда, обычно мы его раньше съедали, и ящичек был пустой.

В этот день был боевой вылет, замполит полка разлил по сто грамм спирта в кружки из консервных банок. Я сижу, ем. Замполит ко мне подошел: «Подставляй кружку». — «Товарищ подполковник, я же не вылетал сегодня». — «Ничего, пей, скоро будешь летать».

На следующий день Попков полетел со мной, остался доволен: «Все отлично». А на другой день взял на боевое задание ведомым. Командир полка повел полк на уничтожение подходящих к линии фронта резервов. Он был очень сильным летчиком. Но летал тогда, когда были действительно сложные задания. Мы гордились им! И комиссар полка Хохлов тоже летал. Так вот, вторую восьмерку составляла наша эскадрилья. Попков мне сказал: «Главное — не отрывайся, держись меня: видишь, я пикирую, и ты пикируй; видишь, у меня бомбы полетели, и ты сбрасывай бомбы; делай все, что делаю я. Ни на что не отвлекайся». Ориентироваться на Ил-2 очень сложно. Он слепой, смотришь в форточку. Трудно что-то увидеть, тем более мне надо его держаться. Линию фронта пересекли на 1200—1300. Вижу, появились шапки, начали метаться, ну и я со всеми. Он стал плавно терять высоту и выходить на цель. Пришли на цель, пикируем градусов под пятьдесят. Смотрю — у него бомбы пошли. Я за «сидор» дернул — тоже сбросил. Новый заход. Я держусь за комэском. Встали в круг и стали штурмовать, сначала РС. Тут уже пикировали — градусов под тридцать. В следующем заходе из пушек обстреляли войска, а на выводе стрелок из крупнокалиберного пулемета их пошерстил. Потом собрали нас на змейке и пошли домой. В этом вылете полк потерял два самолета, а я привез несколько дырок — ерунда. Важно, чтобы двигатель и управление были целы, а остальное золотые руки техников залатают. После второго вылета комэск подошел: «Вы как, Анкудинов?» — «Товарищ капитан, я ничего не понял». — «Не волнуйся, так и должно быть, пройдет пять-шесть вылетов, все поймешь. Ты делал все правильно, не потерял ни меня, ни группу, все пойдет хорошо. А ориентироваться я тебя научу». Вылет за вылетом я стал лучше летать и ориентироваться. Потом он меня стал на разведку с собой брать и ставить ведущим пары. Примерно вылетов тридцать мы с ним сделали. После этого стал водить. Сначала небольшие группы, а потом эскадрилью и полк.

#### ***А.Д. Молодой летчик землю начинает видеть с пятого-шестого вылета?***

Не раньше. Для ориентировки надо знать каждый поворот дороги, изгиб реки. Поскольку мы летаем примерно одним маршрутом, то перед операцией изучаем определенный сектор, в котором будем работать. В одну сторону вылетов семь сделал, и тебе уже карта не нужна — район знаешь, только цели меняются.

Карта, конечно, лежит в планшете, но в нее не смотришь. А молодые летчики поначалу теряются. К десятому вылету они начинают понимать, что к чему, а когда вылетов 20—30

сделают, тут уже им можно группу доверить.

Забегая вперед, скажу, что я стал одним из лучших разведчиков в корпусе. Командир корпуса, генерал Гарлашников (Горлаченко — *уточнение, А.П.* ), на совещании приводил меня в пример. Как выполнялись полеты на разведку? Обычно ходила пара с прикрытием. Давали район, не далее тридцати-пятидесяти километров от линии фронта. На бредущем переходили линию фронта, а затем поднимались, но особенно вверх не залезали.

Вот в марте 45-го полетели мы с Лешей Дугаевым на разведку. Высота облачности 400—600. Прикрывала нас четверка «маленьких». Примерно в двадцати километрах за линией фронта мы случайно напоролись на немецкий аэродром, с которого нам на перехват поднялось восемь «Мессершмитов». Четверка завязала бой с истребителями прикрытия, которые нас тут же потеряли, а две пары накиннулись на нас. Мы ножницами на бредущем идем домой. Мне важно было до линии фронта дойти. А там я уже не боялся сесть на свою территорию. Они грамотные — не заходят ни спереди, ни сзади, а только с боков. Долбят и долбят. Лешу сбили. Мне стрелок говорит: «Командир, Лешу сбили». Я посмотрел, он прямо вертикально в землю ткнулся и взорвался. Одного «мессера» я завалил — он стал разворачиваться передо мной, я открыл огонь, и он развалился в воздухе. Довели они меня до линии фронта и бросили. Я пришел — весь самолет избитый, еле посадил на брюхо. Вот так я потерял своего любимого товарища Лешу Дугаева. Почему в облака не ушли? Мы не были подготовлены летать парой в отсутствие видимости.

Были различные вылеты. Водил успешно и эскадрилью, и полк. Каждый вылет был сопряжен и с риском, с опасностью. Когда прилетали домой, то шлемофон был мокрым, хоть выжимай. Настолько сильно было нервное напряжение, что в уголках губ выступала соль. Боялся ли я? Конечно, боялся, но мог эту боязнь преодолеть. Не может человек не бояться, когда идет на море огня, когда на твоих глазах гибнут товарищи. Но мне везло — ни разу не ранило. Были ранения у стрелков, но мертвыми я их не привозил, хотя такие случаи в полку были. Побитые самолеты были в каждом вылете. Иногда получали такие большие пробоины в плоскостях, что земля просматривалась. Но самолет очень живучий — приходили, вот только щитки старались не выпускать. Если щитки выпустишь, а один не выйдет, то самолет перевернется. Был у нас Одинцов — отличный летчик. В одном вылете его самолету крепко досталось, и мы по пути домой его предупреждали, чтобы был осторожен при выпуске щитков. Он стал выпускать, а у него один щиток не вышел — бочку сделал, в землю врезался и погиб.

#### ***А.Д. Расскажите о боевом дне вашей эскадрильи.***

Зимой ложились рано — темно, да и напряжение сказывалось. В столовой выпили, поели хорошо и по домам. Почистить пистолет надо... С ночи умоешься, чтобы утром побыстрее собраться, и в 10 уже все спали. Брились тоже на ночь. Перед полетами бриться нельзя — примета плохая. Кроме того, нельзя принимать цветы, фотографироваться, интервью давать. Утром встаем очень рано, не позднее пяти часов и — на аэродром. Быстро одевались, умывались (когда снегом, когда водой), зубы на фронте никто не чистил; шли в столовую завтракать. После завтрака летчики шли на стоянку самолетов, а комэски бежали на КП полка. Задачу могли поставить с вечера. Например, на аэродромы противника налеты делались с рассветом и к ним готовились накануне, но обычно получали задачу в течение дня.

Утром 19 августа 1944 года я получил задачу от командира полка уничтожить переправу противника — деревянный мост через реку Шерви. Он сказал, что время вылета будет сообщено дополнительно, и отправил готовиться. Я собрал летчиков возле самолетов; открыли крупномасштабные карты, в течение десяти минут я рассказал о поставленной задаче. Я решил пройти переправу стороной и зайти на нее на бредущем со стороны противника. Перед самой целью сделать горку — набрать высоту 1000 метров и в первом заходе ударить группой; затем встать в круг и проштурмовать цель. Советовался ли я с летчиками? Нет. Почти не советовался. Мой разговор был коротким, как приказ. Советы

были после вылета, когда разбирали полет. Когда прилетим, тут такие все громогласные! Каждый хочет высказаться: «Ты плохо меня прикрывал... А твои бомбы куда попали?!» А когда задачу получают, они молчат. Никаких советов я от них не ждал.

***А.Д. Кто определяет количество самолетов, участвующих в выполнении задачи?***

Командир полка совместно с командиром эскадрильи. Все зависит от конкретной задачи.

Тактическая проработка вся лежит на командире эскадрильи. Стратегическая проработка вопроса — на командире полка и на командире дивизии.

На переправу больше шестерки не требуется — это же точечная цель. Даже восьмерка — уже много. Отбор шестерых летчиков всегда предоставлялся мне. Я же их всех знаю как облупленных. Знаю, кто недавно прибыл, а кто больше меня воюет — были летчики и с 1943 года.

Так вот в этот вылет я отобрал наиболее опытных, проявивших себя как хорошие летчики и меткие бомбардировщики. Для меня не было любимчиков, но были разные пилоты. Правда, пары ведущий — ведомый я никогда не разрывал, так как уважал взаимоотношения летчиков и сам летал с постоянным ведущим Лешей Дугаевым, который позже погиб.

Конечно, одни летают больше, другие меньше. Тех, кто больше летает, тех и награждают. Чем больше у тебя боевых вылетов, тем выше твоя цена как летчика. Я видел, что многие рвались в бой, но всех не возьмешь. Отобрал я шестерку. Остальные ждут следующих вылетов, другую задачу. Они в течение дня обязательно полетят. Задача поставлена, и мы ждем сигнала на вылет около самолетов. Собрались на маленькой опушке, сидим прямо на стоянке около самолетов. Вся эскадрилья все равно тут. Их же не полностью двенадцать. Дай бог, их было человек восемь. Двенадцать человек бывало только в начале операции, но каждый вылет — риск, люди погибают. Между собой разговариваем, курим. Причем поначалу курили всякую гадость. Один курит, второй говорит: «Дай сорок», тот ему оставляет на затяжку, третий: «Дай двадцать» — это когда что-то осталось, то можно двумя спичками придержать и высосать остатки дымка. Потом с куревом стало лучше. Летчикам давали табак в пакетах, а рядовому составу — махорку. Курили и выпивали все. Иногда в карты играли. Перед вылетом больше молчали: смотрят друг на друга, разговор такой тихий... Все время в напряжении. Вот-вот придет приказ взлетать. У меня не было мыслей, что это — последний вылет, больше не вернемся. Страх не было. Он появляется над целью, когда тебя встречает море огня. Тут все летчики в напряжении. Хочется скорее пойти в атаку. Страшно, пока бомбы у тебя висят. Главное, их сбросить, ведь кругом разрывы, и если будет прямое попадание, можно взорваться на своих же бомбах. Как правило, бомбы сбрасывали все разом, дергая за «сидор» — аварийный сброс, хотя в данном вылете так было нельзя делать — цель узкая, попасть трудно, надо оставить на второй заход. Когда пошел в атаку, и бомбы пошли — появляется злость. Я поначалу очень злой был. Ведь это от меня зависит, сколько над целью пробыть — пять или пятнадцать минут. Можно сделать два-три захода, можно — семь, тоже решаю я. Я поначалу по цели долго работал, а не так — сбросил бомбы и деру. Но это — риск, по нас стреляют. А летчики нервничают. Им тоже жить хочется. Тем более они ведомые, а я ведущий. Их больше сбивают. Ведущих тоже сбивают, но ведомых — больше, потому что, пока группа собирается, они — в хвосте. В это время их могут «мессера» сбить. Они как-то собрались и так по-простому мне говорят: «Командир, ты (именно на „ты“ ко мне обратились) что, хочешь сам всю Германию разбить? Не надо так. Давай-ка, поосторожнее». Я их любил и поэтому ответил: «Хорошо, ребята, я учту». Действительно, стал их жалеть: сделаем не семь заходов, а три; хорошо проштурмуем и уходим.

В полдень зазвонил телефон, и нам передали команду на взлет. Крикнул летчикам: «По самолетам!», и мы разбежались. У самолета меня встречает механик. Мы пока готовились, самолеты уже осмотрели и особенно — их боевое снаряжение. Откровенно скажу, сильно не

копались. Двигатель прогрет. Механик самолета мне докладывает: «Командир, самолет к полету готов, двигатель прогрет». Вооруженцы докладывают о том, какие бомбы подвешены. Парашют лежит в кабине на сиденье. Залез в кабину, механик помогает застегнуть парашют, привязные ремни, подсоединить колодку шлемофона. Запустил двигатель, проверил, связь со стрелком (они ребята опытные — уже на месте сидят), с КП. Проверил слева-направо показания приборов, работу двигателя, щитков (на взлет они устанавливались на 17 градусов, а при посадке на 35—40). Проверил тормоза, расконтрил дутик. Посмотрел, чтобы стекло кабины было чистым, фонарь легко закрывался и открывался. Летчики доложили о готовности, я в свою очередь доложил на КП полка, что выруливаю. Взлетали попарно. Когда взлетали, иногда проверяли пушки и пулеметы: очередь дал — все в порядке. В это время все посторонние мысли уходят в сторону. Вся группа — уже в моей воле. Я же — в ответе за все. Никому не разрешается болтать. А у меня мысли только о том, как вести группу слитно, как один самолет. Как собрать группу, как связаться с КП, как связаться с истребителями, как вести ориентировку. Бывало, мы шли на цель на полутора тысячах метров, но в этом вылете шли на бреющем. Это очень сложно, поскольку требует умения отлично ориентироваться — на карту смотреть некогда, только смотришь, как бы ни за что не зацепиться. Ориентировку ведешь по ориентирам, которые расположены сбоку. Ты их должен отлично помнить и распознавать. К линии фронта шли на высоте метров сорок. Когда до нее осталось километров пять, я перешел на бреющий полет. Цель оставил слева, пройдя вне ее видимости. Прошел еще километров десять в тыл к немцам, развернул группу. Не доходя километра два до цели, скомандовал: «Горка! Подъем, ребята. Цель — прямо по курсу». Поднялись примерно на 1000 метров и тут же перешли в пикирование для бомбометания. Группа — в плотном строю правый пеленг — ударила по цели — разбили мост. Встали в круг. Я выделил пару на подавление зениток. Они должны были штурмовать их с круга, когда остальные добивают мост. Сделав три захода, на бреющем стал отходить от цели. Командую: «Ребята, сбор». Делаю «змейку», они подстраиваются. Истребители открытым текстом нас хвалят: «Молодцы „горбатые“! Хорошо поработали!» Прилетели. После вылетов — летчики оживленные, спорят друг с другом, мне стараются что-то рассказать... Приходилось иногда одергивать: «Да помолчите вы!» Иду докладывать на КП полка. Но бывало и так, что после сложного вылета, особенно если были потери, от усталости и напряжения я просто падал под плоскость. Надо идти докладывать, а я валяюсь под крылом, как пьяный. После прилета проводил разбор выполнения задания, нагоняи не устраивал, только если кто-то отрывался от группы при сборе. В основном — оценивал положительно. Если цель поразили, фотоконтроль хороший, что особенно летчиков по мелочи ругать? Придраться всегда найдется к чему: при посадке «скозлил», при сборе бултыхался или много дырок привез. Так нельзя делать! Основное — это выполнение задания. Хорошо выполнили задание, надо ребят похвалить, подбодрить.

Если первый вылет делали утром или днем, то потом шли на обед. Его привозили прямо на аэродром. Летом обедали под навесом, зимой — в хате. Аппетита нет, так что-нибудь перехватишь. Бывало, только сядешь за стол: «Летчиков второй эскадрильи — немедленно к самолетам. Комэску к командиру полка. Срочный вылет». Прибегаю, командир полка: «Немедленно по самолетам, на взлет, задание получите в воздухе». Бегом к самолету, взлетаем, начинаем собираться. В это время командир полка называет номер цели, которая уже отмечена у меня на карте.

В тот день я делал второй вылет по немецким войскам, скопившимся у разбитой нами переправы. Больше двух вылетов мы редко делали — тяжело. Бывали единичные случаи, когда совершали три вылета, но все равно все светлое время, находишься в готовности, расслабляться нельзя. Готовность снимает командир полка, обычно когда кончается светлое время. Вечером шли на ужин. Замполит разливал по сто грамм спирта. Иногда добавляли. Я как-то раз в Белоруссии в очко выиграл большую сумму денег. Отдал ребятам, чтобы пошли самогонки купили. Иногда шмотки погибших загоняли. Что могли — отправляли родным, остальное меняли на самогон. Но редко кто напивался — завтра мог быть вылет. После

ужина песни пели, иногда танцевали. С кем? С оружейницами, связистками; у меня в эскадрилье было восемь девушек. Они дружили с моими ребятами. Бывало, придешь в расположение эскадрильи, особенно в межоперационный период, когда почти не летали, а никого нет. Иду к девчонкам, в их бытовки. Они все там лежат по лавочкам. Но я их не гонял — раз любите, то живите. У меня была девушка — связистка из корпуса. Там я считался корпусным зятем. Она знала, когда я вылетал, и очень волновалась, когда меня сбивали или долго меня не было. Иногда приезжала из корпуса литературная группа с культурной программой, хор. Как непогода или пауза при подготовке к операции — они к нам. Они нас хорошо веселили — и пение, и гармошка, и фольклор, и стихи. Своя самодеятельность тоже была. В столовой, в свободное время, особенно вечером, когда война для нас заканчивалась — ночь мы не летали, выпьем, песни поем. Иногда бывали концерты самодеятельности в клубах, которые мы устраивали из подходящих помещений. Были танцы, на которые приезжали девушки из корпуса, из других дивизий.

***А.Д. У вас в полку были журналы приемки и сдачи самолета?***

Да. Перед вылетом и после него я расписывался в таком журнале. Вся боевая работа контролировалась особым отделом полка. Не дай бог, бомбу кто-нибудь привезет или неистраченный боекомплект. Если кто-то вернулся с бомбами, не дойдя до цели (мотор забарахлил или еще чего), тут же «особняк» подключается.

Очень часто груз ответственности ложился на командира эскадрильи. Ведомые что-то натворят, а командир отвечает. Один взлетел, группу потерял, сел обратно. Лучше бы зашел за линию фронта и отработал по немцам — разбора бы не было, а так и ему влетело, и ведущего наказали. Как наказывали? Награждение задержат. За большие потери тоже могут вернуть представление из наградного отдела. А он виноват, если море огня? Повоюет полк примерно полгода и — нет его. Осталось человек десять, самых-самых. Переформирование. Едем в тыл, набираем новых, опять летим. При мне полк два раза переформировывался; до меня — дважды. Четыре раза полк переформировывался! Война есть война. 105 летчиков и стрелков погибли, почти два полка. Такого не было, чтобы в одной эскадрилье были потери, а в другой — нет. Был случай, на восьмерку соседней эскадрильи напали истребители (они, видать, их «прохлопали») — четверых не стало. Этот случай разбирали, но настолько много заданий, настолько все стремительно, так захватывают следующие задачи, что некогда было сильно разбирать, кого-то привлекать... Особенно при прорыве линии обороны фронт требует мобильности, быстрых действий штурмовиков. Все в напряжении, а все разборы — потом, когда операция закончится. Виновных всегда можно было найти.

***А.Д. Вы как командир эскадрильи с другими командирами эскадрильи общались?***

Очень близко. Да жили рядом! Вместе вечером с ними кушали и выпивали. Были близкими друзьями. Между летчиками и мной была дистанция. Они могут быть с тобой и на «ты», но панибратства нет, как нет и фанаберии. Уважение. Командир полка и его замы, конечно, выше, но он считал себе близкими командиров эскадрилий. Они определяли выполнение задачи полка... Командир полка обедал отдельно. В столовую не ходил.

***А.Д. Бывало такое, что не выполняли задачу?***

У меня не было ни разу. Со стороны полка были случаи невыполнения задач. Как-то раз командир полка вел полк. Была такая мгла, что землю только под собой видно. Командир полка развернулся и пошел домой, а я со своей эскадрилей пошел дальше и выполнил задачу. Конечно, у комэсок опыта ведения групп в СМУ было больше. Мне не надо вперед смотреть, лишь бы было вертикально цель видно. Пришли домой — ему нечего сказать. А мне чего возвращаться? Вернешься, а потом разбираются, почему задание не выполнено? А так бомбы я сброшу, может и не по цели, но у немцев. А то еще такой случай был. Пошли на прифронтовой аэродром двумя эскадрильями. Первую вел штурман полка, вторую — я. Смотрю, до цели еще пять минут, до линии фронта еще не дошли, а он уже в атаку пошел.

Вижу, он по своим бьет. Я пошел дальше. Вышел на цель, отработал. Вернулись. Тут уже начальство трибуналом ему грозит. Прибыл командир дивизии: «А! Ударили по своим! Давай, иди в танковый полк, по которому ты вдарил, давай объяснения. Всей группе по пять суток ареста». Вечером штурман возвращается пьяный. Оказалось, ночью немцы наших выбили. По карте получается, что по нашим ударил, за ночь обстановка изменилась, и он ударил по немцам, да так хорошо, что получил благодарность, поскольку его удар позволил вернуть потерянные позиции. Дело замяли. Очень повезло! Такой случай — один за всю войну!

#### *А.Д. Как вводили пополнение?*

Постепенно — прибывают по два, по три, максимум по шесть человек. Примерно неделю молодой летчик проходит проверку в полку. На спарке проверяем технику пилотирования: боевые развороты, «штопор», пикирование. Потом я с ним лечу, чтобы посмотреть, как он строим ходит, как держится при резком маневрировании. Сделаем примитивный полигон — поштурмовать, бомбы сбросить. По тому, что молодой летчик показал, можно определить, могу ли я его сразу включить в боевой расчет или нет. Если вижу, что нормальный — ставлю задачу: изучить район нашего нахождения, цели. Они уже есть примерно. Он в течение недели изучает все. После этого беру его в первый боевой вылет. Или с эскадрильей, или в паре, или даже в составе полка. Я сразу «кучей» их не подключаю. Если вижу — слабый летчик, не тянет, ставлю задачу командиру звена. Он начинает с ним работать. Разговаривать, рассказывать: как переходить линию фронта, как вести над целью, как маневрировать от разрывов — все с ним проговаривает. «Пеший полет» — есть такое выражение. Хорошо дает штурмановскую подготовку, чтобы не потерял аэродром.

#### *А.Д. Если вы не летите по каким-либо причинам, кто еще в эскадрилье может вести группу?*

Заместитель или командир звена. Всегда есть два-три человека, которые могут лететь ведущими. В этом случае задачу у командира полка ведущий получает самостоятельно, и он же отвечает за ее выполнение. Я могу помочь с проработкой ее выполнения на земле, и только.

#### *А.Д. Сбивали вас?*

Меня самого два раза сбивали. В январе 1945 года я повел эскадрилью на штурмовку танковой колонны недалеко за линией фронта. Зенитного огня почти не было, но, видимо, я слишком снизился, и на выходе из пикирования мне «влепили» болванку в двигатель. Вода сразу вытекла, и мне пришлось его выключить, иначе мог начаться пожар. Перед тем я только успел горку сделать, чтобы высоту набрать. Ребятам сказал, чтобы шли домой, а сам стал тянуть самолет на нашу территорию. Ветер был западный, что, безусловно, помогло. Когда высоты оставалось несколько метров, я проскочил над цепью немецкой пехоты, распластавшейся на земле. В последний момент уперся ногами в приборную доску, чтобы не разбить голову. Плюхнулся на «живот» метрах в 80 от немцев, и меня потащило на подбитый немецкий танк. Слава богу, самолет остановился метрах в восьми от него. Выскочили со стрелком и «катом» — не поползли, а покатались в сторону своих. А немцы открыли огонь по самолету и бегут к нему, но нас уже и след простыл. Попали мы в окопы какой-то танковой бригады. Нам сразу спирта налили, мне подарили «Парабеллум» и маленький пистолет «Вальтер». Накормили и напоили нас хорошо, но машину не дали: «К себе добирайтесь, как можете». Мы добирались почти сутки. А потом я снова летал.

Конечно, я сделал для себя некоторые выводы. Все-таки надо быть более осторожным, бдительным. Страх у меня не возникало, и следующий после сбития вылет по ощущениям ничем не отличался от предыдущих — коленки ходуном не ходили и руки не дрожали. Я всегда старался сделать больше вылетов — хотелось мстить и за товарищей, и за поруганную

Родину. Старался воевать так, чтобы наносить врагу наибольший урон в каждом вылете. Поэтому и сделал 105 вылетов. Представляли на Героя, дали орден Александра Невского.

Второй раз сбили уже под конец войны, 8 мая. Немцы колоннами шли через Судецкие горы, отступая в сторону Праги, чтобы сдать америкам. Причем по одной долине двигались немецкие, а по другой, параллельно им, наши войска. Я зашел на одну из колонн, и мне засадили в двигатель. Стал садиться вдоль леса, что покрывал горы. А что такое посадка на лес? Все отлетело! Остались только двигатель с загнутым тюльпаном винтом и наша со стрелком кабина. Удар был резким. Я-то ногами уперся в приборную доску, а стрелок ушибся головой. Немцы — всего метрах в 150 ниже нас. Мы выскочили. Стрелок говорит: «Подожди, командир, немцы бегут. Я сейчас из пулемета по ним пройду». Он залез в кабину и открыл по ним огонь. Немцы залегли, а мы под шумок побежали вверх. Они отступали, им было не до преследования. Мы поднялись на вершину, смотрим, а по долине наши войска идут. Спустились к ним, ну а в полк попали на следующий день. Пока добирался домой, везде встречал пехотинцев, шуровавших по магазинам. — Я тоже зашел в универмаг, думаю, может быть, и мне чего-нибудь взять? Ничего не нашел. Только носки взял.

Приехали домой, а товарищи нас уже похоронили. Командир полка говорит: «Все, отлетался. Больше я тебя не пущу». И не пустил, хотя моя эскадрилья еще и 9-го выполняла боевые вылеты, еще гибли товарищи. В этот день погиб летчик Мохов из моей эскадрильи.

***А.Д. У вас в полку были самолеты, вооруженные 37-миллиметровыми пушками ИС-37?***

Были. Я на таком самолете вылетов, наверное, тридцать сделал. Мы эти 37-миллиметровые пушки называли «Ду-Ду». Ой, хорошая пушка, мощная! Когда огонь открываешь, ощущение, что самолет останавливается — такая сильная отдача. Из нее хорошо было по танкам стрелять. Но на самолетах с «Ду-Ду» летали только подготовленные летчики. Нужно было быть готовым к тому, что самолет будет «уводить» назад, останавливать. К тому же огонь следовало вести очередями — выпустил десять снарядов, подожди. В полку было не больше трети самолетов с этой пушкой, остальные с ВЯ-23.

***А.Д. Фотоконтроль у вас был?***

Обязательно. В каждом вылете два человека снимают цель до ее обработки и после. И если фотоконтроль не подтверждает удар по цели, то нам могут не засчитать боевой вылет. В эскадрилье было два фотоаппарата, а когда полк шел, то самолетов восемь с фотоаппаратами вылетало. Фотографировать не просто — летчиков подбирали и обучали ведению фотоконтроля. Они рискуют, ведь чтобы снимок был хорошим, надо выдержать высоту, скорость, курс, а в это время по тебе бьют зенитки.

***А.Д. Как прицеливались для бомбометания?***

При подходе засекали ориентир в стороне от цели. На капоте были дугообразные полосы, и когда нос самолета закрывал цель, а ориентир оказывался в створе дуг, производили сброс бомб. Фугасные бомбы бросали с горизонтального полета примерно с 900—1000 метров, а ПТАБ с пикирования на 50—100 метров.

***А.Д. Пикировали под сколько градусов?***

В зависимости от цели — от 30 до 50. Если цель точечная, например батарея противника, на нее и стараешься пикировать покруче. А если колонна противника, то тогда угол поменьше, чтобы можно было по голове, по хвосту ударить.

***А.Д. Выполнял ли ваш полк задачи по корректировке артиллерийского огня?***

Нам такую задачу не ставили. Были полки разведчиков и корректировщиков, которые занимались этими вопросами.

***А.Д. На свободную охоту летали?***

Я на свободную охоту не летал, даже не встречал случая, чтобы штурмовикам ставили такую задачу.

***А.Д. Говорят, что штурмовики не любили глубоко ходить за линию фронта. Это так?***

Все зависит от задачи. Ходили за 30—60, а иногда и за 100 км. Горючего у Ил-2 хватало только на 2, 5 часа, а ведь у ведомых расход топлива больше. Любили или не любили — это не вопрос. Все направлено на выполнение поставленной задачи.

***А.Д. Как происходило узнавание своих войск?***

Главное — тщательно подготовиться на земле. Изучить цели, проложить маршрут, подготовить экипажи. Этим занимается командир полка и командир эскадрильи, которому поставлена задача. Линию фронта определить достаточно просто, и я никогда не видел, чтобы наши войска выкладывали полотнища. Иногда они использовали ракетницы для целеуказания. При подлете к линии фронта связываешься с наземными станциями (где воздушные армии — там всегда имеются представители): «Я — лиса, иду на работу, цель 85. Подтвердите». Они подтверждают или переориентируют меня на новую цель. От них же я получаю сообщения о воздушной обстановке. У меня не было случая, чтобы я ударил по своим или не выполнил задачу.

***А.Д. Радиостанции были?***

Все самолеты были оснащены и приемниками, и передатчиками, претензий к их работе у меня лично нет. Их тщательно проверяла служба связи полка.

***А.Д. Прикрытие всегда было?***

Да. Обязательно. Но не всегда прикрывали разведчиков, особенно когда низкая облачность. Были случаи, я ходил без прикрытия. Но в основном всегда прикрытие выделялось.

***А.Д. Случаи трусости были?***

Открытой трусости не было. Был у меня летчик Михаил Сысин. Мне летчики сказали, что от цели он отходит раньше, а когда я собираю группу, подстраивается и приходит с нами. Мы собираемся, а он у линии фронта ждет нас. Сам я этого не видел — я же ведущий. Я с ним побеседовал. Он говорит: «Очень страшно. Долго не выдерживаю работы над целью, выхожу». Ну, я ему сказал, чтобы он прекратил так делать, и после этого он летал нормально. Я его предупредил, мог под трибунал отдать, было у меня такое право. За трусость на фронте очень строго расправлялись. Впоследствии его сбили, он погиб. Он не был настоящим летчиком. Его подбили, а он не смог посадить самолет с ходу, стал выходить на второй круг, двигатель совсем «сдох», сорвался штопор и погиб над своей территорией. Потом я прилетел на П-2, в люльках привезли два трупа — Сысина и его стрелка.

***А.Д. Можно было себе назначить большие полетов? Или наоборот. Сказать, что сегодня я плохо себя чувствую и не полечу?***

Отказаться от вылета? Только по болезни, но такое случалось очень редко.

***А.Д. Особисты у вас были в полку? Как у вас с ними складывались отношения?***

Нормально. Он пытался меня завербовать в информаторы, чтобы я ему подробно рассказывал о своей эскадрилье. Ведь эскадрилья — это не только летчики, но и техники, оружейники, мотористы и так далее. Я отказался, сказав, что работаю вместе с заместителем по политчасти.

### ***А.Д. У вас в полку были летчики, которые летали с 1941 года?***

Наш полк начал воевать в 1941 году на Калининском фронте на Р-5 и почти полностью погиб. Остались один или два человека, да и те уехали; кто в академию, кто еще куда-то. Когда я пришел в полк, летчиков, которые воевали бы с 1941 года, не было. После переформирования 621-го ШАП воевал под Сталинградом. Эти летчики тоже почти все погибли, причем некоторые — когда уже я летал. К 1945 году полк подошел составом, участвовавшим в операции «Багратион».

### ***А.Д. В чем летали?***

Одеты были не особо хорошо. Зимой в меховых комбинезонах или теплых штанах и меховых куртках, летом — в куртках, сапогах и бриджах. Шлемофоны или летние, или меховые зимние. Некоторые даже в шинелях летали.

### ***А.Д. Стрелки-женщины были?***

Летчиц или стрелков-женщин в нашем полку не было. В эскадрилье у меня было восемь девушек, а в полку их в общей сложности человек 30 было. Многие из них просились стрелками летать, но им отказывали. Девушки не летали.

9 мая 1945 года полк сделал последний боевой вылет, и тут объявили, что война окончена. Мы стреляли, выпивали, обнимались. Так продолжалось дня два — стояла анархия, никто нами не управлял. Ну, а потом началась служба мирного времени...

## **Дубровский Леонид Сергеевич (566-й ШАП, летчик, 49 б/в)**

Я родился в городе Тамбове в 1920 году. Окончив 8 классов средней школы, я не захотел учиться дальше в десятилетке, а решил получить какую-нибудь специальность. Поступил в Тамбовский железнодорожный техникум. Там, будучи учащимся 3-го курса, я без отрыва от учебы поступил в Тамбовский аэроклуб. Форму в аэроклубе не давали, только комбинезон, шлем и перчатки, а так ходили в своем. Нас привозили на аэродром под Тамбовом, кормили отличным «ворошиловским завтраком» (так он почему-то назывался), и начинались полеты.

Так совпало, что в 1940 году я одновременно окончил 4-й курс техникума и аэроклуб. В аэроклубе мы сдавали экзамены, которые принимала летная комиссия, состоявшая из инструкторов аэроклуба и летчиков-инструкторов Балашовского авиационно-летного училища. Технику пилотирования я сдал на «отлично», но материальную часть — средне: были у меня и тройки, и четверки. Тем не менее я поступил в это училище и 10 ноября 1940 года уже был в Балашове. Первые три месяца в училище мы были слушателями и проходили курс молодого красноармейца. Мы ходили на кухню, в караул, на станцию разгружать уголь, дрова, занимались строевой подготовкой. Кто заболел или был непризывного возраста, тот мог подать рапорт, и его отчисляли. Я прошел все тяготы армейской службы и через три месяца стал настоящим курсантом.

В Балашове кроме теоретической подготовки и изучения материальной части начались и полеты. В аэроклубе мы летали на У-2, а здесь сначала учились на Р-5, УТ-2, а потом начались полеты на СБ. Мне он нравился: хороший, несложный самолет.

Что касается морально-политической подготовки, то после нападения Германии на Польшу в 1939 году нам было уже ясно, что скоро начнется война. От нас не скрывали, что мы готовимся к ней, и разговоры велись об этом довольно часто. Помню я и начало войны: в начале воскресного дня 22 июня 1941 года в училище проходили физкультурные соревнования. Сначала у нас были прыжки в длину, в высоту, а потом мы уже должны были бежать кросс. И вдруг кто-то из УЛО (так назывался учебно-летный отдел) кричит: «Заканчивайте соревнования!» Все побежали. Выступал Молотов с сообщением, что

началась война, что немцы вероломно напали на Советский Союз. На этом же стадионе был митинг. В основном тон задавали инструкторы. Были патриотические выступления, но без шапкозакидательства. И прямо тут же инструкторы добровольно просились на фронт, писали рапорты. Действительно, они были отправлены. Мой инструктор лейтенант Малиновский тоже был направлен добровольцем на фронт. Потом от тех инструкторов, кто добровольно ушел на фронт вместе с ним, я узнал, что он погиб в 1941 году.

В училище, до начала войны, кормили нас отлично. Была курсантская столовая со столиками на четыре человека, нас обслуживали официантки. Как война началась, сразу порядки изменились. Официанток в столовой не стало, столики — на 12 человек. Дежурные курсанты сами ходили на кухню, готовили обеды, сами разносили бачки. Положение было уже солдатское. Наше училище было огорожено забором, а за забором стояли пехотные части, которые готовились к отправке на фронт. Недисциплинированных и плохо летавших начальники пугали отправкой «за забор», то есть в пехоту. И не только пугали, но и отправляли некоторых.

Летали мы мало: экономили горючее для фронта. Больше времени мы находились в караулах и на кухне. Мы закончили обучение на СБ. Некоторых курсантов на Р-5 направили на фронт. А нам пригнали учебные самолеты штурмовики Ил-2 — старенькие, непригодные для боевого применения, со снятым вооружением. Когда немцы подошли к Сталинграду, мы еще продолжали летать, и было несколько случаев, когда немецкие летчики сбивали курсантов, которые выполняли учебные полеты над аэродромом. Тогда было принято решение перебазировать нас в Сибирь, в Алтайский край, на станцию Бурла. Приехали, построили удобные землянки человек на 20—25 с печкой. Обучение на Ил-2 продолжалось. Позже нас перевели в город Славгород, где мы и закончили обучение. Нас, восемь летчиков, направили в город Щелково в Подмоскowie для дальнейшего прохождения боевого применения на этом самолете. Добирались мы своим ходом: попутными поездами, товарными, пассажирскими. Никто нам даже проездные не давал!

В городе Щелкове стояла 1-я запасная учебно-тренировочная эскадрилья запасной бригады. Там я быстро закончил боевое применение, и меня оставили инструктором. Учил я таких же летчиков, как и я, но по положению бывших на правах курсанта: он в первой кабине, я — во второй. В течение двух-трех месяцев через эскадрилью прошло несколько выпусков, и поступил приказ лететь на фронт. Это было весной 1943 года.

Меня как инструктора (хотя еще молодого) назначили старшим группы из восьми летчиков, которые прибыли из Балашовского училища, и направили на Западный фронт в 1-ю воздушную армию. Аэродром назывался Песоченский, он был расположен между Козельском и Калугой, прямо у реки Десны. Когда мы прилетели туда, то командир 224-й штурмовой авиационной дивизии сказал: «Четыре летчика остаются при штабе дивизии, а четверо — отправляются в 566-й полк. Выбирайте, кто с кем хотел бы воевать». Когда мы, четыре человека, перебазировались на полковой аэродром, командир полка говорит мне: «Раз ты был ведущим, организуй тренировочные полеты». «Т» надо выложить, организовать наряд, пожарника, врача, санитарку. Все это я организовал. Самолеты были одноместные, и нашей четверке надо было тренироваться самим, без инструкторов. Первым должен был лететь я. Взлетел, сделал несколько кругов над аэродромом. Сажусь, и вдруг в конце пробега ни с того ни с сего как бросит меня влево в кабине, я сразу не понял, в чем дело. Ударился плечом о борт кабины. Левую «ногу» самолета подломал, консоль крыла и одна из лопастей винта согнулась. Потом уже выяснилось, что сломалась защелка, стопорившая дутик, а поскольку скорость была большая, то машину повело, и я не удержал самолет.

Комиссаром полка был майор Сопельняк. Как раз в то время прошли слухи, что готовится операция, что немцы хотят взять реванш за Сталинград и будут наступать на Курском выступе. И вот за несколько дней до начала сражения он собирает партийное собрание, а я был кандидатом в члены партии, и на нем меня должны были принять в члены партии. Выступил майор и, не указывая фамилию, «проехался» по мне, видимо, еще не зная причину аварии. «Вот некоторые летчики, которые для Родины еще ничего не сделали... Не

принесли пользу, а только ущерб, самолет сломали». Хотя он учебный, не боевой, старенький самолет, на котором летчики тренировались, но меня так заело, когда он так сказал! Я так хотел на фронт! 12 июля началось наше наступление, и полк заработал. В первый день боев тех троих летчиков, которые со мной прибыли, и других молодых летчиков включили в боевой расчет, а меня — нет! Я эту обиду переживал очень тяжело, но на второй день включили и меня! (По состоянию на 11.07.43 г. в 566-й ШАП имелось 20 самолетов Ил-2, из них исправных 17, летчиков 37, из них 22 боеготовых. За июль полк потерял 7 самолетов Ил-2, не вернувшихся с боевого задания, и 7 Ил-2, отправленных в САМ для ремонта и восстановления. — Прим. О. Растренина )

Первый вылет проходил как во сне. Я летел на одноместном штурмовике. Летишь, следишь за группой. Ведущий, командир эскадрильи, — опытный боевой летчик, он ведет группу. Ты стараешься держаться в строю, чтобы тебя не зацепило в воздухе винтом или крылом. Только вижу, что ведущий в пике пошел, делаю то же самое. Посмотрел — бомбы пошли, рвутся, стреляют, а куда, что — непонятно!

Потом меня пересадили на двухместный штурмовик, со стрелком. В четвертом или пятом вылете со мной произошел такой казус. Погода была хорошая — июль и по температуре, и по боевому накалу был жарким. Мы шли на высоте полторы или тысяча триста метров. Мы ходили на нечетных высотах, но не выше двух тысяч, потому что были уверены, что у немцев зенитки пристрелены на четные высоты. Так вот мы уже возвращались обратно после выполнения задания, и вдруг мне показалось, что меня атакует немецкий самолет! Я даю газ, ручку от себя и пикирую почти отвесно. Скорость большая, самолет трясет, мне бы скорее до земли и уйти! Потом, уже когда мы прилетели на аэродром, стрелок сказал мне: «Немецкого самолета я не видел. Но ты так пикировал, что у меня в глазах было темно». Стрелок был уже опытный, и я ему поверил. Потом летчик-истребитель, из тех, что нас прикрывали (они на том же аэродроме базировались, что и мы), сказал мне, что это я его принял за немца. Он потом смеялся: «Ты так пикировал, что мне страшно было! Я думаю — уйду подальше от тебя!» Жара была... Вши нас заели, хотя был какой-то водоем, где мы купались, стирали белье. Да и с этими вшами не унывали, вот что значит молодость. Брали лист бумаги: круг начертим, каждый свою вшу поймает и пускает. Чья первая пришла до центра, тот выигрывает сто грамм вечером. «Вшанка» игра называлась.

Кормили всегда отлично. Даже витамины давали, каждый день — шоколад. Куращим летчикам давали «Казбек». Я тогда не курил, отдавал. Потом мне сказали: «Бери вместо „Казбека“ двойную норму шоколада!» А деньги, которые нам платили, я отправлял родителям. Насколько я помню, летчик получал 900—1100 рублей в месяц кроме того, что его и кормили, и одевали.

Землю я начал видеть, наверное, вылета с десятого. Тут уже я начал летать более осознанно. Как правило, летчики-штурмовики погибали на первых десяти вылетах, среди тех, кто перешагнул этот рубеж, потерь было меньше, хотя, конечно, гибли и после. Мне на штурмовике летать нравилось, это очень хороший самолет. Такой живучий! Много раз приходил с дырками в плоскостях. Мотор прекрасно работал. Ну, если мотор повредили, тогда он, конечно, планировал очень плохо: 6 тонн — идет, как камень.

Комиссар и командир в полку были летающими. Командиром полка был молдаванин Николай Домущей. Как нам казалось, пожилой — 43 года, мы его звали «стариком». У него было всего 18—20 боевых вылетов, но ответственных. На Брянский мост он водил весь полк. Правда, в полку в это время летчиков 15, наверное, было, не больше. Кто-то из этих пятнадцати попал, и средний пролет моста обрушился. Мы считали, что попал Вася Мыхлик, впоследствии дважды Герой Советского Союза. Я шел последним, с бомбами и с фотоаппаратом — моим заданием было сфотографировать результаты удара полка. Когда я фотографировал, уже видел, что мост разрушен, и поэтому сбросил бомбы вдоль железнодорожного полотна — для порядка, на аэродром садиться с бомбами было нельзя. Если бы никто не попал, я бы тоже бомбы бросил на мост, — но уже не было такой необходимости.

До сентября 1943 года я совершил примерно 20 боевых вылетов. К этому времени нас, летчиков, оставалось человек десять, и столько же самолетов. Летчиков посбивали, а самолетов, конечно, было уничтожено еще больше. Нас направили в резерв ставки Верховного главнокомандования в район между Серпуховом и Лопасней. Там мы получили пополнение: молодых летчиков, воздушных стрелков. Пришла новая материальная часть. Получили и самолеты с 37-миллиметровыми пушками. В резерве мы пробыли до декабря, а в середине декабря узнали, что нас направляют на Ленинградский фронт. Погода стояла плохая, но наш полк сумел без потерь добраться до аэродрома Горское, в пригороде Ленинграда.

Операция по снятию блокады началась в январе. Мы летали на «сопровождение» танкистов, пехоты; работали по артиллерийским позициям противника, летали на разведку — все это с аэродрома Горское. В общей сложности на Ленинградском фронте я совершил еще 20 боевых вылетов. Основную задачу мы выполнили — отогнали немцев от Ленинграда. Тогда нас перебросили под Кингисепп на аэродром Торн. Там продолжалась наша боевая работа. Очень сильное сопротивление немцы оказали под городом Нарва, где в укрепрайоне была окружена их крупная группировка. Свой последний, сорок девятый, вылет я совершил в этот район 20 февраля 1944 года в составе четверки штурмовиков. Я делал разворот для следующего захода, и в это время меня подловили зенитки. Крупнокалиберный пулемет пробил обшивку кабины, пуля попала в левую руку, раздробив кости предплечья и вырвав кусок кости, так, что потом образовался «ложный сустав». Кроме этого, я был ранен в грудь.

Я немножко прошел в сторону Таллина. Думаю, надо разворачиваться! Кровь течет, рука левая не работает. Ручку я зажал коленками, правой рукой управлял сектором газа. Вроде барашек закрутишь, а он от вибрации отходит, значит, опять надо увеличивать обороты и опять барашком фиксировать. Я кое-как «блинчиком» развернулся. Взял курс на восток и полетел. Приборная доска разбита, в глазах черные круги расходятся. Карта в планшете есть, но я не мог рассмотреть ее — ничего не видел, глаза затмило. Пролетел 10—15 минут, чувствую, мне становится хуже. Думаю, сейчас потеряю сознание, и стрелок погибнет, — а он жив и не ранен. Увидел какую-то заснеженную поляну. Справа, спереди и слева лес. Первое решение — всегда самое правильное. Если начинаешь думать, как сделать: «Так или так? А может быть, так лучше?» — больше шансов погибнуть, поэтому я принял решение сразу. Думаю, дальше все равно сознание потеряю! Ручку зажал коленками, сектор газа правой рукой на себя убрал. Двигатель работал отлично. Штурмовик тяжелый, как утюг, сразу пошел вниз. Шасси я не выпускал, коснулся, ручку на себя подобрал, еще касание, и — он носом в снег зарылся, винты погнул. Хотя я и на привязных ремнях, но по инерции все равно ударился о приборную доску и потерял сознание. Стрелок, младший сержант Леша Ткачев, вылез из второй кабины на плоскость, начал меня тормозить. Так получилось, что я тут же очнулся и больше сознания не терял.

Стрелок спрашивает меня, где мы сели на вынужденную, а я и сам не знаю. Только слышу — двигатель заглох, а генератор (умформер) еще работает. Я ему говорю: «Леша, все тумблеры на приборной доске вниз опусти». Он так и сделал. Все стихло, только слышно, как снег шипит, тает вокруг горячего мотора, и стрельбу — спереди по ходу самолета и сзади. Я не пойму, где мы: на переднем крае, или у немцев, или на нашей территории в Эстонии?

Говорю: «Леша, давай, осторожно пойдешь, узнаешь».

Стрелок сделал мне перевязку индивидуальным пакетом, накрутив бинт прямо на комбинезон, взял свой наган и автомат. У меня был ТТ. Я ему говорю: «Загони патрон в патронник и взведи курок». Стрелок ушел, я взял ТТ в правую руку, засунул в комбинезон и сижу, жду его. Часа два он отсутствовал. Стали сгущаться сумерки, когда я увидел на горизонте три фигуры. Думаю, кто? Если немцы, постреляю для порядка, убью не убью, и сам застрелюсь. Я же изуродован, партбилет у меня в кармане, — они партийных расстреливали... Жду. Ближе подходят. Я увидел и понял, что первым идет Леша, а за ним, метрах в пяти, еще двое, что-то несут. Снега по колени, еле двигаются, останавливаются

передохнуть. Смотрю, он руками машет — значит, не его ведут, а он ведет. Значит, мы не на немецкой территории. Оказалось, что Леша нашел медсанбат, шум поднял: «Там летчик раненый!», и ему выделили машину и двух эстонцев с носилками, не военных, в телогрейках и в ушанках.

Леша взял наши парашюты, бортпаек, и втроем они дотащили меня до дороги, где ждала машина. Я ему отдал свой пистолет, мне он уже не требовался. С километр проехали по лесу к санбату. Подошла моя очередь, и меня положили на один из двенадцати операционных столов. Пожилой хирург меня осмотрел и говорит своим помощникам: «Подготовьте инструмент для ампутации». Я значения этого слова не знал, но сразу понял, что он хочет руку отрезать. Я стал его просить: «Может быть, можно ее сохранить до госпиталя в Ленинграде?» Вдруг Леша Ткачев, как был в комбинезоне, ввалился в операционную. Сестры кричат, а он: «Где мой командир?», — и претя к операционному столу. Хирург говорит: «А это кто?» — «Мой воздушный стрелок. Нас подбили в вашем районе, мы сели на вынужденную». Он смотрит: «Вы летчик?» — Мне уже было 22 года, а выглядел я молодо. — «Такие юнцы летают!». Лешу выпроводили. Я хирурга опять прошу сохранить руку. Он ничего не сказал, только: «А если гангрена? Сейчас я только до локтя, а так можете лишиться всей руки!» Я опять прошу. Он промолчал, согласился. Начал чистить рану без наркоза, а потом наложил перевязку.

На День Советской Армии всех раненых повезли в Ленинград в товарных вагонах, в санитарном эшелоне. В основном там были танкисты и авиаторы. Часов в 10 вечера, 23 февраля, два немецких самолета начали бомбить Кингисепп. До станции эшелон не дошел два или три километра. Я видел, как рвались эшелоны со снарядами. Все обошлось для нас хорошо: наш эшелон немцы не бомбили. От Ленинграда до Кингисеппа было 140 км, но пока ремонтировали пути, мы стояли и смогли двинуться дальше только под утро. Поезд тащился медленно, и только на второй день мы прибыли в Ленинград. В госпитале вопрос об ампутации не стоял.

С конца февраля по октябрь 1944 года я провел в госпитале. У меня был свищ, рана под гипсом не заживала. Я чувствовал себя нормально» но из-за свища меня не выписывали. После госпиталя была комиссия, и меня списали с летной работы. Решение было: «Списать с летной работы по ранению, можно использовать на штабной должности». Так командование и сделало: с конца декабря 1944-го я служил на командном пункте 13-й Воздушной армии — руководил полетами, перелетами.

#### ***А.Д. В полку были большие потери?***

За войну 200 летчиков и стрелков погибли в полку. Из тех четырех, кто со мной пришел в полк, в живых остался я один. Мы так вчетвером и держались: Коля Кузнецов, москвич, из Новогиреева, Коля Юрьев из Саратова, армянин Варгес (мы его Володей звали) Марабьян и я. Мы воевали в одной эскадрилье, выпивали вместе. Каждый день после боевых вылетов сто грамм давали, но ста грамм мало было, и мы все время старались доставать самогонку. Организовывал нас Варгес. Он сочинил клятву, и мы поклялись, что живые съездят на родину погибших, расскажут родным, кто как погиб. Варгес предложил скрепить клятву кровью. Достал то ли бритву, то ли ножик, и каждому сделал надрез. Пошла кровь, и мы кровь смешали...

Первым Варгес и погиб. Погиб нелепо с адъютантом эскадрильи... Когда мы с Горского в Эстонию перелетали, он зацепился за высоковольтку. Не боевая потеря, что обидно. В феврале меня сбили, но я жив остался. Потом Коля Юрьев. Он возвращался с задания на Карельском перешейке и попал под залп «Катюш». Потом в Восточной Пруссии погиб и Коля Кузнецов. К этому времени Коля уже был командиром нашей 3-й эскадрильи, у него уже было 100 вылетов. Сбила его крупнокалиберная зенитка — прямым попаданием. Самолет развалился пополам, и вместе со стрелком они погибли — кто с ним в тот день летал, видели. У него сестра осталась. И не женат он был... В основном летчики все молодые были, неженатые. Только Воробьян был единственный среди нас женатый летчик, кроме

командира. Он начинал воевать техником, а потом в Ивановской области переучивался на летчика и там женился на русской. Нина, как сейчас помню. У него была ее фотокарточка, и он так ею гордился! И ребенок у них родился...

Когда война закончилась, лет шесть я служил и потом поехал в Тамбов к родителям. Варгес жил где-то в Армении. Точный адрес он говорил, но в тот момент его у меня при себе не было. Потом, отпуск небольшой, надо к родителям, — где я там буду искать? Не выполнил я клятву... Но в Новогиреево к Колиной сестре я приехал. Хожу около дома, и меня просто всего трясет. Думаю: «Что я буду говорить? Коля погиб, а я жив!» Мне было стыдно, что я жив, а он нет... Ходил, ходил, и ушел, так до сестры и не дошел. А родственникам Коли Юрьева я потом написал письмо. В полку мне передали его ордена, и я после войны отослал их в Саратов и описал, со слов других, как он погиб.

К потерям мы относились как к неотъемлемой части нашей работы. Скажем, в сентябре или октябре 1943 года на формировании, когда мы получали пополнение, мы находились на аэродроме Волосово. Там во время тренировочных полетов получилось так: летчик Клочков выруливал на взлет, а его стрелок Лысенко был в увольнении в Москве. Он прибыл и видит, что его самолет, его летчик выруливает. Стрелок бежит навстречу: «Остановись, прекрати движение. Я полечу!» Клочков высаживает временного стрелка, сажает своего. Взлетели они. Он должен был сходить в зону, отработать упражнение, а потом кто-то из нас должен был лететь. Мы стоим, ожидаем своего вылета. Кто сидит на скамейках, кто стоит. Смотрим — Клочков пошел к земле со скольжением. Думаем, может, скольжение отрабатывает? Потом на горизонте взрыв, столб дыма... Командир полка дал машину, мы поехали. Они упали в поле и оба погибли... Это было на формировании, сто грамм не давали. Так мы хромовые сапоги Клочкова на водку поменяли, где-то что-то достали — и так его помянули. Острота потерь притупилась. Каждый был готов к тому, что завтра и он может погибнуть. Не знаю, как у кого, но у меня бывали такие мысли: может, завтра и моя очередь? Взлетаем на боевое задание, — над аэродромом круг делаем, подстраиваемся один к другому, смотришь на аэродром, и мысли такие — а придется ли еще увидеть этот аэродром на обратном пути, будет ли этот обратный путь?

#### ***А.Д. Потери были в основном от зенитной артиллерии или от истребителей?***

На Курской дуге еще очень сильно действовали немецкие истребители, и вообще немецкая авиация имела некоторое преимущество в воздухе. Но лично мне с немецкими истребителями вплотную сталкиваться не приходилось — только один раз мне померещился истребитель. Но там же, на Курской дуге, я со стороны наблюдал, как немецкие истребители стреляют по штурмовикам. Пока стрелков не было, били с хвоста. Сзади подойдет — и расстреливает, а летчик ничего сделать не может. Когда самолеты стали двухместными, полегче стало. Стрелок попадет — не попадет, но трасса-то идет! Какой летчик захочет себя подставлять под огонь стрелка? А на Ленинградском фронте, в особенности когда сняли блокаду, господство в воздухе было уже за нашей авиацией. Так что там в основном от зениток гибли.

#### ***А.Д. Сколько у вас было стрелков?***

Сначала Володя Тестин, ленинградец. Чтобы не умереть с голоду в городе, он сам на фронт напросился. Потом его кому-то передали, а со мной один вылет совершил Медведев, тоже ленинградец. Он был специалистом не то по радио, не то по спецприборам, но очень хотел воздушным стрелком полетать и выпросил у командира полка. Штурмовик делает противозенитный маневр и по курсу, и по высоте, чтобы не дать прицельно стрелять. Я иду, бросаю машину туда-сюда. Только слышу, чего-то хрипит в СПУ. Я его спрашиваю: «Саша, ты ранен?» Он не отвечает, только хрип какой-то. Когда прилетели, он еле вылез из кабины, весь белый. Говорит: «Меня тошнило». Его укачало! Всю кабину он мне испачкал. Конечно, укачает! Летчику легче, он предвидит свои движения, а стрелка мотает по кабине. Такого стрелка мне неинтересно в экипаже держать: тошнит его, а погибнем вместе! Начальство как

посмотрело на него и в кабину — больше он не летал. Потом был у меня Ткачев из Смоленской области, который меня спас на земле, когда у меня случилась вынужденная посадка. Всецело я ему жизнью обязан. После того как я попал в госпиталь, он добрался до полка и все рассказал. Его представили к ордену Красной Звезды и неделю дали прийти в себя после этой передраги. Потом Ткачев пошел стрелком к Таранчеву. Сбили их 18 марта. Они повторили подвиг Гастелло: Таранчев направил свой загоревшийся самолет на колонну бензозаправщиков. Уже в 80-е Таранчеву посмертно присвоили звание Героя Советского Союза, а Ткачеву ничего.

***А.Д. Истребительное прикрытие всегда давали?***

На Курской дуге всегда, тогда погода была хорошая, а при снятии блокады была такая погода, что истребители просто не вылетали, а мы летали.

***А.Д. Какие наиболее сложные цели?***

Аэродромы противника, железнодорожные составы. Как сейчас помню, под Псковом нас послали уничтожить состав, который подвозил к фронту боеприпасы и живую силу. Вот тогда пошли четверками. Задача была паровоз разбомбить — это точечная цель. Попасть тяжело — бомбили же на глазок. Кто-то из нас по паровозу попал, он взорвался, вагон на вагон начали налезать. Дальше — уже легче. Потом мы бомбили вагоны, обстреливали. Сначала из ШКАС очередь дашь, посмотришь, куда пули ложатся, а потом туда же — из пушки. У нас 37-миллиметровые стояли — НС-37. Хорошая пушка, мощная. Но были случаи, когда одну пушку заклинивало. Самолет разворачивало в сторону стреляющей пушки, и плоскости отрывались. На пологом пикировании, когда стреляешь и нормально работают обе пушки, то только сидишь и клюешь носом от отдачи, но по танкам из нее хорошо бить. 8 штук РС вешали. Цель пулеметом обозначишь, видишь — трасса пошла в танк. И тут же нажимаешь кнопку пуска РС. Если РС попадал в танк, то он наверняка выходил из строя.

***А.Д. Кабина Ил-2 удобная?***

У стрелка побольше, шире, там и двое могут поместиться. А у летчика за счет приборов — нет. Потом летчик сидел на бензобаках как на пороховой бочке.

***А.Д. Радиостанции работали надежно?***

Приемник и передатчик, как правило, были у командира, у ведущего. А у простых летчиков были только СПУ и, конечно, приемник.

***А.Д. Как принимали пополнение?***

Когда в полк приходило пополнение, всегда хорошо принимали, боевые летчики делились опытом. Особенно некогда было сентиментальничать. За ужином посидели, поужинали, по сто грамм выпили, спать. А на следующий день опять боевые вылеты. А летали мы — как когда. Бывало, что плохая погода, и по метеоусловиям вылеты запрещены. Но командир полка посылает кого-нибудь на разведку погоды, и уже считается, что полк вылетел. Это чтобы сто грамм спирта получить, получают-то на всех! Раз боевая работа была — то все. На Курской дуге мы и по два-три вылета делали, но не каждый день. Командование уже планировало: сегодня на такие-то цели летаем. Получали сведения от наземных частей, где продвижение у них застопорилось. А они пока дойдут до своего командования, потом до командующего воздушной армии, а от него до командира дивизии... Так что два дня проходят до следующего задания, до следующей цели.

***А.Д. Что летчики делали в свободное время?***

Я не видел свободного времени. Вечером болтали в столовой за ста граммами. Разговаривали о мирной жизни, о семьях, родных.

***А.Д. В чем летали? В какой одежде?***

Летом в летних комбинезонах. Ордена старались оставлять. Одно время были американские куртки и меховые брюки.

***А.Д. Под бомбежку ваш аэродром не попал?***

Ни разу нас не бомбили. Один раз думали: налет! Это было в начале Курской операции. Самолеты стояли снаряженные бомбами, горючим, боеприпасами, ждали команду на вылет. И вдруг слышим звук «фоккера», и вот он идет прямо в лоб нашим самолетам, которые выстроены на границе аэродрома. Кто-то кричит: «В окопы!» Некоторые стоят, кому некуда спрятаться. Он выпустил шасси, садится. Скорость большая, думаем: сейчас сам погибнет, может, смертник какой, и взорвутся наши самолеты, они же с боеприпасами! Ничего подобного, метрах в пяти остановился, затормозил. Тут к нему подбежали, окружили. Он сразу выключил двигатель и в кабине поднял руки. Немец рассказал, что закончил высшую Берлинскую школу пилотов и все время мечтал на первом же вылете сдаться. Так и получилось — сдался.

На следующий день из Чкаловска привезли летчика-испытателя. Он раньше на «фоккере» не летал. На аэродроме по рулил туда-сюда, освоился с управлением. На наш аэродром прилетели наши истребители для сопровождения. Он все боялся: «Собьют меня зенитчики, как увидят кресты на самолете». А ему говорят: «Так ведь наши же самолеты будут сопровождать». — «А зенитчикам какое дело, что наши истребители летят? Они будут по мне бить!» Это один момент, а второй — скорости-то разные. У «фоккера» больше, чем у самолетов сопровождения. Договорились, что он полетит с выпущенными шасси на небольшой высоте, а два истребителя сопровождают справа и слева. Он взлетел первым, они за ним. Смотрим, он ушел далеко от наших сопровождающих истребителей, а они никак его не догонят. Потом где-то на форсаже они его догнали.

***А.Д. У вас в полку было много Героев Советского Союза?***

13 Героев и один — дважды. Это уже под конец войны стали награждать. А так командира полка самого не особенно-то награждали, потому что он мало летал. Ну и он не представлял никого. А в конце войны ему уже были указания — представлять к наградам. У меня — два ордена Отечественной войны 1-й степени, два ордена Красной Звезды. Ну и медали «За оборону Ленинграда», «За боевые заслуги» и другие.

***А.Д. Вы что-нибудь слышали о том, что штрафников направляли стрелками на Ил-2?***

Был у нас стрелком воздушный стрелок-радист с бомбардировщика. За что его осудили, не знаю, но он был боевой, видно, чтобы оправдать доверие, рвался летать. От одного летчика к другому переходил. Только отлетаем, он опять на вылет просится! А было и иначе: одного летчика с нашей эскадрильи отдали под трибунал. Он был в возрасте, семейный, долго работал инструктором. Несколько раз возвращался с боевого задания. Сначала говорил, что двигатель чихает или его трясет. Один раз, второй. Коле Кузнецову поручили проверить его самолет. Он выполнил задание и докладывает: «Самолет работает нормально, двигатель — нормально, никаких претензий не имею». Потом этот летчик сам признался: «Как подлетаю к линии фронта, начинается заградительный огонь, зенитки стреляют — я автоматически разворачиваюсь и прилетаю на аэродром». Тогда его и осудили. Весь полк выстроили, зачитали приговор и отправили его в штрафную роту. Он был старшим лейтенантом, так погоны старшего лейтенанта с него сорвали, прицепили солдатские и под конвоем увезли. Кто-то где-то его потом встретил. Он был на фронте в штрафной роте, получил легкое ранение. Потом он обучал пополнение для фронта, молодых солдат. Это был единственный случай трусости у нас.

## **Местер Владимир Моисеевич (92-й ГвШАП, воздушный стрелок, 40 с/в)**

Я родился в Москве в 1926 году. Пошел в школу, стал октябренок, потом пионером, в комсомол вступил в день своего рождения. Еще пацаном стремился в авиацию: сначала занимался в авиамodelьном кружке, а после 7-го класса пытался поступить в специальную авиационную школу, однако не прошел туда по медицинским показателям.

Войну встретил в Москве, и хотя мне было только пятнадцать лет, я решил идти работать. По знакомству устроился стропальщиком на базу металлопроката. Проработал там всего два месяца, и меня придавило. Естественно, что после этого случая начальство постаралось от меня избавиться. Поступил на завод «Мосэлемент», который делал источники питания, учеником электромонтера. Первые дни работал по четыре часа, такой был порядок, нельзя было больше. 16 октября пришли на завод, а нас не пускают. Через несколько часов пустили, но делать было нечего — все начальство смоталось. Потом сказали: «Идите на склад. Там каждому выдадут по два пуда муки». Действительно, дали мне мешок, я взвалил его на спину и пошел. А тут — налет, зенитки бьют! Смотрю, что-то сыпется из мешка. Оказалось, что осколок зенитного снаряда проделал дырку в мешке, и мука сыпалась на дорогу. Дня три мы на завод ходили и ничего не делали, и только на четвертый появилось руководство, и мы опять заработали... 16-е число — это был очень тяжелый день.

После этих событий завод эвакуировали в Ленинск-Кузнецкий. Когда в Сибирь попали, то тут уже не смотрели, сколько тебе лет, сколько тебе положено работать... Я в шестнадцать лет стал бригадиром электромонтеров! Когда мне исполнилось 18, я решил идти на фронт. Одной из причин, почему я хотел попасть на войну, было то, что я понимал, что если я не попаду на фронт, то мне, как еврею, потом будет очень плохо. Никто мне скидку на то, что с завода не уходил неделями, что на воздушных работах работал без ремней, облакачиваясь спиной о фермы и держась только за счет силы ветра, не даст. Так что я считал, что мне обязательно надо быть на фронте. Что касается антисемитизма, то на фронте, да и вообще за семь лет службы в армии, я ни разу не столкнулся с его проявлениями. Только однажды, уже после войны, когда я был старшим стрелком, пришлось мне «педалировать» свою национальность. У нас появился молодой стрелок, татарин. И стал в самоволки ходить. Раз попался на самоволке. Второй попался. А закон такой: один стрелок попался — всем стрелкам отменяют увольнительные. Решили его проучить. Накрыли одеялом, сильно не били, но на следующий день меня вызывает СМЕРШ: «Что произошло?» — «Ничего. Немножко проучили». — «Вы что же?! Против нацменьшинств?! Вы знаете, как остро стоит национальный вопрос?!» — «Это вы мне рассказываете? Я сам национальный вопрос! А если он в следующий раз попадется, дадим по-хорошему».

В общем, как только мне исполнилось восемнадцать и я получил повестку, я ее принес на завод. Директор ее взял, посмотрел: «Молодец!» — и порвал. Снял трубку телефона и звонит военкому: «Вы почему забираете Местера? Мы же договорились, что вы моих людей не трогаете?! У нас единственный завод, который снабжают всю армию источниками питания!»

Через несколько месяцев я опять получил повестку, и история повторилась. Меня уже приняли кандидатом в члены партии. Я пошел в горком, те позвонили на завод, директор говорит: «Я ничего не могу делать, пускай ищет себе замену, тогда будет другой разговор». С этой заменой протянули до сентября 1944 года. Тут прошел слух, что в военкомате берут людей в авиацию. Я бегом туда. Говорю, что всю жизнь мечтал попасть в авиацию. Военком смотрит: «А ты часом не натворил что-нибудь? Ну, ладно, приходи завтра с вещами». Конечно, выданную мне повестку я уже никуда не понес, а на следующий день перемахнул через заводской забор (жили мы прямо на заводе) и утром с вещами был на вокзале. Уже на фронте я получил письмо от сестры, работавшей на том же заводе, что за мной была послана погоня, но перехватить меня они не успели. Немудрено — нас, нигде не задерживая, направили в Троицк, где находилась школа воздушных стрелков.

В этой школе я пробыл меньше месяца, из которых десять дней мы были на сельхозработах в Казахстане, а десять — по картинке изучали пулемет ШКАС. Самых пулеметов не было, не говоря уже о стрельбах. Через 20 дней в звании «рядовой» мы своим ходом пошли на фронт. Я так до конца войны и воевал рядовым. Где-то в мае на построении зачитали приказ, в котором мне сразу три звания присвоили: ефрейтор, младший сержант и сержант. Попал я в 92-й Гвардейский штурмовой авиаполк в декабре 1944 года, под Будапештом. В полк пришли вечером и сразу — в столовую. Повариха бегаёт, причитает: «Ребята, не знаю, чем вас кормить, уже все поели!» А мы оголодали в этой Троицкой школе — нас там только мороженой капустой кормили; так мы на помойку ходили, собирали картофельную кожуру. А тут нам со сковородок наскребли вкуснейшую жирную поджарку! Наелись — вот оно счастье! Поселились мы в деревне километрах в двух от аэродрома. Поначалу нас в эскадрилье было пять человек, и мы жили в одном доме. Какие условия? Перин не было, но спали нормально. Столовая была одна для всего летного состава, но стрелки сидели за отдельным столом.

На следующий день после прибытия мы стали свидетелями того, что такое война — из кабины возвратившегося с боевого задания штурмовика вытаскивали раненого стрелка. Для нас, необстрелянных, это было тяжелое зрелище. Ну, а дальше пошли вылеты. Меня включили в экипаж старшего лейтенанта Прусакова Виктора Сергеевича. Это был отличный мужик, аккордеонист, бывший командир роты пехотинцев. Он до войны окончил аэроклуб, потом попал в пехоту, а через некоторое время был отозван с фронта в летное училище. Но первый вылет я совершал не с ним, а с командиром эскадрильи. Таких необученных, как я (я даже парашют не умел надевать!), сажали на головные самолеты — мы же ничего не видим, а стрелок замыкающего самолета — самый важный. Меня посадили в кабину, я пристегнулся, чего потом никогда не делал, и мне говорят: «Вот тебе пулемет. Он в чехле. Его не трогай! Сиди и смотри по сторонам». Вот так первый раз в воздух я поднялся прямо на боевой вылет. Сажу, смотрю — кругом все крутится, сверкает, красивые облачка разрывов вокруг — как в кино. До того интересно, что я аж рот открыл и разглядываю — ничего не понимаю! Страшно не было — я просто не знал, что надо бояться. Обратные прилеты. С непривычки немного подташнивает. Вылез из кабины. Подошел к командиру, Мише Чекурину, и говорю: «Товарищ командир, рядовой Местер первый боевой вылет совершил». — «Хорошо. Давай, рассказывай, что ты там видел. Ты видел, как нас атаковали „мессеры“?» — «Не знаю. Я видел, что самолеты кружатся». — «А ты видел, когда ведомого сбили?» — «Понятия не имею». Сбили одного из шестерки. Бой был тяжелый, а мне казалось, что это кино. Я же ничего не понимаю. Стрелки, как и летчики, чаще гибли в первых вылетах. Когда стрелок сделал десяток вылетов, есть надежда, что он будет еще жить, хотя это не всегда от него зависело. Вот так я вылетов пять-семь сделал, прежде чем стал немного понимать, что к чему. Ребята помогли пулемет освоить — это было в их же интересах. Ведь мы друг друга прикрывали. Помогал механик по вооружению, рассказывал о возможных неисправностях, показывал, как действовать при обрыве гильзы.

А дальше началась боевая работа. Утром, обычно еще затемно, в окошко стучат: «Ребята, готовность на 4 часа». Это значит в 4 часа быть уже на аэродроме. Утром почти никто не завтракал — аппетита не было, сказывалось нервное напряжение. Бывало, и в обед ничего не ели, если были тяжелые вылеты. Компот попьешь, и все.

После завтрака пешком топаем на аэродром. А что такое пешком по раскисшему весеннему чернозему протопать два километра? То-то! Пришли на аэродром. Летчики сразу идут получать задание, а стрелки стараются найти местечко, где бы прикорнуть. В подготовке к вылету мы не участвовали. После получения задания летчики говорили, куда летим, но это уже опытному стрелку можно объяснять. Если полк уже летал в этом направлении, то ориентироваться было легко — повсюду лежали наши разбитые самолеты. Вот так лежим, спим, тебя дергают: «Володя, смотри, твой пошел». Встал и бегом к самолету, парашют натянул и полетел. Как-то раз мы так лежали на соломе у сарайчика и кто-то, видимо, окурок бросил. Солома загорелась, а в сарайчике боеприпасы. В общем, хотя

огонь мы потушили и боеприпасы спасли, но склад сгорел. Командир пришел: «Кто курил? Кто поджег?» А я молодой, только пришел в полк. Ребята на меня показывают и смеются, а я не курил. Командир дал мне десять суток и отозвал награждение медалью «За отвагу» за первые десять боевых вылетов. Практика награждения была такой: за десять вылетов — медаль «За отвагу». 15 вылетов — орден Красной Звезды. Следующий орден — Отечественной войны II степени.

*А.Д. Модифицировали ли стрелки свои кабины для улучшения обзора и увеличения угла обстрела?*

В нашем полку с согласия летчиков снимались обтекатели кабин стрелков. Они мешали осматриваться и уменьшали угол обстрела. Конечно, это приводило к снижению скорости самолета километров на пять-семь, но было выгоднее дать мне лучший обзор и больший сектор обстрела. Как правило, все стрелки сидели на натянутом до отказа ремне, чтобы сидеть как можно выше. При этом длины привязного ремня не хватало, и мы летали не пристегиваясь. Ощущения, когда ты сидишь в кабине стрелка штурмовика, — как будто плывешь на байдарке. Ногами упираешься в перегородку, отделяющую кабину от фюзеляжа, а спиной — в бронеплиту. Самое страшное для стрелка — это ранения в ноги, тогда уже сложно удержаться. Броню, которую ставили стрелку, мы тоже снимали — нам она ни к чему, а машину утяжеляет. Так что вся защита стрелка — фанера. А что, очень удобно. Если пробоина небольшая, пока самолет готовится к следующему вылету, механик эмалитом малечку намазал, приложил, и все заделано. Потом покрасил, так вообще не видно. Вот только ощущение, конечно, такое, что каждый раз тебя на расстрел везут. У тебя что? Гимнастерка и пулемет, а они, если парой или, не дай бог, четверкой зайдут? У каждого три-четыре пушечных и пулеметных точек. Их так просто не испугаешь, там тоже не мальчики сидят. Так вот...

Конечно, очень важно привыкнуть к летчику. Все летчики ведут машины по-разному. Были случаи, что прилетали без стрелка. Я как-то полетел с командиром звена Белоножкой, а меня не предупредили, что при выходе из атаки (тот самый момент, когда создается отрицательная перегрузка и может выбросить из кабины) он делает резкие скольжения влево и вправо. Вот тут я едва не вылетел из кабины. Нашему командиру полка Ковшикову особенно летать не давали, но я с ним тоже летал пару раз. Это что-то страшное! Косая сажень в плечах. Он как машину взял в руки, так там только держись! Она у него прыгала в пикирование, а на выводе живот так прижмет, что не вздохнуть. Как она у него не ломалась? Перед полетом было сказано, что по цели делаем девять заходов. Так вот пошли на цель, встали в круг. Как начали по нам палить! А этот пока девять заходов не сделал, домой не пошел. Страшно было. Физическая сила летчиков очень много значит. Когда получали новую машину, справиться с ней мог только здоровяк Федосеев, настолько жесткое в ней было управление.

Надо сказать, что эти 30—40 минут полета, я не говорю про летчика, но стрелка тоже выматывает. Головой вертишь, смотришь вокруг, на других стрелков. А то у нас был один стрелок, только вернулся из госпиталя. Первый вылет — вроде ничего, а потом ребята говорят, что-то не видно его во время полета. Несколько раз его предупреждали, в итоге сказали, что сами придем, если будешь прятаться. Мы же рассчитываем на него, на его пулемет. В итоге он сбежал.

Боялся ли я? Там некогда было. Ты все время занят. Главное — не сидеть, не ждать. Может быть, это спасало. Если я был свободен от полетов и требовался стрелок, то я добровольно вызывался. Виктор Прусаков, мой командир, ругался все время: «Смотри, если будешь с другими летать!» А мне было интересно.

Как-то раз попали мы под хороший зенитный обстрел. Машину здорово рассадили: оторвало кусок консоли с трубкой Пито, в фюзеляж было несколько попаданий. Кое-как добрались домой, летчик посадил машину, и сразу «Скорая» подсакивает. Я копаюсь в кабине, собираю гильзы. Кричат: «Где стрелок?» — «Здесь я, а что?» — «Как же ты жив

остался?» Оказалось, что снаряд прошил навывлет борта кабины, пройдя в нескольких сантиметрах от моего тела, а я и не заметил. В принципе, должно быть страшно, но меня ни разу не трясло от страха. Я всегда считал, что это — опасная мужская работа.

Вечером на столе обычно стояли графинчики. Наливай, кто хочет. А вот уже под вечер отдавали все, что можно. Конечно, набирались иногда очень крепко. Я не курил и не пил до конца войны. Первую кружку выпил в День Победы. Мне тогда сказали: чего ты дурака валял, не пил? Ты посмотри, кружку выпил, а по тебе ничего не видно. Вместо папирос давали шоколад. Я отдавал ребятам курево. Кормили одинаково и летчиков и нас — подавали совершенно одинаковую еду. Обслуживали официантки из батальона БАО.

#### ***А.Д. Сколько раз вас сбивали?***

Сбивали один, а на вынужденную садились несколько раз. Однажды заблудились, а я не знал, что идем на вынужденную. Только смотрю: пошли вниз, деревья мелькают, плоскости отваливаются, и мы, как торпеда, мягко грохнулись в кустарничек. Сколько раз я падал за семь лет, что летал стрелком, — хоть бы одна царапина!

А сбили нас 30 марта при налете на немецкий аэродром. Накануне этого вылета вечером в столовой никто не пил, песен не пели, писали трогательные письма домой. Все были в напряжении. Утром пошли полком, который повел штурман полка Штыков. Что такое полк? Четыре эскадрильи. Пока взлетят, пока развернутся, пока растянутся километров на десять... Вот ты спрашивал про приметы. Конечно, мы были суеверными. Во-первых, никто не соглашался перед вылетом фотографироваться. Во-вторых, дурная была примета, если тебе машут рукой, когда взлетаешь. Представь себе: стоим в очереди на взлет — и к нашей стоянке «Скорая» подъезжает. Затем взлетаем — нам механик машет: «Счастливо, ребята!» Здесь уже у меня екнуло. Так вот мы шли последними с заданием фотографировать результаты налета. Штыков, хоть и опытный, но летал немного и загнал на высоту тысячи две за облака. Потом начал пикировать, чтобы с ходу отработать, не рассчитал, и километров пять до аэродрома пришлось тянуться. А перед вылетом говорили, что у немцев нет горючего и надо бить, пока они взлететь не могут. Оказалось, что это не совсем так. Короче, когда мы подошли, на аэродроме уже очухались, истребители поднялись и зенитки садили вовсю. Эти-то товарищи отбомбились, сманеврировали и ушли, а мы тянем ниточку вдоль аэродрома. Конечно, зенитки нам «воткнули» как следует. Дымок пошел. Командир кричит: «Володя, пойдем на посадку». Отошли километров десять от аэродрома, прошли какую-то церквушку, самолет тем временем разгорелся, и хлопнулись на землю. Штурмовик — пополам. А надо сказать, что обрыв гильзы на УБТ был очень частым, и для устранения этой неисправности существовал гильзоизвлекатель, за которым была целая охота, поскольку он был маленький, а значит, легко терялся и шел в комплекте только к новым машинам. Их никогда не хватало. Так вот этот гильзоизвлекатель всегда был со мной в сумке, в кабине. Машина горит, а я ковыряюсь, пытаюсь гильзоизвлекатель вытащить — это же самая ценная вещь! Нам стали ставить аппарат определения «свой — чужой», который в случае сбития надо было взорвать специальным тумблером. Гильзоизвлекатель нашел, ищу этот тумблер. Прусаков уже выскочил и на меня — матом! Наконец до меня дошло, что так и сгореть можно, и я нырнул в отверстие, образовавшееся на том месте, где был фюзеляж. Бортпак? Не было у нас никакого бортпайка. Впереди, в полукилометре, — лесок. Парашюты сбросили. Машина горит сзади. И мы рванули через поле в лесок. Мы почти добежали до леса, когда сзади раздалась автоматные очереди. Они постреляли, но за нами не пошли. Почему? Это же очевидно, что мы в лес рванули, да и следы были видны. Слышим, машина взорвалась, и все стихло. Мы на опушке прилегли. Слышим, шум какой-то, немецкие голоса... Летчик говорит: «Это мне не нравится». Мы лежим за деревьями, видим — идут два немца. Там же дичи много было, в Чехословакии, они охотиться идут. Прошли, чуть на голову нам не наступили. А мы лежим: у него в пистолете два патрона и у меня столько же. Летчики тоже охотились, вот и подрасстреляли патроны, а Виктор брал на охоту и мой пистолет. Оказывается, мы приземлились за лесом, где стояла дальнобойная артиллерия.

Лежим. Виктор, как пехотинец, хорошо ориентировался. Говорит, сейчас не шевелимся, а потом посмотрим. Все было закопано в лесу, карты, удостоверение офицерское. Буквально через 3—4 часа наш же полк навалился на эту батарею. А мы-то лежим рядышком. Думаем, что же вы по нам-то «долбаετε»? Ничего, бог пронес. Вот тут было очень страшно. Когда эта «дура» на тебя валится, а здесь — две пушки, два пулемета, под машиной РС подвешены. Когда он на тебя вот так прет, кажется, что он идет только на тебя. Бреющим полетом — это страшная штука. Такая «дура» на тебя валится, огонь сплошной. Ничего, обошлось. Пошли к линии фронта. Шли четыре дня. Ночью идем, днем прячемся. Жрать нечего. В деревню боимся заходить — в каждой деревне немцы. Там я узнал, что такое пить с лягушками воду, есть мороженую свеклу, в копне можно было зерна прошлогодние потрошить. Прилично проголодались. На пятые сутки вышли к линии фронта. Линия была не сплошная, и пересекли мы ее довольно легко. На передке нас ребята накормили, дали мне полстакана спирта. Я его махнул и с голодухи да с непривычки сразу с копыт долой. Потом отвезли нас в штаб пехотной части. Привели нас к начальнику штаба — сидит такой тучный полковник. Мы когда шли, видели, как во дворе штабные посылки носят, девчонки бегают. Он нас спрашивает: «Вы кто?» Мы сказали, из какого полка, рассказали нашу историю. Он говорит: «Документы?» — «Нет». — «Коммунисты?» — «Да». — «А где ваши партийные билеты?» — «Мы их закопали. Что же мы по немецкой территории пойдем с документами?» Тут он как заорет: «Вы знаете, что такое партийный билет? Люди за него жизнь отдавали!» Прусаков пистолет достал и как по столу ручкой стукнет: «Ты что мне тут, черт толстопузый, говоришь?! Вы тут трофеи делите, пока мы там воюем!» Как набросился на него, тот аж опешил. Кнопку нажал, вбегает караул. Я думал, что сейчас посадят: «Уведите их, накормите и отправляйте». Посадили нас на грузовую машину, и мы поехали в полк. Дороги уже, подсохли, и пыль вилась столбом. Приехали в полк, когда там шло построение. Выскочили. Ребята к нам бегут и останавливаются в нескольких шагах. Мы не пойдем, в чем дело. Оказалось, пыль покрыла наши волосы, сделав их седыми. Вот они и испугались. А нас уже списали. Если кто пропал, старшина все на тебя спишет: кальсоны летние, кальсоны зимние, комбинезон летний, комбинезон зимний, куртки, унты. Какие в марте месяце унты? Все это — в мешок, и ребята идут менять на выпивку. Поминки же надо устраивать. Все равно потом новые выдают.

Вот так мы напутешествовались в этот раз. СМЕРШ нас не трогал, поскольку через несколько дней освободили этот район, где мы упали, я попросил машину, съездил и откопал документы. А так было бы плохо. Кто из плена приходил, тем плохо было. Не сразу, а потом, после войны. У нас был командир звена капитан Назмеев, в 42-м году его сбили, он попал в плен, бежал. Потом опять воевал. Закончилась война, мы базировались в Белоруссии. Ночью, я дежурил по штабу, подошла машина — два человека, как их всегда рисуют, на глазах у меня содрали с него погоны, посадили в машину и увезли. Жену и двух дочек забрали. Так и канул — ни слуху ни духу. У нас многие тогда ушли. Это было страшное время, 1948 год...

#### ***А.Д. Когда прилетали с задания, обслуживание УБТ — это ваша обязанность?***

Это должны делать оружейники, но мы свой пулемет старались обслуживать сами. Перед посадкой стараешься натянуть на него чехол, чтобы не запылится. Разбирали, чистили и смазывали сами — это же наша жизнь! Сами вручную набивали патронную ленту. Хотя разрывные не разрешали использовать, но мы и их каждым десятым ставили, а трассирующий — каждым третьим. Дополнительный боекомплект не брали — некуда его там разместить. Особо по земле нам не давали стрелять.

#### ***А.Д. Истребители прикрывали вас?***

Да. Нас почти всегда прикрывал один и тот же полк. Там был командир звена Бочаров — это был летчик от бога. Если на прикрытие идет Бочаров, можно было сидеть, сложив руки, и спать. Он видел все и никогда не подпускал немецкие истребители. Не успеешь предупредить летчика: «Смотри, слева истребители!», а Бочаров уже там торчит.

Сложно ли отличить истребители противника от наших? При достаточном опыте можно и «мессер» от «ястребка» и «лавочкина» от «фоккера». А под конец войны нам сказали: «Ребята, аккуратней. У немцев появились реактивные самолеты». Пошли на задание. Встали в круг, смотрим, на нас идет черная туча и прямо между самолетами мелькают черные цилиндры. Мы же не знаем, что такое реактивные самолеты. Может, это они?! Летчики тоже, видать, струхнули: «Кончай, ребята!» — ушли. Потом уже выяснили, что мы попали под залп наших «андрюш».

***А.Д. На ваш самолет заходили истребители?***

Бывало. Стрелять я стрелял, но ни в кого не попал. Правда, они тоже, когда стрелок начинал стрелять, особенно не рвались подходить близко.

***А.Д. Координация огня между стрелками была?***

Нет. У нас связи никакой нет, да и с летчиком она была очень паршивая. Самая большая нагрузка, если группа идет в пеленге, на крайних стрелков. Именно они начинают отсекал истребителей, поскольку стрелкам с головных машин сложно стрелять — можно по своим попасть. Поэтому если в эскадрилье мало стрелков, то старались стрелка сажать в последнюю машину. Ведь бывало, что на шестерку был только один стрелок. Нас сколько там осталось?

Буквально за 3—4 дня мы потеряли четверых стрелков. Со мной вместе пришел Орлов. Я должен был лететь с одним летчиком на Будапешт. Он подошел и говорит: «Знаешь, я с ним познакомился. Это — мой земляк, украинец. Давай поменяемся, я полечу с ним, а ты — с моим». Поменялись. На Будапешт пришли, стали заходить, зенитки как «долбанули», так они и остались в Дунае.

***А.Д. Взаимоотношения с вашим командиром у вас были дружеские или служебные?***

В воздухе никакой субординации не было. Моя жизнь зависела от него, а его — от меня. Я летал с командиром эскадрильи. Разве буду я ему говорить: «Товарищ капитан, разрешите доложить, слева истребители противника»? Я ему успевал только сказать: «Миша, сзади!» Для своего командира я был Володя, а он для меня Витя, но на земле, особенно при посторонних, стараешься обращаться по уставу. Стрелок был членом семьи командира всегда: и в войны, и после войны. Обычно так складывались отношения.

***А.Д. Когда вы пересели на Ил-10?***

Они пришли в конце войны. Первые Ил-10 были очень ненадежные, очень капризные. Любой снаряд проделывал не дыру, а вырывал целиком лист обшивки. Где-то лючок открылся, и ее уже начинало «колбасить». У пушки, которая стояла у стрелка, отдача была очень сильная, и если стрелять под большим углом к фюзеляжу, то самолет трясло и даже немного разворачивало.

***А.Д. Романы на фронте были?***

У стрелков нет. У летчиков конечно. Ребята все молодые, здоровые, как наденут на себя весь иконостас, устоишь разве?!

***А.Д. Сколько у вас вылетов?***

Сорок или сорок два.

***А.Д. Каким было Ваше отношение к немцам?***

Я понимал, чтобы не убили меня, я должен убить их. Такая работа. Личных мотивов у меня не было, поскольку сам я не видел тех зверств, о которых говорили. У меня не было братьев, которые могли погибнуть на фронте, только сестры. У нас был такой случай, когда

на наш аэродром аварийно сел немецкий летчик. Ребята побежали, хотели надавать, но командир полка приказал «отставить». Привели его в столовую, посадили за стол, выпили. Летчик был очень опытный, хорошо награжденный. Из армии Ромеля. Ему задавали вопросы через переводчика. В том числе спросили, как он относится к штурмовикам. Он сказал, что если летчик и стрелок — команда, то он не берется с ними драться. Покормили его и наутро отправили в штаб армии. Вот какое отношение, как профессионал к профессионалу. Он так же воевал, как и мы.

#### ***А.Д. Как узнали о Победе?***

Мы стояли в Чехословакии. Все стрелки полка жили в деревенском спортклубе. 8 мая слышим, стрельба. Распахивается дверь, вбегает раздетый замполит, пистолет в руках, и орет: «Ребята, война кончилась!!» Вот тут на радостях впервые я выпил большую кружку вина. Небо все было расцвечено! Стреляли все из всего, из чего только могли. Это была Победа. Хотя ждали ее... Все время ждали. 9-го и 10-го праздновали, а 11-го пошли добывать и последний вылет делали 13 мая.

### **Аверьянов Валентин Григорьевич (15-й ГвШАП, 192 с/в)**

Я родился в 1922 году в Москве, на Садово-Каретной. Учился в 195-й школе, окончив которую, поступил рабочим на 119-й завод имени Маленкова. Несколько месяцев поработал и осенью 1940 года по комсомольскому призыву пошел учиться в аэроклуб Свердловского района. С завода, естественно, уволился. Теорию изучали в классах в Столешниковом переулке, а уже зимой приступили к полетам с аэродрома Набережная. Программу У-2 мы закончили быстро, и в марте месяце за нами приехали «купцы». Я летал хорошо, и меня взяли в Черниговскую истребительную школу. Пройдя за месяц курс молодого красноармейца, приступили к обучению. Сначала учились рулить на И-15 и И-5 с ободранными (чтобы не взлетели) плоскостями. Потом стали осваивать И-15. Взлетать на нем сложно — мотор закрывает обзор и впереди ничего не видно.

Война меня застала в училище. 22 июня мы готовились к полетам. Вытащили на аэродром стартовое оборудование, самолеты подрулили. Вдруг, откуда ни возьмись, появились немецкие бомбардировщики, начали нас хлестать бомбами. Я помню, через забор сиганул и — бежать. Бомбы рвутся, склад горючего горит! Много тогда курсантов погибло и получило ранения. Хорошо еще инструкторы не растерялись, взлетели и завязали бой с бомбардировщиками.

Дальше учиться нам здесь не пришлось. Первокурсникам выдали винтовки с патронами и отправили защищать Чернигов. Нам все говорили, что немцы сбрасывают десанты, но мы, слава богу, никого не встретили. Служба в пехоте продолжалась недолго, осенью училище погрузили в эшелоны и эвакуировали в Ростов. Расположились мы на аэродроме Зеленоград и приступили к полетам. Немного полетали, а когда немцы стали подходить к Ростову, нас собрали и увезли в Туркмению, в Кизыл-Арват. Туда же эвакуировалась еще одна школа на И-16. Нас объединили, и получилась одна большая школа, командиром которой стал полковник Курдюмов. В песках Каракум мы сделали себе землянки. Помню, приходилось все время заботиться о защите от укусов фаланг и скорпионов. Сделали площадку, стали летать. В конце 42-го года я окончил школу на И-16 и через Ташкент был направлен не на фронт, а на Дальний Восток. В УТАПе, в Белоногово, прошел тренировку, затем был направлен в истребительный полк на И-16-х, базировавшийся в Уссурийске. Летали мы там мало — горючего не было. Удавалось только поддерживать технику пилотирования. В основном сидели в кабинах и ждали нападения японцев.

В начале 1943-го нам пригнали Ил-2, и часть летчиков, я в том числе, переучились на этот тип самолетов. Спарок не было, но скажу: кто на И-16 научился летать, тот на любом самолете сможет — очень строгая машина. Помогала ли мне моя истребительная подготовка

при освоении и использовании Ил-2 в боях? Да какая у меня была подготовка?! Взлет, посадка, виражи, петли, бочки... Особой боевой подготовки не было, да и налет был мизерный.

#### ***А.Д. Как вам Ил-2 после истребителя?***

Самолет как самолет, летает и летает. Тяжелый? Да нет, нормальный. Самолет для этой войны был хороший и нужный. Да, он не очень сберегал экипажи, но как оружие — это была отличная машина. Она помогала пехоте, танкам, артиллерии. Да, пикировать он не мог, но за счет работы на малой высоте был очень эффективным. Мы брали 400 кг бомб, редко 600 — не взлетал. Правда, настоящего бомбардировочного прицела у штурмовиков не было, но мне кажется, он им и не был нужен. Для чего он? Там некогда прицеливаться! То же относится и к РС — летели, пугали. Самое точное оружие штурмовика — это пушки. Очень хорошие 23-миллиметровые пушки ВЯ. Приходилось лететь и с 37-миллиметровыми пушками НС-37. Когда из них стреляешь, самолет останавливается — очень сильная отдача. Удовольствия никакого, но мощное, конечно, оружие.

В конце 1943 года собрали эскадрилью и направили на Западный фронт. В Кимрах мы получили двухместные самолеты. Пару раз вылетели на полигон, побомбили цементными бомбами — вот и все боевое применение. Скажу, что в полку нас в бой отправили практически сразу. Позже в перерывах между боями летали на полигон, отрабатывали боевое применение.

С такой подготовкой в начале 1944 года я прибыл на Ленинградский фронт в 15-й Гвардейский штурмовой авиаполк. Из десяти человек, что прибыли вместе со мной в нашу дивизию, в этот полк попал кроме меня еще один парень. Кстати, из этого пополнения в живых остался один я... Нас, новичков, приняли хорошо. Шли бои по снятию блокады Ленинграда, и летчиков в полку оставалось мало. У нас даже самолеты не отобрали, мы так и начали воевать на них.

#### ***А.Д. Первый боевой вылет помните?***

Первый боевой вылет? Посадили в самолет. Сказали: «Вот твой ведущий. Никуда от него не отрывайся». Полетели, постреляли, бомбы побросали, вернулись... Прежде чем начать соображать, что происходит, я вылетов десять сделал. Всего я выполнил 192 боевых вылета на Ил-2. Много, но хорошо запоминаются только вылеты, связанные со смертельной опасностью, а вылеты, где никого не потеряли и тебя не побили, стираются из памяти...

Например, был такой вылет в районе Истернбурга. Летели на скопление танков. Я шел ведомым, у штурмана полка Васи Емельянова. Наша пара была в роли разведчиков, а за ней, на некотором удалении, шли две шестерки, нагруженные ПТАБами. Мы вышли точно в заданный квадрат, а танков нет — замаскированы. Мы проскочили и увидели их слева, в самый последний момент! Ведущий передал по радио группам и стал разворачиваться для захода. Зенитки открыли огонь, а мы-то — в вираже, подставили под огонь всю проекцию самолета! Васю сразу сбили. Я только увидел, что он пошел вниз. А я потянул за линию фронта. Мой самолет был избит так, что я еле долетел. Стрелок мне дорогу подсказывал, поскольку все приборы в кабине были разбиты... Я говорю — в памяти остаются только самые тяжелые вылеты.

Меня один раз тоже сбили. Под Нарвой. У меня к тому времени уже вылетов шестьдесят-семьдесят было. В этот день мы уже сделали два вылета и под вечер полетели в третий раз четверкой. Повел нас замкомэска Полагушин. Шли без истребительного прикрытия на 1000—1400 метрах, как обычно, правым пеленгом. (В Восточной Пруссии истребительное прикрытие бывало редко; вот на Ленфронте, там Яки всегда прикрывали, а здесь нет.) Я летел последним, поскольку на моем самолете стоял фотоаппарат. Сразу за линией фронта нас встретили истребители. Ведущий был грамотный, сразу стал замыкать круг, но из четырех самолетов замкнуть его как следует мы не могли. Я только увидел, как на меня снизу заходит истребитель. Стрелку кричу: «Да стреляй же ты!», а он... В полк

приехала на стажировку группа техников, и ее командир упросил командира нашей эскадрильи Манохина разрешить ему слетать с кем-нибудь из летчиков на задание. Вот ко мне его и посадили. Он — оружейник, боевого опыта нет, растерялся и ни одной очереди не сделал. В общем, здорово меня потрепали. Двигатель встал, самолет планирует, но рулей не слушается. Стрелку обе руки перебило. Я скольжением ушел к земле и как был — с бомбами и ракетами — плюхнулся на болото. Вылез из кабины, смотрю — стрелок весь в крови. Я его вытащил, положил на расстеленный мной парашют, как мог, перевязал. Сказал: «Жди, я приду». И пошел за помощью. Километров пять я прошел по этому болоту, потом по лесу, пока не вышел на дорогу, по которой шли машины. Остановил одну, попросил сидевшего в ней офицера помочь вынести раненого стрелка. Он мне дал ребят, с которыми мы вернулись к сбитой машине. Хорошо еще нашли обратно дорогу! Сделали носилки из парашюта, положили стрелка, вынесли на дорогу; а там на машине нас отправили в госпиталь. Я не был ранен, поэтому, сдав его, выбрался оттуда, поймал попутную машину и поздним вечером добрался до аэродрома. Летчики сидели в столовой и уже собирались меня помянуть, когда я появился в дверях. Они: «А!!! Вернулся!» Давай еще водки...

За войну меня один раз сбивали, а вот на побитых прилетал много раз. В апреле 1945-го меня так стукнула зенитка, что чуть не оторвала хвост — на триммере сажал самолет. Вся обшивка с хвостового оперения была сорвана. Были ли удачные вылеты? Так они все удачные — отработали, задачу выполнили, значит, удачный вылет.

#### ***А.Д. Возникало ли чувство страха, и если да, то когда?***

Я привык. Я должен лететь, вот и все. Страшно, не страшно — дело твое. Конечно, когда ставят задачу, в голове представляешь, что там тебя ожидает. Может, если деревенька какая, то там зениток нет... а если объект серьезный: станция, аэродром, танки, то там нас таким огнем встретят, не дай боже! Хотя мне кажется, самый опасный противник — это истребители. Зенитную артиллерию можно обмануть, сманеврировать. А истребитель может догнать. Под Выборгом мы были в круге, когда нас атаковали истребители. Мне перебили гидравлику левого шасси, и стрелка, Васю Киселева, тяжело ранило в живот. Он говорит: «Командир, давай сядем, я ранен». А куда садиться? Кругом лес, глыбы, камни. Оба погибнем! Я, как мог, его успокаивал, поддерживал. Передал на аэродром, что стрелок ранен, чтобы готовили санитарную машину. Садился на одну «ногу» — вторая не вышла. Крутануло нас, конечно. Быстро подъехала «санитарка». Когда его из кабины вытаскивали, он еще был жив, но спасти его не удалось. Но вообще, это редко случалось, чтобы стрелок погибал, а летчик жив оставался. Обычно если гибли, то оба.

#### ***А.Д. Сколько у вас сменилось стрелков за время боевых действий?***

У меня был один стрелок, Щукин, с которым я почти все операции прошел. С Васей Киселевым мы только один вылет сделали, и он погиб. Нужен ли был стрелок? Я считаю, что да, нужен. Его задача отбить атаку истребителя с задней полусферы и если есть возможность — атаковать наземные цели. Обычно я давал возможность стрелку стрелять по наземным целям. Кроме того, он информирует меня о том, что происходит сзади.

Был еще такой случай. Мы летели на высоте тысячи две, наверное. Собирались атаковать передний край. Передо мной шел Тимчук, летчик нашей эскадрильи. Вдруг он перевернулся, вошел в отвесное пикирование и погиб, врезавшись в землю. Кто его сбил? Может, он не справился с техникой пилотирования? Я до сих пор не пойму. Еще вспоминаю случай. Дело было в Эстонии, нашу шестерку вел Полагушин. Вдруг появились два Як-9. Я по радио говорю: «Коля, Коля, Яки!» — «Ладно, пошли дальше». Впереди меня шел летчик Шульженко. Эти Яки зашли снизу и его сбили. Только когда они близко подошли, я увидел, что на крыльях у них кресты. Больше они атаковать не стали, сразу ушли. Много было таких эпизодов. Нас один раз затащили в глубину немецкой обороны. Как получилось? Когда идет наступление, пойдти угадай, где он — передний край! Даже в штабе не знают! Мы подошли к линии фронта. Пехотинцы пускают сигнальные ракеты. Прошли чуть дальше — еще ракеты,

еще. Потом уже оказалось, что это немцы пускали ракеты. Вот так они заманили нас в глубь своей территории и давай хлестать зенитками, а мы не были к этому готовы. Меня тогда избили здорово — на «честном слове» прилетел. А два экипажа, Медведева и еще один, там остались. Летчики были в плену, но оба вернулись после войны.

***А.Д. Приходилось заходить далеко за линию фронта?***

Однажды мы летали на полный радиус. Дважды Герой Кунгурцев вел тройку: он, я и Потапов. Нужно было сфотографировать оборонительный рубеж в Эстонии, между Чудским озером и морем. Шли за облаками. Заслуга ведущего была в том, что он нас точно вывел. Пробили облака прямо над целью и на бреющем полете все сфотографировали. Немцы ахнуть не успели, как мы там промчались, сфотографировали и улетели на бреющем! Но даже у такого аса бывали проколы. Однажды он с группой заблудился над своей территорией, и они сели на озеро. Самолеты не поломали, все нормально обошлось.

***А.Д. У кого больше шансов быть сбитым — у ведущего или у ведомых?***

В моей боевой практике только один раз сбили ведущего, Васю Емельянова. Других потерь ведущих в нашей эскадрилье я не наблюдал. А в других эскадрильях были потери ведущих. Ведомые, конечно, страдают больше. Стреляют по ведущему — попадают по ведомым.

***А.Д. При работе над целью выделялась ли группа, которая подавляла зенитную артиллерию?***

Конечно. Я часто замыкал группу, обеспечивая парой или в одиночку работу ведущего с товарищами.

***А.Д. На охоту приходилось летать?***

Да, пускали на свободную охоту. Обычно парой. Тут уж сам ищешь цель, что нашел — все твое. Конечно, старались далеко не заходить. Атаковали эшелоны на перегонах. Сфотографировали и — домой.

***А.Д. Что такое боевой вылет и как его засчитывают?***

Нужно атаковать цель и, если возможно, привезти подтверждение. Например, от наземных войск или от авианаводчика.

***А.Д. Сколько обычно заходов делали на цель?***

До шести заходов. Это зависит от необходимости и наличия горючего. Один заход редко когда делали, обязательно надо обработать цель с круга.

***А.Д. Вы награждены орденом Александра Невского. За какие действия вас им наградили?***

Наградили за успешное вождение групп. Вообще нас не обходили наградами. Если летчик смелый, летает, не уходит в тень, то его награждали. А то ведь у нас в полку и самострел был. Но это единичные случаи. Вообще случаев неприкрытой трусости я и не припомню. Был один эпизод. Мы полетели на цель. Летчик пересек линию фронта. Командир дивизии, бывший в то время на командном пункте, кричит: «Куда ты идешь, группа справа!» А он у немцев на пузо сел. Почему он туда сел? Не знаю. Может, сбили, а может, и струсил.

***А.Д. Вы к концу войны стали заместителем командира эскадрильи. Вам, как опытному летчику, проще лететь с опытным летчиком, которого вы знаете, чем с молодым: и он может погибнуть и вас погубить. Как быть в такой ситуации?***

Дело в том, что эскадрилья в полном составе была только в начале операции. В

зависимости от того, сколько летчиков в эскадрилье, какая задача, назначают группу и — будь здоров, лети с тем, кого назначили! Конечно, молодого летчика оберегают, ставят так, чтобы он не потерялся, не оторвался от группы. Прибыл к нам Потлавсов. Вскоре он полетел на задание с группой. Вышел из атаки — группы нет. Куда делась группа? Смотрит, идут штурмовики. Он к этой группе пристроился, и они привели его на свой аэродром. Мне сказали: «Давай, лети, веди его сюда». Сел на самолет и полетел на тот аэродром. Прилетел: «Ты что?!» — «Потерялся». Вернулись на свой аэродром.

#### ***А.Д. Как складывался ваш боевой день?***

Летчики обычно жили рядом с аэродромом. Утром вставали рано, умывались, одевались. Летом летали в гимнастерках, брюках и сапогах, зимой в унтах и меховых брюках и куртках. Ордена и документы я никогда с собой не брал. Проверял, лежит ли в кармане мой талисман — маленький чугунный чертик, и шел на завтрак. Без завтрака не летали — мало ли что произойдет, да и аппетит у меня всегда был хороший. После завтрака шли пешком на аэродром на КП эскадрильи, который обычно располагался в землянке. Там стояли столы, нары. Кто спать ложился, кто садился играть в шашки, шахматы, домино; просто трепались. Командир эскадрильи шел на КП полка получать задачу.

Пришел командир эскадрильи, ставит задачу, говорит: «Пойдешь ты, ты, ты и ты». Все друг друга знают, кого куда и как поставить, все же не один вылет сделали. Каждый день вместе. Летчики карту достали, начинают отмечать ЛБС. Командир эскадрильи не всегда летал, группу мог вести его зам или командиры звеньев. Если тебя не назначили, то и хорошо — можно пойти перекусить или поспать, а если надо лететь, то начинаешь готовиться. Маршрут проложил, проверил, висит ли пистолет на поясе. Конечно, мандражишь, но не настолько, чтобы из-за этого убежать в туалет. Все эмоции под контролем. Была у нас в дивизии летчица, Герой Советского Союза Константинова. Ее очень уважали, да и летала она нормально. Стрелком у нее тоже девочка была. Мы стояли на одном аэродроме, когда в один из дней на разбеге ее самолет сошел с полосы, попал в грязь и скапотировал. Машину она поломала, но все целы остались. Отчего перевернулась? Или техника пилотирования, или мандраж, кто знает? У нас в полку женщин в летном составе не было. Да... Так вот команда: «По самолетам!» Мы расходимся. Подошел к самолету, посмотрел, как бомбы висят, обошел его: вдруг он без колеса, елки-палки! Особо я не старался что-то разглядывать — доверял технику. Забрался на крыло, парашют надел, сел в кабину. Первым делом надо посмотреть, все ли рычаги на месте. Запустил двигатель, настроил радио. Переговорил со стрелком. Тут уже все мысли только о полете.

Команда! И пошел на старт. Взлетали иногда попарно, но в основном по одному. Собирались над аэродромом в строй и пошли на цель. Над целью никаких посторонних мыслей не может возникнуть. Некогда там. Надо работать, смотреть, чтобы тебя не убили, не столкнуться. Работы много. Отошли от цели на бреющем и пошли быстрее домой. Сколько вылетов в день делали? До шести, если работали по близко расположенному переднему краю. Тут только от скорости подвески оружия зависит. Правда, у меня такое было всего один раз во время начала наступления в Белоруссии. Это очень тяжело — большие перегрузки.

Вечером командир эскадрильи говорит: «Пошли в столовую». Там поужинали, выпили свои сто грамм (редко когда дополнительно находили) и шли в клуб или избу. Там пели песни под аккордеон, танцевали. Девочек было много: оружейницы, связистки. Вечером наступала свобода. Романы были. Были и постоянные пары.

#### ***А.Д. Денежные премии выплачивали?***

За боевые вылеты платили. Еще платили за то, что мы сдавали экзамены по использованию радио. Отпуска предоставляли, но я не ездил.

#### ***А.Д. После того как вас сбили, сложно было еще раз лететь?***

Нормально. Я на следующий день утром полетел.

**А.Д. Полк обновился за то время, что вы были?**

Дважды, если не больше.

**А.Д. Если летчик погибал, что делали с его личными вещами?**

Передавали вещи его родственникам.

**А.Д. Что делали в нелетную погоду?**

Играли в домино.

**А.Д. Воевали за что?**

За Родину, конечно. Это основная, движущая сила. Было еще за Сталина. Я лично — за Родину!

**А.Д. К немцам какое было отношение? Ненависть была?**

Нет. Мы прилетели в Кенигсберг, там гражданские были, никто никого не трогал.

Ни с пленными, ни с гражданскими мы почти и не встречались. Посылки домой я не посылал. Ничего у летчиков не было. Пустые карманы, и все. У меня мать и маленькая сестра, они вдвоем жили. Мать была без образования. Я им по аттестату посылал всю свою получку. По аттестату, не так, чтобы захотел — отправил, захотел — нет. Это была моя обязанность. Писал. Жив-здоров, и все. Вся информация.

**А.Д. — Как воспринималась потеря друзей?**

Тяжело. Не пришел летчик с боевого вылета — это тяжело, трудно. Поминали водкой.

Девятого мая 1945 года я сделал свой последний вылет. Нам надо было сбросить листовки с призывом сдаваться в районе Пилау, над косой. Я повел пару. Вышли в море, развернулись к берегу, проскочили косу, сбросили листовки и пошли домой. Прилетели на аэродром, а дивизия уже стояла в парадном строю. Только нас ждали, чтобы начать митинг по случаю Победы. Доложил командиру дивизии, что задание выполнили, никто не стреляет, белых флагов мы тоже не видели. Митинг прошел. Война закончилась.

### **Черкашин Григорий Григорьевич (672-й ШАП, летчик, 240 с/в)**

Я родился в 1921 году в Красноярском крае. В 1940 году поступил в Красноярский аэроклуб, но поскольку мы переехали, то заканчивал я его в Алма-Ате, имея налет на У-2 18 часов. Когда война началась, меня направили в бомбардировочную авиацию, и в Чкалове стал я учиться на легком бомбардировщике Р-5. На нем я еще 20 часов налетал. Затем, уже в начале 1942 года, нас решили переучить на СБ — скоростной бомбардировщик, на нем я налетал те же 20 часов. И уже после обучения на СБ нашу группу перевели в штурмовики и отправили в 1-ю запасную бригаду учиться на Ил-2. Надо сказать, при переучивании проблемы были у многих: СБ — машина скоростная, двухмоторная, дальность большая, потолок тоже хороший. Ил-2 после нее многие восприняли как-то не очень. Один мотор, высотность малая, скорость меньше почти на 100 км ... Кое-кто счел, что Ил-2 после СБ он запросто освоит. А штурмовик — он довольно строгий. Несколько человек из-за такого подхода разбились в учебных полетах. Но научились. Ил-2 как самолет? Утюг, конечно, но средний летчик, привыкнув, летать на нем мог довольно просто. При переучивании иногда возникали проблемы у тех, кто со скоростных и маневренных машин на него пересаживался. Наконец, выпустили нашу группу в 23 человека и отправили на фронт. Была уже осень 1943 года.

В начале ноября 1943 года я, младший лейтенант Черкашин, прибыл в 672-й

штурмовой авиаполк 306-й штурмовой авиадивизии 17-й воздушной армии 3-го Украинского фронта, который базировался на аэродроме Синельниково. Командовал полком Герой Советского Союза майор Ерашов.

Вводили нас в бой не сразу. Несколько раз слетали на ознакомление ведомыми у опытных летчиков, а их много в полку было — Дьяконов, например. Комэск, капитан, Герой... Перед первым вылетом было страшно. И любопытно. Страшно любопытно, можно и так сказать. Мне ведь еще повезло — когда я на фронт прибыл, затишье было. Обучили нас неплохо — у меня примерно 100 часов уже имелось, но фронт — это не училище и не запасная часть, там все по-другому. Благодаря этому затишью я и смог войти в дело нормально — первые три десятка вылетов пришлось на спокойную обстановку, с минимальным противодействием. Активная работа началась уже к Новому году, но к этому времени страх ушел, оставалось напряжение. Сегодня потеряем одного-двух, вечером в столовой стоит стакан, горбушкой накрытый, и думаешь — не твоя ли очередь завтра?

***И.К. Как выглядел обычный день штурмовика? С чего начинался, чем заканчивался?***

Начинался? До рассвета. Просыпались в 4 часа. Первый завтрак — есть еще неохота. Ну, по булочке с маслом проглотим, кофе или какао запьем. На машине едем на аэродром: личный состав, во избежание потерь при налетах, размещался в семи-десяти километрах от аэродрома. Там все идут узнавать обстановку. Самое главное — ЛБС точно знать, линию боевого соприкосновения. Штурмовики ведь по переднему краю часто работают, разглядеть сверху цели можно, а вот различить — наши там или немцы — тяжело. Поэтому все ЛБС тщательно срисовывали на планшеты и изучали. К сожалению, иногда все равно удары приходились по своим, особенно во время маневренных боевых действий. К рассвету получали боевое задание. Оно могло уже с вечера быть, тогда сразу группу отправляли, а могло утром прийти. Иногда «заказа» не было, тогда работали «свободной охотой». К тому времени в воздухе мы уже господствовали и ходили за линию фронта. Искали там по дорогам цели и атаковали. В 10 часов второй завтрак привозили. Обязательно горячий: мясо, каша или картошка к нему. К этому времени обычно уже из первого вылета возвращались штурмовики. Если кто в воздухе был — тех завтрак ждал в особых кастрюлях, чтобы не остыл. Вообще с питанием было строго — обязательно четыре раза в день, горячее и сытное. Даже в самые тяжелые годы давали все положенное. Если работа была напряженная — по несколько вылетов в день, то ели прямо у машин между вылетами, и еще ходили доктора и выдавали шоколад особенный, в шариках. Назывался «Шока-Кола». Днем — вторые вылеты. В два-три часа — обед. По окончании дня — ужин, к нему «наркомовские» сто грамм, конечно. Порядок этот нарушался, если приходилось в течение дня площадки менять. Когда наши войска вперед далеко уходили, дальности уже не хватало, и искали площадки подскока. Топливо и боезапас туда привозили транспортники — СБ или Ли-2. Штурмовики с полной нагрузкой там садут, дозаправятся и — на вылет. И работают с такой площадки два-три дня, пока полк не перебазировается. Тут уже жили за счет «местных ресурсов». Дикими барашками питались, дикими курами.

***И.К. Были ли у вас приметы?***

Приметы были у каждого свои. Я вот никогда никому не рассказывал в досужих разговорах, сколько у меня вылетов, да как летал, да как атаковал — избегал хвалиться, всегда считал, что отозваться может. Коля Прибылов — летчик от бога — круглый год летал в одном и том же зимнем комбинезоне. Даже летом! Ему говорят: «Смени ты его, упаришься ведь!» — «Нет! Комбинезон счастливый, в нем меня не собьют». Другой парень был — тот, как линию фронта пересекаем, всегда крестился. Еще один в кармане зашитую иконку носил, мать зашила, когда провожала.

***И.К. Какие задачи в основном выполняли штурмовики? Как производились***

### ***вылеты? Что особенно запомнилось?***

Задачи были разные. Часто летали на штурмовку аэродромов и уничтожение авиатехники на земле. Летали группами — по шесть, восемь, двенадцать машин. В начале крупных операций летали сразу всем полком, по несколько вылетов в день. В феврале 1944 года один день особенно запомнился — по шесть вылетов на каждый экипаж! На Кривой Рог летали. Ходили штурмовики «клином», строем шестерок, как правило. Одна пара слева. Впереди — ведущий, справа, сзади и выше — ведомый. Другая пара правее идет. Ведущая пара посередине, вперед выдвинута. Эскадрилья — 12 машин плюс 13-я — комэска. Полк — 3 эскадрильи и звено управления. Обычно 40—45 машин. Если весь полк летит, то он тоже «клином» строится. Высоты — если чистое небо, то 1000—1500 м. Если облака, то метров 600—700, но эти высоты мы не очень любили, на 600—700 метров были настроены взрыватели снарядов малокалиберной зенитной артиллерии. Когда ходили мелкими группами на ближние цели, вообще старались идти на бреющем. Под конец войны высоты в 1000 метров и выше — а это высоты полета крупных соединений штурмовиков — стали тоже опасны, у немцев появились радары. Над целью строились в круг. Строй хороший, обороняться помогает и цель атаковать непрерывно. Но сильно зависит от опыта летчиков и слетанности в круге. Попадется «зеленый», «запляшет» в строю, его истребитель и снимет. Образуется брешь, и все — нет круга. Прикрытие — обычно «лавочкины» (Ла-5). Ближе к концу войны — Ла-7. «Яки» — реже. Истребительное прикрытие выделялось из расчета 1/1. На четверку штурмовиков звено истребителей, если полк летит — то полк истребительный в прикрытии.

В это время оно уже отлично работало, все же не начало войны. Выделяли отдельно группу расчистки — тех, кто перед нами пройдет, немцев с неба сгонит, над нами группа непосредственного прикрытия, в стороне и выше — еще идут, немцев, выходящих из атаки, ловить.

Немцы уже в чистом небе появлялись редко. Вот если облачность есть — то жди их. Выскочат из облаков парой или четверкой, спикируют, ударят, сбил или нет — не важно, на форсаж, и свечкой обратно в облака. За 240 вылетов, которые я сделал, в воздушный бой приходилось вступать 18 раз. Самая опасная вещь, особенно в конце войны, — зенитная артиллерия. Было ее у немцев очень много, хорошо организована была, хорошие установки, радары... В полку специально готовили группы подавления МЗА, да и вообще — все следили за землей. Как начнет откуда бить — сразу ближайšie на зенитку бросаются и затыкают.

Самое сложное задание? Самое страшное, пожалуй, аэродромы атаковать. Там, как правило, крепкая ПВО, а часто бывает, если радар у немцев есть, что и истребители группу ждут. Вообще тяжело ходить вторым-третьим вылетом на серьезные крупные объекты, встреча будет очень горячая.

Из сложных заданий еще помню: ранняя весна 1944-го, туман, густой как молоко. Прилетает Судец на У-2, построили полк, он говорит: «Нужно обработать передний край. Немцы не дают поднять головы пехоте, подвезти припасы, артиллерией обстреливают ближние тылы. Кто полетит?» Шагнул весь полк. Он: «Нет, десять экипажей, опытных». Отобрали десятку, и я туда вошел тоже — у меня опыт слепых полетов еще в училище был, и пошли. Сделали несколько вылетов. Загрузка — осколочно-фугасные 25-килограммовки, взрыватели замедленного действия. Самое сложное было обратно возвращаться. Там ориентиры были свои — река, затем село, а в селе огромная церковь, вокруг которой надо было обойти, в нее не врезавшись, и над дорогой идти к аэродрому.

Уже после войны, когда я на Ли-2 летал, помню, случай был. Подхожу к аэродрому, а мне объявляют: «Не принимаем по погодным условиям, туман, прожектор вышел из строя». Мне смешно стало. Вспомнил, как в войну летали, пробил я этот туман, сориентировался, зашел, сел...

В районе Одессы весной 1944 года тяжелые потери были... В два дня — командир дивизии, командир полка, комэск, замкомэск...

Я вел тетрадку, куда записывал боевой путь полка в 1944 году по дням:

23.3.44. В период 17:35—18:00. Четыре пары Ил-2, ведущие: Ерашов, Тулакин, Дьяконов, Бурьянов. На высоте 500—700 метров в р-не западнее Вознесенское были атакованы шестью Vф-109. Атаки производились по каждой паре штурмовиков в отдельности методом «палицы», сверху-сзади под углом пикирования 30—40 град. В результате воздушного боя летчик ст. л-т Филонов пушечно-пулеметным огнем сбил Vф-109, который упал в 2 км западнее Ястребиново.

Наши потери: не вернулся с боевого задания командир 672-го ШАП Г.С.С. м-р Ерашов, подбит самолет летчика Середкина, который произвел посадку на своем аэродроме на фюзеляж. Ранен воздушный стрелок.

24.3.44. Группа — семь Ил-2. Ведущий Амосов. В группе с целью контроля летит командир дивизии гв. полковник Исупов. В районе Нов. Катериненталь были атакованы четырьмя истребителями Vф-109. Атаки производились из облаков. В результате воздушного боя сбит и не вернулся с боевого задания комдив п-к Исупов. Ведущий — лейтенант Амосов сбит, и упал на своей территории. Воздушный стрелок выбросился на парашюте и прибыл в часть.

### ***И. К. Когда вы сбили свой первый самолет противника?***

Там, под Одессой, я первого своего немца сбил. Дурачок какой-то попался. Атаковал сзади, промазал, скорость не рассчитал, с перепугу выскочил вперед и прямо перед носом оказался. Я на гашетку нажал, он и рухнул сразу.

24.3.44. Группа шесть Ил-2. Ведущий ст. л-т Филонов. В р-не Александровка на высоте 600 метров атакованы шестью Vф-109. Атаки производились сверху-сзади. В результате воздушного боя сбито 3 Vф-109, наши потери — 2 самолета. Воздушный стрелок Сазонов сбил один Vф-109, упал у развилки дорог 3 км южнее Анетовка. Л-к Черкашин сбил 1 Vф-109, упал в 0, 5 км южнее Анетовка. Л-ки Серегин (будущий Герой Советского Союза, которому суждено будет разбиться вместе с Гагариным) и Мариненко пушечно-пулеметным огнем сбили 1 Vф—109, который упал в р-не станции Трипратное. Наши потери: сбито два самолета. Л-к Бурьянов упал в р. Южный Буг, л-к Семиренко упал на своей территории. Л-к Семиренко жив и вернулся в часть, воздушный стрелок и самолет сгорели.

Еще из сложных заданий — ловили мы в Югославии зенитный бронепоезд. Живучая сволочь была. Запасные пути для него оборудовали, тоннелей вокруг много было. Как засекут немцы подозрительную группу, смекнут: «Ага, охотнички!» Он и прячется. Но мы его все же накрыли, восьмеркой. Вел группу замком-полка ГСС Михайлов. Ему в этом вылете фугасным снарядом вырвало здоровенный кусок крыла. Мы его предупредили, и он осторожно тянул машину, а над аэродромом, видимо по инерции, стал выпускать закрылки — один вышел, а второй нет. Самолет перевернулся и рухнул прямо на «Т».

Если говорить о вооружении штурмовика, то самыми точными были пушки и пулеметы. РС хороши были только по площадным целям, в танк ими попасть крайне сложно, только если случайно. По точечным целям работали пушками, ВЯ — оружие мощное, запас — 300 на ствол. По танкам самое эффективное — ПТАБ, конечно. Это штука зверская! Несешь их по 128 штук в люках, и вот представь, обнаружена, к примеру, колонна в 10 танков, и шестерка штурмовиков на эту колонну вдоль дороги заходит. Первый идет — последовательно свои четыре люка разгружает, второй, третий, четвертый... пройдет шестерка — смотришь — два-три танка горят, вот тебе и успешный боевой вылет.

### ***И.К. А вас самого сбивали?***

Мне самому сбитым побывать не пришлось. Два раза садился на вынужденную, оба раза на свой аэродром. И серьезных ранений, слава богу, не было, броня спасала. Как хороший зонт от дождя. Заходишь в атаку и прямо чувствуешь, как по корпусу долбит, по плоскостям, по стеклу. А хоть бы что! Потом уже прилетишь, будут головой крутить — как это ты с таким ободраным хвостом и дырками в плоскостях и не упал. Один раз 20-

миллиметровый зенитный снаряд на излете мне прямо в бронеспинку кабины попал, но не пробил. Контузило меня тогда...

***И.К. В каких больших операциях вы еще принимали участие?***

Во время Ясско-Кишиневской операции бои были серьезные. Особенно запомнилось одно задание... В районе Тирасполя навели нас на ложину, где находились танки противника. Мы их с воздуха не видим, а командир дивизии — он на станции наведения был — их видит и приказывает: бейте по оврагу, там они, замаскированные. Первый заход делали вслепую. С 1600 метров мы их просто не видели. Пошли вниз, друг за другом, поочередно. Сбросили ПТАБ, и на выходе наконец увидели эти танки. Они были замаскированы, но стояли тесно, и часть бомб все равно попала. Танки загорелись. Ну, мы уже в кругу, и начали. В конце концов там все горело и взрывалось.

***И.К. А немцев вам живьем видеть приходилось?***

Ну, так вот чтобы в лицо — во время войны один раз видел... «Соседи», истребители, свалили «фоку» прямо над нашим аэродромом, а летчик выпрыгнул. Унтер-офицер, не помню, как звали. А так — видел с воздуха. Самое запоминающееся — это как мы с воздуха видели бегущих немцев. Февраль 1944-го, наши фронт прорвали — и немцы побежали. Степь, снег от края и до края, и все в точках — серые шинели. И техника. Дороги уже конница и танки перехватили, и истребители там висели постоянно, а мы над полем работали. Злые были все, у всех погибшие — друзья, родные. Наложили их тогда — страшно вспомнить. Ходили на низких высотах, пушками, «эрсами», мелкими бомбами, напалмом, всем подряд. Иногда опускались низко настолько, что винтами головы рубили. Не специально, конечно, но буквально так. После возвращения на аэродром в радиаторе находили куски мяса и обрывки шинелей. А потом уже над этим полем летали — и трупы на сколько взгляд охватит. То реже, то плотнее, кучками, поодиночке. Кого артиллерией накрыло, кого мы расстреляли, кого танки передавили, все там валялись.

***И.К. Ленд-лизовскую технику видели на фронте?***

Больше слышал. Видел транспортники часто и пару раз бомбардировщики — В-25. О «кобрах» слышал — по соседству были части, но в воздухе не видел ни разу. В Австрии уже, после окончания боевых действий, союзников видел в воздухе.

***И.К. Как вам леталось над Балатоном?***

Над Балатоном... У-у-у... Я думал уже, они там меня купаться заставят. В открытые бои они не вступали. Истребителей наших в воздухе было много. Они момент ловили, из облаков выскакивали, отрезали от групп крайних и сбивали. Вот так и меня они на возвращении от группы оторвали и давай над озером гонять. Я на бреющем хожу, уклоняюсь, а они сверху пикируют, чтоб на стрелка не нарваться. Спасало шестое чувство. Он справа заходит, я отворачиваю в последний момент, очередь мимо идет. Ведомый его слева атакует — тоже верчусь, но в другую сторону. Но долго так не продержался бы. Повезло. Смотрю, он сверху идет, понимаю, что может впереди меня оказаться, и начинаю скорость сбрасывать. Сбросил совсем, почти до посадочной, лопасти можно уже считать на вращении, и вижу его тень по воде. Понимаю, что выходит он на меня, и скорость прибавляю понемногу. Резко нельзя — карбюратор захлебнется. Постепенно даю газ, и когда он оказался рядом, я повернул. Смотрю — он в прицеле, на гашетки жму — он и взорвался. А ведомый удрал. То ли топливо у него кончалось, то ли решил, что ловить ему нечего, не знаю. Много было моментов, когда было страшно, но Балатон покруче всего остального будет, я тебе скажу. Там я действительно думал, что все, купаться мне в озере...

***И.К. в районе Балатона немцы ведь в последнее свое наступление ходили?***

Да, так. 6-я танковая армия СС, там они свои танки и оставили. В конце апреля, бои там

давно закончились уже, помню, разбирательство смешное было — на дороге колонна тяжелых танков немецких, ее наш полк накрыл и в два вылета остановил. Часть танков сгорела, а остальные обездвижены были, немцы их бросили и разбежались кто куда. И у нас из-за этих «Тигров» с танкистами спор вышел. Они рапорты писали, что это их ребята из засад фланговым огнем колонну пожгли, а мы соответственно свое писали. Ну, доказали, конечно. Судец заступился, комиссию туда привезли, они дырки посмотрели и говорят: да, верно, штурмовики работали. Все дырки — ПТАБ и РС.

### ***И.К. Как складывались отношения с техсоставом и со стрелками?***

Техсоставу было тяжелее, чем нам. Работы много, она была очень тяжелая, а обеспечивали их во вторую очередь — весна уже, скажем, грязь, а они по талой воде в валенках шлепают — сапоги на них еще не привезли.

Мы техсостав очень уважали и ценили. Старались помочь чем могли, но все равно им тяжело приходилось, особенно зимой. Поначалу, например, антифриза не было, его только под конец войны стали поставлять. Зимой механикам постоянно приходилось прогревать двигатели, чтобы вода не замерзла. Механик двигатель включал, прогревал, выключал, затем ложился в ложбинку капота и дремал. Как двигатель остывал, он просыпался, вновь его включал, прогревал, и по новой. И так всю ночь... Техсостав к нам тоже с уважением относился. Когда я на фронт пришел, дали мне самолет, и пошел я с техником знакомиться... А он мне и говорит:

— Я в вас, командиров, верю, на вас надеюсь... но вы четвертый уже будете.

Стрелки — разговор отдельный. У меня был стрелком Сазонов — до чего замечательный человек! Мы и после войны с ним долго дружили. У него сбитых больше, чем у меня, — три машины. Имел за подвиги Знамя, Отечественную войну, Красную Звезду... Парень — аккуратист. Пулемет заряжал и готовил всегда сам, техников не пускал. Каждый патрон из ленты вынет, осмотрит, оботрет, обратно вставит, все патроны в ленте подгонит, чтобы не заклинило. В кабине помимо пистолетов постоянно имел два ПППШ с дисковыми магазинами — на случай вынужденной посадки за линией фронта, чтоб было чем с немцами разговаривать. Иной раз, если в напряженном вылете патроны к пулемету кончатся, эти автоматы в дело шли. Ракетница тоже была — опять же на случай вынужденной, если свои искать будут, да и немца иногда ею тоже пугали. Вспыхнет у тебя перед машиной такая «дура», тут инстинктивно дернешься, прицел собьешь.

Он был из танкистов, Сазонов. Однажды у него старая рана, еще в танковых войсках полученная, разболелась, и его отправили в госпиталь. А мне вместо него дали штрафника, старшего лейтенанта, штурмана дальнебомбардировочной авиации. В Кременчуге по пьяному делу он застрелил милиционера. Ему дали десять лет лагерей с заменой годом штрафбата. Затем решили, что квалифицированного штурмана гробить в штрафбате негоже, и заменили год штрафбата тридцатью вылетами стрелком на Ил-2. Пришел он к нам, мне его посадили. В первом нашем с ним вылете атаковали группу «мессеры», стрелки включились, он тоже, а потом — одна очередь, другая, и глухо. На аэродром приходим, выясняю: «Почему прекратил стрелять?» — «Заклинило ленту наглухо».

«Конечно, заклинит! К вылету готовиться надо как следует!» Парень был с гонором, хоть и разжалованный, ходил постоянно с планшетом. Как задание дают на вылет, он тоже стоит, что-то туда пишет, хотя чего ему писать? Что он увидит, спиной вперед сидя? Но втянулся, тридцать вылетов свои сделал, представили его к ордену Отечественной войны II степени и отправили обратно.

### ***И.К. А с БАО?***

БАО тоже доставалось крепко, но не как техсоставу или летчикам. Им было полегче, особенно с обмундированием, даже лучше, чем летчикам, не говоря о техсоставе. После войны уже случай был анекдотический: Жуков, тогда командовавший ОдВО, приезжает на аэродром, где сидит один штурмовой авиаполк, идет вдоль строя... смотрит — стоят

навытяжку, чистенькие, подтянутые парни, в «первом сроке», но наград — одна-две медали. Дальше — стоят в заплатках, сапоги кое у кого «каши просят», но зато полные «иконостасы». Жуков, показывая на обмундированных, спрашивает: «Это кто?» — «Это БАО, Георгий Константинович!» — «А это?!» — «Летный состав!» Ну, тут последовало, конечно, «!!!!!!» На следующий день всех одели нормально.

### ***И.К. С особистами?***

На особистов смотрели с опаской, стараясь их избегать. Они свою работу делали, мы свою. Был у нас один деятель — ты фамилию не пиши — командир звена управления. Он с особистом в одной хате жил, и в полку считали, что он ему стучал. Однажды он мне ведомого убил. Как убил? Просто. Взлетели мы шестеркой. Идем. Я ведущий. За линией фронта оглядываюсь — нет его. Пять осталось. Ну ладно, отработали впятером, идем обратно, садимся, и на посадке он откуда-то появляется — после рассказывал, что от немецких истребителей отбивался, — и заходит на посадку. Без очереди, без всего. И сажает машину прямо на идущий по полосе самолет. Сам цел, и стрелок цел, а на кого посадил — оба вдребезги. Что ему было? Да ничего не было. В полку его не любили. В компанию не принимали. Бывало, стоит народ, разговаривает, он в разговор попробует влезть как-нибудь, а его обрывают: «Тебе чего надо? Идииди отсюда...»

### ***И.К. Сколько вы сделали боевых вылетов?***

240. Как я столько вылетов сделал? Ну, тут, с одной стороны, — везло, конечно. Бог хранил. С другой — выучили все же хорошо, это сильно помогло, и ввели в боевые действия меня постепенно. Кроме того — вторая половина войны легче была, в 44-м летать — это не в 42-м. Все было по-другому. И мы другие, и немец другой, и техника у нас разная.

Ведущим летал часто — командный состав под конец войны уже все больше на земле оставался, и молодых ставили ведущими групп. Лети, Гриша, веди! Ну и ведешь, конечно. Летишь. Летать я люблю и всегда любил. Это особое состояние души — полет.

## **Коновалов Иван Иванович (953-й ШАП, летчик, 86 с/в)**

Родился я в семье бедняка в Липецкой области. Отец умер, когда я качался в люльке. Мать вышла замуж второй раз, и в 1933 году наша семья переехала в Москву. Вскоре отчим умер, и на иждивении у матери, которая работала на заводе «Динамо» санитаркой, осталось четверо детей. Ее зарплаты и пенсии едва хватало, чтобы свести концы с концами. Жили впроголодь. В начале тридцатых в Москве была карточная система. На детскую карточку давали 300 грамм хлеба. А что такое для десятилетнего пацана 300 грамм хлеба? Утром на завтрак я выпивал стакан чаю и съедал кусочек хлеба.

Еще учась в школе, я мечтал стать летчиком. Много читал о наших прославленных пилотах, которые летали через Северный полюс, о женщинах-летчицах. В 1939 году, мне еще не исполнилось шестнадцати, я шел по школьному коридору мимо учительской, в которой стоял телефон. Смотрю — никого нет. Я набрался смелости и позвонил в аэроклуб. Мне ответили, что идет набор. Я собрал требуемые документы и поехал записываться. Там посмотрели: «Вам нет шестнадцати, поэтому мы не можем зачислить вас на самолетное отделение, но вы можете начать учиться на планерном. Согласны?» Раз уж я надумал летать, пришлось согласиться. Занятия должны были начаться весной, но уже осенью мне пришла повестка явиться в аэроклуб для прохождения медицинской и мандатной комиссий. Пройдя их, я был зачислен в самолетный класс.

11 марта 1940 года я первый раз поднялся в воздух на самолете У-2 с аэродрома Медвежьи Озера, весна только начиналась, было холодно. Словами не передать, как мне понравилось летать. Сделав несколько кругов, инструктор убирает газ и планирует на посадку. Я ему кричу: «Еще один полет!» — газ убран, слышно — «Нет, я очень замерз».

Ближе к лету я начал летать самостоятельно. Летом сдали экзамены, и за нами приехали «купцы» из шефствовавшей над нами Борисоглебской истребительной школы. Мы же все хотели быть истребителями! Один из них сказал мне: «Мы тебя не можем взять в училище, поскольку тебе нет 18. Припиши себе год, до восемнадцатилетия не будет хватать несколько месяцев, но это не страшно — мы тебя возьмем». Я на очередной медкомиссии и сказал врачу, что мне без малого восемнадцать. Она, посмотрев на мою тощую фигуру, говорит: «Нет, тебе нет 18». — «Моя мама за дверью стоит, она может подтвердить!» Надо сказать, мама была категорически против того, чтобы я стал летчиком. В доме напротив жил молодой паренек хороший, не «шпанистый». Он окончил аэроклуб, летную школу и приехал в увольнение в красивой, темно-синей летной форме. На него наглядеться не могли. Буквально через неделю после того, как он уехал в часть, пришло сообщение: «Ваш сын погиб при исполнении служебных обязанностей». А тут я хожу в комбинезоне с птичками в петличках. Все соседи стали и мою маму и меня отговаривать, но я был непреклонен, и мать не пошла против моей воли.

Короче говоря, врач написала мне в свидетельстве год рождения 1922-й. Пока я занимался этим «подлогом», набор в Борисоглебскую истребительную школу уже закончился, и мне предложили пойти учиться в бомбардировочное летное училище, которое было организовано в городе Слоним. Я не стал ломаться. В Слониме нас поселили в бывших конюшнях. Мы сами вычистили их от навоза, поставили топчаны, набили матрасы и подушки сеном. Электричество было только в столовой, где нам готовили завтрак, обед и ужин. Да! Надо сказать, что только в училище я первый раз наелся досыта, поскольку кормили по летной курсантской норме — масло, мясо, чай. Поздней осенью 1940 года мы переехали в город Поставы, где разместились в казармах бывшей Польской кавалерийской части. Надо сказать, гарнизон был отлично оборудован. Там мы начали проходить теорию, сдавать зачеты. У нас были прекрасные преподаватели. Я помню красивого молодого штурмана Дорошкина... Немного полетали на У-2 и стали проходить программу на Р-5. Весной нас повезли в лагерь, располагавшиеся у села Михалишки, где мы продолжили летную подготовку.

Приближение войны чувствовалось во всем.

По ночам мимо нас по шоссе шли танки, артиллерия, пехота, которые на день рассредоточивались и маскировались в лесах. К границе стягивали войска, а раз стягивают войска, значит, скоро война. Но мы были убеждены, что перебьем немцев. Как тогда говорили: «Нас не тронь, и мы не тронем, а затронешь, спуску не дадим».

Обучение продолжалось вплоть до 22 июня 1941 года. В субботу офицеры уехали в гарнизон к семьям. На аэродроме остались лишь курсанты да несколько дежурных офицеров. Утром вдруг прошел слух, что война началась. Объявили тревогу. Мы взяли шинели в скатках и противогазы, опустили полога палаток, по две ветки на них кинули, вроде как замаскировали. И ведь никому в голову не пришло рассредоточить самолеты! Они стояли в центре аэродрома крыло к крылу. Как сейчас помню семнадцать красавцев СБ и напротив них столько же Р-5. Днем пошли в столовую, пообедали. Дело уже шло к вечеру. Вдруг летят бомбардировщики Хе-111, я их насчитал двадцать четыре штуки. Пошел разговор, что это наши. Так мы и разговаривали, пока не завыли посыпавшиеся на нас бомбы. Этот ужасающий вой заглушил все остальные звуки. Кто-то рядом крикнул: «Ложись!!» Я забрался под крыло. Казалось, бомбы летят точно в голову. Вой, взрывы! Это очень страшно... В противоположную плоскость самолета, под которым я лежал, попала бомба. Немцы закончили бомбометание, начали разворот, и в это время хвостовые стрелки стали обстреливать нас из пулеметов.

Мне, помню, пробило скатку, но меня не зацепило. Они развернулись и пошли восвояси. Что я увидел? Вся стоянка горит. От семнадцати самолетов СБ в целости остался только один самолет. От Р-5 — ни одного. Повсюду — трупы товарищей, крики, стоны раненых... Это был шок. В этот день мы похоронили в воронках сорок восемь человек. Тяжелораненых погрузили на машины и отправили в лазарет. Я запомнил, что, когда мы

привезли на машине в медицинский пункт окровавленных ребят, одна симпатичная молодая литовская девушка вынесла из дома шесть пуховых подушек, чтобы подложить им.

На другой день нас построили и повели пешком в гарнизон в Повстанцы. Идти надо было восемьдесят километров. Я был в дозоре. Страшно хотелось пить. Подходили к деревне, осматривались, нет ли немцев, потом давали сигнал основной колонне, которая тут же бросалась к колодцу. Таким образом мы добрались до главного гарнизона. Нам дали эшелон, в который мы под бомбежкой грузили материальную часть училища. Помню, кроме всего прочего, там были запасные моторы весом почти в тонну, так мы их кидали, как пушинки. Откуда сила бралась?!

Короче говоря, погрузились мы, нас повезли в тыл. По дороге нас бомбили очень здорово, но эшелон не пострадал. Мы прибыли в Оренбургское летное училище. Там я начал летать на самолете СБ. Летали мало — горючего не было, но тем не менее к весне 1943-го я успешно закончил программу полетов на этом самолете. Он мне очень нравился — прост в управлении на взлете и посадке. Мы ожидали «купцов», которые должны нас были забрать на фронт. Некоторых курсантов забрали на Пе-2 или в дальнюю бомбардировочную авиацию, а я своих «купцов» так и дожидался, когда в училище пришли Ил-2. Нас быстро переучили на эти самолеты. После СБ с двумя двигателями летать на одномоторном самолете проще. Я не могу сказать, что Ил-2 прост как бревно, но он очень устойчивый на посадке. Даже если «недоберешь», он «козла» сделает, но сядет. Главное, он был надежным и живучим. Это как раз те качества, которые требуются для штурмовика. Конечно, прицельные приспособления на нем были примитивные, но в УТАПе, в котором мы проходили боевое применение, мы натренировались очень хорошо бомбить и стрелять. Я очень хорошо освоил стрельбу из пушек и пулеметов. Помню, в одном вылете стрелял по немецким траншеям: даю левую ногу, и очередь идет точно вдоль траншеи...

Так вот, закончил я училище, звание нам не присвоили, сказав, что это сделают на фронте, и попал напрямик... в штрафную роту. Как получилось? А так. Ехал через Москву и задержался у матери на несколько дней. Она в госпитале, в котором работала, выписала мне липовую справку. Меня задержал патруль, отвел в комендатуру. Там эту справку проверили, и в декабре 1943-го я уже был на передовой в отдельной армейской штрафной роте, подчиненной 69-й дивизии 65-й армии генерала Батова.

Не люблю этот период вспоминать... Я потом на штурмовиках воевал, так вот в пехоте — страшнее. После войны мне часто снилось: немец на меня автомат наставил — сейчас будет стрелять. Резко просыпаешься, с мыслью: «Слава тебе Господи, жив».

Мне повезло — я попал в период затишья на фронте и в атаку не ходил. Несколько раз ходил за языком. Правда, штрафники пронюхали, что я летчик, и стали меня оберегать: «Мы захватим самолет, а ты его будешь пилотировать». В марте нас собрали на митинг или еще для чего, не помню. Когда стали расходиться, долбанул снаряд. С тяжелой контузией я оказался в госпитале. Провалился около месяца, а уже оттуда был направлен в УТАП в Кинель-Черкассы Самарской области, проходить боевое применение. Около месяца мы там пробыли и полетели на фронт. Меня определили в 311-ю штурмовую авиационную дивизию, 953-й штурмовой авиационный полк, на должность летчика.

Сначала мы прилетели на один из базовых аэродромов, с которого должны были перелететь в полк. Всего в полк должно было лететь шесть экипажей. Для перегонки самолетов из полка прислали шесть опытных летчиков во главе с заместителем командира полка. В это же время в мастерской, находившейся на этом аэродроме, был подготовлен для перегонки в полк отремонтированный штурмовик. Ко мне подошел заместитель командира полка: «Вы можете перегнать самолет?» — «Могу». — «Учти, аэродром небольшой. Это тебе не оренбургская степь, где взлетать и садиться можно как захочешь. Тут недолет — самолет бит, и перелет — самолет бит». — «Ничего. Справлюсь». Молодых посадили в кабины стрелков, и шестерка ушла, а мне оставили лидера, чтобы он повел меня на аэродром — у меня же карты не было. Облачность — низкая, погода плохая, можно сказать, нелетная. В такую погоду и старых иногда «колбасит». Поэтому весь полк высыпал смотреть, как

молодой сейчас будет садиться. Ведущий распустил и пошел на посадку, я — за ним. Он садится, и я притираю самолет на три точки прямо у посадочного «Т». Командир третьей эскадрильи Орел потом мне говорил, что сразу же побежал в строевой отдел просить записать меня в его эскадрилью. Мы сделали с ним несколько тренировочных полетов на спарке, походили строем, и он назначил меня своим ведомым.

#### ***А.Д. Как вводили в строй пополнение?***

Старые летчики хорошо относились к молодежи. Но передачи опыта, по крайней мере, в нашей эскадрилье, не было. Это большой недостаток. Приведу такой пример. При подходе к цели я облегчаю винт и засупониваю газ на всю катушку. Я думал, над целью так и надо действовать. Что получается? Скорость выросла, а значит — и радиус виража, и на выходе из пикирования я оказываюсь не в кругу, а в стороне. Отрываюсь от группы. А там меня уже ждут немецкие истребители, чтобы «сожрать». Я пару вылетов так сделал, пока сообразил сбрасывать газ на выводе.

Перед первым боевым вылетом один летчик возьми и скажи: «Немец слабака сразу видит». Почему-то мне это в душу запало. И когда сел в самолет с подвешенными 400 килограммами бомб, реактивными снарядами, заряженными пушками и пулеметами, как меня повязали по рукам и ногам! Я едва мог пилотировать штурмовик, так было страшно! Перед целью группа рассредоточилась и маневрирует. Самое главное — пережить первый залп зениток, поскольку ты не знаешь, куда он нацелен. Командир пошел влево. Вдруг слева от меня — восемь шапок-разрывов зенитных снарядов! Мне надо за командиром, не оторваться... а там — разрывы. Вот тут и всплыла эта фраза: «Все, конец! Заметили слабака». Сердце заколотилось страшно; думал, сейчас разорвется. Честно скажу, в жизни никогда так не пугался. И все же этот страх не мог подавить мою волю. Я не пошел влево, скользнул вправо. Несколько секунд, и — резко нырнул влево за ведущим. Вошел в пикирование, бросил две бомбы. Мы замкнули круг над целью и стали штурмовать. Со второго захода еще две бомбы бросил, в следующем РС отработал, а потом из пушек и пулеметов. Вылет прошел удачно — никого из наших не сбили.

Примерно после девятого боевого вылета смотрю — висит плакат «Слава молодому летчику, Ивану Ивановичу Коновалову!» Политработники постарались. Мне было очень приятно. И знаешь, возникло ощущение, что меня никогда не собьют. Летчики народ суеверный, у нас считалось, что главное — перейти чертову дюжину, а вот у меня чувство неуязвимости появилось пораньше. Это дорого мне стоило. На двадцатом вылете я совершил ошибку. Спикировали, бросили бомбы и с левым разворотом встали в круг. На втором заходе я бросаю вторую бомбу и точно так же, левым разворотом, выхожу в круг. Появился шаблон, который немцы тут же «усекли». На следующем заходе надо было сманеврировать, а я так и пошел влево и тут же, в левой плоскости моего самолета, разорвался снаряд. Меня кинуло на спину. Кое-как я вывел самолет в горизонтальный полет. Смотрю влево — одну половину элерона заклинило в верхнем положении, а вторая — вышла из зацепа, в который они соединены, и осталась в рабочем положении. Это-то меня и спасло. Если бы элерон заклинило целиком, то не сидели бы мы с тобой и не разговаривали. Пока я выводил самолет, группа собралась, и я от нее оторвался. Недолго думая, ринулся через линию фронта. Маневрировать я не могу, потому что машину все время тянет влево. Зенитки бьют. Ад крошечный! Как меня не сбили? Я удивляюсь... Линию фронта перетянул и уже спокойно полетел домой. Машина валится влево. Начала уставать правая рука, тогда я левой коленкой подпер ручку. На посадке самолет повело — оказалось пробито колесо, но сел.

И ты знаешь, честно тебе скажу, не было у меня испуга, даже когда меня кинуло на спину. Надо сказать, что после первого вылета у меня никогда не возникало чувство страха. А что мне? Жены нет, детей нет, мать поплачет, и все, — так я размышлял.

#### ***А.Д. В случае гибели летчика вещи его куда отправляли?***

Казенные вещи сдавали. А личные? Какие у нас вещи?! Практически у всех было одно

и то же: вещмешок, портянки, запасное белье. У нас был летчик Уваров Миша, воспитанник детского дома. Стрелок у него был осетин, Коля. Миша форсистый паренек был: бакенбарды, пистолет — на середине бедра, как у истребителей; стрелок у него носил усы, как положено осетинам. Дело было под конец войны. Начальник штаба встретил этого стрелка и приказал: «Сбрить усы». И тут же — Мише: «Уваров, проконтролируй, я приказал твоему стрелку сбрить усы». Тот, прежде чем контролировать, сам сбривает бакенбарды. Стрелок сбривает усы. Утром приходим на командный пункт, они стоят — как сироты, не узнать. Лица поменялись... Пошли четверкой. Миша шел последним и, видимо, оторвался. Он не любил летать в середине строя — не получалось. Мне потом стрелок доложил, что их пара истребителей сбила. Начали на нас заходить, тут Коля стреляет, и прикрывающая пара истребителей их отгоняет. Оказалось, у Миши была сберегательная книжка, на которую он откладывал зарплату. Родных и друзей у него не было, вклад ни на кого не завещан. А тут как раз надо было ехать под Минск получать самолеты. Начальник штаба отдал нам книжку, чтобы мы получили эти деньги. Мы и «прогуляли» их в Доме офицеров, пока механики самолеты принимали.

#### ***А.Д. Истребители вас всегда сопровождали?***

В основном да. Они прикрывали нас при подходе к цели и при работе над ней. Когда мы заканчивали работу, они частенько нас бросали и шли на газах домой. Еще до линии фронта далеко, а они уже хвосты нам показывают. Правда, я их не виню — у них горючего меньше, чем у нас. Ну, мы тоже не дураки — от цели уходили на бреющем, чтобы истребители снизу не подобрались, сзади-то у нас стрелки. Но все равно несли потери от истребителей.

#### ***А.Д. Летали в основном шестерками?***

Когда нормальная погода, то — да. В плохую погоду большой группой не пойдешь — попадешь в облака, потеряешься. Тогда ходили парой или четверкой.

#### ***А.Д. Радио хорошо работало?***

Не сказать. Если двигатель на полных оборотах работает, то из-за помех ничего не слышно. Чтобы что-нибудь расслышать, надо газ убрать. Летчикам ставили приемники. У ведущего были и приемник, и передатчик.

#### ***А.Д. Случалось, что по своим попадали?***

Наши войска обозначали передний край ракетами. Иногда выкладывали полотнища. На переднем крае были авианаводчики. Я по своим ни разу не попал. Правда, однажды прилетаем шестеркой с задания, а нас всех прямо со стоянки сажают в машину и везут в Особый отдел дивизии. Там с пристрастием расспросили каждого: как летели, что бомбили и прочее-прочее. Потом сказали: отдыхайте. Сидим, думаем, в чем дело? Потом по второму разу вызывают, по третьему. Дело к ночи, мы уже спать хотим, воевали же. Выходят: «Вы нас извините, пожалуйста, можете спать спокойно». Оказалось, какая-то группа отработала по своим войскам.

#### ***А.Д. Штурманская подготовка у вас была хорошей?***

Да. Нас очень хорошо готовили в училище. Мы изучали район полетов. От нас требовали детальную ориентировку в радиусе 50 километров, общую — в радиусе трехсот. Штурман училища, старший лейтенант Ломов, запирает нас в классе и требовал рисовать район полетов. Штурман полка, в котором я воевал, майор Алехин, тоже был очень требовательным. Кроме этого, в училище мы летали по маршруту на УТ-2 в закрытой кабине. Ведь в войну очень многие летчики погибали, поскольку не умели летать в облаках. Для таких полетов требуется особая подготовка! Тут надо доверять только приборам. Ни в коем случае нельзя верить своим ощущениям. Ты делаешь правый вираж, а кажется, что тебя

влево тянет. Ты кабрируешь, а кажется, что ты пикируешь. Я раз на Ил-10 чуть не гробанулся. Мне показалось, что врет авиагоризонт. Так что я был подготовлен к полетам в облаках. Поэтому и жив остался. Мне под Кенигсбергом поменяли двигатели и приказали облетать самолет. Посадил я еще одного товарища, показать Кенигсберг. Взлетели. Смотрю — надо мной кресты: шесть истребителей, а я один! Ну, думаю, все — капец! Но все же я успел нырнуть в облака. Там побыл и пошел домой. Они меня потеряли.

#### *А.Д. Как был организован быт летчиков?*

Обычно мы жили в населенном пункте, в какой-нибудь хате поэскадрильно. В ней ставили кровати, как в казарме. Спали на белье. Подъем всегда был ранний. Умывались, одевались, шли в столовую на завтрак. Кормили не могу сказать, что хорошо, но сытно: котлеты, каша, хлеб, масло, чай. Потом шли на аэродром, на КП, вместе с нами и стрелки. Командир полка ставил задачу эскадрильям. Командиры эскадрилий уже конкретно ставили задачи на вылет. Готовились: наносили маршрут, делали расчеты. На КП ждали команды на вылет. Поступала команда, и мы разбегались по самолетам. Быстро осматривали самолет. Механик помогает застегнуть парашют и сесть в кабину. Эскадрилья взлетает, на петле ведущий собирает группу, и на высоте 1200—1300 идем к цели. Над своей территорией мы не маневрируем. Это опасно. Перед линией фронта пеленг рассредотачивается, и самолеты начинают маневрировать. Ведущий группы сваливается на крыло и с разворотом идет на цель. Бомбы бросали не ниже 600 метров и выводили на 500. Ведущий выходит из пикирования и встает в хвост последнему группы, замыкая круг. В полковом вылете в круг никогда не становились, сбрасывая все в одном заходе. В эскадрилье всегда выделяли пару для подавления зениток, поскольку основное противодействие — на подходе. Поэтому при работе по цели противодействие уже небольшое. И при отходе от цели зенитки снова начинают работать. Очень четко должен быть отработан круг. Облегчения не чувствуешь. Там работаешь — никаких мыслей нет. Все внимание на поиск цели. ПТАБ с бреющего полета сбрасывали. Если хорошо попали — настроение повышается. До линии фронта идем на бреющем и маневрируем. Линию фронта перешли. Прилетели, сели, отрулили на посадку. Все вылезают. Доложили командиру эскадрильи. Потом все обсуждают вылет. Стрелки отдельно собираются, летчики перед самолетами встречаются. В кружок встанут, начинают скручивать сигарки (я не курил). Руки у всех трясутся, все молчат. Прикурили и пошло: «Я смотрю, а он... Я сюда, а тут... А тут зенитка как...!!!» Потом нас сажают на машину и на КП, а там, может, и новая задача.

Вечером война для нас заканчивалась. Если летали, то по сто грамм нам было положено. Сидели в столовой. У нас был Вася-баянист, которого мы украли у артиллеристов. Вот под баян — песни и танцы. Девушек в полку было довольно много: связистки, оружейницы. Две девушки — Тамара Кудишина и Тася Голованова — летали стрелками. Тася по вечерам писала стихи. Я запомнил только одну строчку: «И не увидишь синюю пилотку на моей удалой голове». Она погибла вместе с Васей Кальниченко. А зимой 1944-го Тамару сбили с летчиком Радюкиным. Они упали на немецкой территории. Летчик был в тяжелом состоянии, да к тому же в сапогах (в кабине тепло, и летчики редко надевали унты). Тамара обула летчика в свои унты, а сама надела его сапоги и перетащила его через линию фронта. При этом она обморозила ноги, и ей отняли обе ступни. Командующий воздушной армией дважды Герой Советского Союза генерал-полковник Хрюкин еще в госпитале лично вручил ей орден Боевого Красного Знамени. Потом еще была Тася Голованова. У меня был очень преданный стрелок, татарин, с 26-го года, Карим Салахутдинов, которого все в полку звали Коля. Ко мне просилась одна девушка, Соня Кесельман, но сам знаешь, мы же суеверные — женщин не брали, хотя она и прошла обучение и могла летать стрелком. Однажды из нашей эскадрильи с задания не вернулось четыре экипажа. На них напали истребители. Пока они отбивались, кончилось горючее, и они попадали на нашей территории, но вскоре все вернулись в полк. А пока их не было, меня назначили лететь запасным в соседнюю эскадрилью. Это значит, что я должен взлететь в случае, если кто-то

из боевого расчета этого не сможет сделать. Я возьми да и скажи: «Соня, мы с тобой завтра полетим». Как она обрадовалась! Я Кариму говорю: «Коля, я не полечу. Соня сядет со мной в заднюю кабину, якобы мы должны лететь». А он — ни в какую: «Я так не могу, а если ты полетишь, и вас собьют? Как я жить буду?» С трудом, но все же я его уговорил: «Ты мне можешь верить, я не полечу». Наутро я вместе с остальными летчиками запустил двигатель. Соня сидит за стрелка. Я говорю: «Соня, как ты меня слышишь?» — «Хорошо слышу». — «Соня, ты смотри, не высовывайся, чтобы тебя не увидели». Я наблюдаю, как на старт вырывается ударная группа, и вдруг один самолет проваливается в яму или воронку и упирается консолью крыла в землю. Я сразу даю газ и со стоянки быстро таксирую на старт. В это время техники подбежали к застрявшему самолету, свои спины подставили, плечи, приподняли колесо, летчик дал газ, вырулил и полетел. Я заворачиваю на стоянку и потихоньку рулю. Соня сидела-сидела, терпела. Потом чувствует, что мы долго не взлетаем, выглянула, а тут стоянка. Она как зарыдала навзрыд! Тут собрались механики, технари: «Ну, как Соня слетала? Не надо ли тебе исподнее поменять?» Она сидит в кабине, ревет. Так до вечера из кабины и не вылезла и на ужин не пошла. И Коля тоже обиделся, ушел куда-то в лес... но к ужину мы с ним помирились. Из моих 86 боевых вылетов, наверное, 80 я сделал с ним.

#### ***А.Д. Сто грамм только после боевых вылетов давали?***

Конечно, только после боевых вылетов. Правда, был один эпизод, когда весь полк полетел пьяным на задание. Дело было так. В этот день должны были праздновать годовщину основания полка. Утром мы собрались на командном пункте, нам поставили задачу. А погода была плохая-плохая. Мы ждем — команды нет. Уже пообедали. Прикинули, что погоды не будет, и командир полка говорит: «Пошли отмечать». Мы хорошо кушаем, пьем. И вдруг из дивизии поступает приказ поднять полк на боевое задание. А мы все уже под хмельком. Командир полка остался на земле, а полк пошел выполнять задачу. Повезло. Все как один взлетели, выполнили задание и вернулись. Фотоконтроль подтвердил удачный вылет.

#### ***А.Д. В чем летали на задания?***

Летом в чем попало — в кабине жарко. Зимой — в меховых комбинезонах, шлемофонах, перчатках. Меня раз перчатка подвела: нажал на гашетки, и она застряла между ними. Я уже самолет вывожу, а пушки и пулеметы все стреляют. Ну, потом выдернул ее, конечно.

#### ***А.Д. Когда вас наградили первый раз?***

Первый орден Красной Звезды я получил за десять боевых вылетов. Орден Красного Знамени мне дали за то, что спас командира эскадрильи. Мы полетели вчетвером. Причем вылет делали заместитель командира полка, начальник воздушно-стрелковой службы и мой комэска со мной. Я летел замыкающим. Мы успели сбросить по цели бомбы, когда моего ведущего сбили. Он в сторону отваливает, я, как и положено ведомому, иду за ним. Скорость у него падает. Я барражирую вокруг, охраняю его. В итоге притер самолет на нейтральную полосу. Смотрю, немцы к ним бегут. Я зашел и начал немцев отсекал. В это время он и стрелок выбрались и побежали к нашим. Вот за это меня наградили. Второй орден Красного Знамени я получил за боевую работу.

#### ***А.Д. Сколько боевых вылетов делали в день?***

До трех. Обычно два-три вылета. От нас это не зависело. Физически я мог выдержать и больше. Лично я не помню, чтобы когда-то уставал.

#### ***А.Д. Предчувствия, приметы были?***

Предчувствий никаких не было. О смерти особо не задумывались, и разговоров у нас о

ней не было. Иногда, как примешь вечером, думаешь: «Завтра, может быть, последний раз...» Но каких-то упаднических настроений не было.

***А.Д. Были ли суеверия, например не фотографироваться, не бриться перед вылетом?***

Во-первых, некому было нас фотографировать. А что касается бриться, так у меня нечего было брить. Молодой!

***А.Д. Замполит был летающий?***

Нет. В летном составе был только командир полка, заместитель командира полка, начальник воздушно-стрелковой службы и штурман полка. А вот парторг, Богданов Николай Владимирович, тот летал воздушным стрелком, чтобы заработать награду. Так многие делали. Со мной летал адъютант эскадрильи. Мой стрелок страшно противился. Я ему говорю: «Это же все-таки адъютант эскадрильи, нужный человек». Три боевых вылета со мной сделал инженер полка. Правда, в этом случае повод был. При взлете с бомбовой нагрузкой двигатель на моем самолете при наборе высоты останавливался, а потом опять резко забирал. Я доложил инженеру полка. Он предложил слетать вместе со мной. В первом вылете — та же картина. Он ничего не понял. После второго вылета он предложил мне на взлете давать газ плавно. В третьем вылете я сделал так, как он сказал, и все стало нормально.

***А.Д. Командир полка летал?***

Командир полка подполковник Карпинский был хорошим, заботливым командиром. Награжден четырьмя орденами Боевого Красного Знамени. Он летал, когда надо было вести полк. Правда, Героя он не получил, как не получили и командиры эскадрилий Орел, Пименов и Слобожанинов.

***А.Д. Какие были взаимоотношения с батальоном аэродромного обслуживания?***

Отношения были самые хорошие. Они же нас снабжали обмундированием. Придешь на склад, они тебе все выдадут. Боеприпасами обеспечивали без всяких проблем, питанием. Девочек было много. Я женился на медсестре из БАО. Мы с ней прожили 60 лет.

***А.Д. Известны ли вам случаи трусости среди летчиков?***

Нет, в полку таких случаев я не знаю. Все были отчаянные, храбрые ребята. Наша главная задача была — выполнить задание, успешно уничтожить врага. Был у нас в эскадрилье один летчик. Думаю, иногда он лишний раз ходил в медчасть и жаловался на здоровье, но это — не более чем догадка.

***А.Д. Вы говорили, что в конце войны к вам в полк пришли Ил-10. Как вы его оцениваете в сравнении с Ил-2?***

Он был более пилотажный, на нем даже «бочки» делали. Ил-2 более устойчивый на посадке, а это очень важно, особенно если самолет получил боевые повреждения. Так что для боевых условий геометрия крыла Ил-10 была хуже. Потом, когда они пришли, на них очень часты были обрывы шатуна.

***А.Д. На территорию Германии вы входили с Восточной Пруссии. Как складывались взаимоотношения с местным населением?***

Немцев мы почти не видели. Практически все они были эвакуированы. Но если и встречались случаи мародерства, то за них жестоко карали. Был случай... Не буду говорить... короче говоря, один малый, у которого в оккупации погибла вся семья, застрелил пожилую немку. Трибунал дал ему десять лет с заменой в штрафной роте.

Конечно, мы заходили в дома, но искали в основном спиртное. У них дома

стандартные, и мы быстро поняли, куда надо идти. Рядовому и сержантскому составу разрешалось посылать пятикилограммовые посылки, а офицерам десять килограмм. Я свое разрешение отдавал рядовым и сержантам, которые были в основном старше и у которых были семьи. Перед возвращением в Союз я набрал посуды и хрусталя, загрузил их в два бомболока. Прилетели из Пруссии, и нас сразу отпустили в отпуск, а когда я вернулся, бомболоки были пусты. Так что трофеев я не привез.

С пленными мне лично сталкиваться не приходилось.

#### ***А.Д. Кроме того случая, когда в вас зенитка попала, больше вас не царапало?***

Почему не царапало?! Один раз был ранен — осколок попал в форточку. В другом вылете осколком или пулей пробило картер. Смотрю, тянет масло в кабину. Брюки все в масле. Куда полететь? Я знаю, близко есть запасной аэродром. Думаю, сяду сейчас, а там чужие летчики... А тут прилечу сразу к своим. Молодой, дурак был. Я полетел. Нормальное давление 6—8, а у меня 0—2... И что ты думаешь, прилетел, сел на свой аэродром, инженер мне такую нахлобучку дал! По сей день помню. Как начал кричать, где бы я был, если бы мотор заклинило. Потом еще мне вырвало кусок лопасти, и самолет превратился в вибростенд. Но ничего, долетел и сел. Я считаю, в рубашке родился.

### **Штангеев Николай Иванович (312-й ШАП, летчик, 142 с/в)**

Я родился на Украине, в 1921. году. Шел 1940 год, я учился в последнем классе школы в городе Кременное Ворошиловградской области, когда к нам приехал офицер и стал отбирать ребят учиться на летчиков. Из школы у нас записалось 17 человек. После медицинской и мандатной комиссий из этой группы остался один я. Десятый класс я окончил и поступил в аэроклуб. Занятия в аэроклубе проходили в городе Лисичанск, каждый день по 6—8 часов. Сначала теоретический курс, а через полтора месяца я первый раз поднялся в воздух. Инструктор со мной сделал восемь вылетов: взлет — круг над аэродромом — посадка. Потом меня спрашивает: «А ты не врешь? Может, ты раньше на чем-нибудь летал?» Он переговорил с командиром отряда, и меня выпустили самостоятельно.

Когда началась война, нас направили в Ворошиловградскую военную школу пилотов. Буквально на второй день после прибытия я стоял в карауле, охранял самолеты. Погода была облачная. Примерно в 10 часов утра объявили тревогу. Я стою на посту с винтовкой, рядом — пулемет ШКАС на треноге для стрельбы по воздушным целям. Вдруг прямо над моей головой из облаков выныривает немецкий самолет. Я по дурости стал палить в него из винтовки, думал, улетит. А он по кругу зашел и начал обстреливать стоявшие на стоянках самолеты. Я за ШКАС — а он не стреляет. Он семь самолетов сжег, раненые были.

Из Ворошиловградской школы нас отправили в Уральск. Добирались долго — где пешком, где на поездах. Только 20 сентября мы приехали в Уральск. Помню, было очень холодно и голодно. Разбирали заборы на дрова.

В Уральске прошли теорию и стали летать на Р-5, а потом и на СБ — это хорошая машинка, я любил ее. Вскоре пришли Илы. Я сделал 15 вылетов по кругу и два вылета в зону. Отрабатывали пикирование, виражи, штопор с 1200 метров. Штурмовик тяжелый, и выводить из штопора его очень трудно. Ни в паре, ни строем мы не ходили. Мы держались втроем: Васька Чичкан, Коля — Оловянников и я. Мы даже себе прозвище придумали — «чичканы». Мы так втроем и попали в один полк, и когда взлетали, то по радио передавали: «Внимание! В воздухе Чичканы!» В конце апреля 1943 года нас выпустили из училища, присвоив звание лейтенантов. Приехали в Мытищи, где получили новенькие самолеты, а вскоре за нами прилетел «купец» — штурман 312-го штурмового авиационного полка, капитан Миша Ступишин. Сказал: «Взлетим, вы пристраивайтесь ко мне, и полетим на аэродром Сухиничи». А мы же строем ни разу не летали, да и налет на Ил-2 у нас был 3 часа

16 минут, а в летных книжках нам написали по 18 часов! Собрались мы втроем, стали решать — что делать? Решили — главное не потерять ведущего, как-нибудь долетим. Взлетели. Мы пристроились к нему. Привел он нас на аэродром, распустил. И мы все потихонечку сели. Это было 3 июля. В полку нас приняли очень хорошо, только вот новые самолеты у нас отобрали, а дали уже слегка потрепанные. Мы с Васей попали в одну эскадрилью, а Коля в другую. Коля потом «Героя» получил, ни разу сбит не был.

(Наступление войск Западного фронта, которое обеспечивалось 1-й ВА, началось 12 июля 1943 г. — *Прим. О. Растренина* .)

Через три дня после прибытия началось наступление, и первый вылет я делал в составе полка. Командир эскадрильи сказал: «Смотрите, как только я развернусь в атаку, так вы — за мной. Делаем один заход, сбрасываем все и разворачиваемся на свою территорию». Радио работало плохо, поэтому ведомые чаще всего ориентировались по ведущему. Взлетели. Пролетели немножко, смотрю — сплошной дым, гарь. Там была каша, где наши, где немцы — не поймешь! Летим. Ведущий качнул крыльями — приготовиться к атаке. Я взглянул вверх, а надо мной на встречном курсе идет строй немецких бомбардировщиков! У меня в сознании промелькнуло: «Они же сбросят бомбы прямо на нас!» Пока я туда смотрел, группа ушла в пикирование. Я переворотом вошел в отвесное пике за ними. В этой кутерьме, в этом аду я ничего не видел, сбросил четыре бомбы, выстрелил реактивными снарядами, с пушки и пулемета немножко пострелял. Нам говорили, что нельзя все снаряды расходовать, обязательно надо оставлять резерв. На земле я ничего не видел. Знал, что мы над немецкой территорией, а значит, можно стрелять и бомбить. Вокруг моего самолета — светящийся занавес из снарядов. Дым. Черная гарь. Не поймешь, что происходит. Стрелок говорил потом: «Я чуть с ума не сошел». Я выскочил на 150 метров. На большой скорости выхожу на свою территорию, а самолетов-то нет! Куда лететь? Я же — салажонок! Потом вижу впереди два самолета. Думаю: «Наверное, наши». На газу иду к ним, немного проскакиваю, гашу скорость и горкой подстраиваюсь. Пришли домой, сели. Тут же техники начали снаряжать самолет для нового вылета. Смотрю, идут командир полка, инженер и штурман. Подходят: «Товарищ Штангеев! Мы вас поздравляем с первым вылетом. А теперь скажет командир, который вас водил». Он говорит: «Благодарю тебя, что спас мне жизнь!» Я говорю: «Я ничего не знаю. Как это получилось?» Оказалось, что в тот момент, когда я пристраивался к группе и задрал нос, чтобы набрать высоту, на него «Фокке-Вульф» заходил. Он бы его сбил, но, видимо, испугался моего маневра и отвернул. Получается, что я спас командира, но сам этого не заметил. Посмеялись.

Вот так для меня началась война. В Орловско-Курской операции я сделал восемнадцать вылетов. Нам присвоили звания старших лейтенантов и дали по «звездочке». Я уже чувствовал себя опытным летчиком. Появилась уверенность. Примерно с двадцать пятого вылета я начал водить сначала пару, а потом и звено. К концу войны я стал заместителем командира эскадрильи.

Очень тяжелые бои были под Витебском зимой 1943—1944 годов. Немцы хорошо укрепились на линии Витебск — Орша — Могилев. Наши войска прорвали оборону, но расширить прорыв им не удавалось, и получился аппендикс 5 км шириной и 15 км длиной. Я повел четверку. Приходим к линии фронта. Нас облачность прижимает до 300 метров. Это — нижняя граница, когда еще можно сбросить бомбы так, чтобы они не повредили самолет. Я захожу на цель. Огонь — страшный. Спикировал, обработал цель из пушек и пулеметов, развернулся. Бомбы еще не сбросил. На втором заходе сбросил бомбы. Немного осмелели, сделали третий заход, выходим на свою территорию. До нее оставалось минуты две лету, когда я, посмотрев влево, увидел, что в стороне идут мои экипажи, а надо мной висит «Фокке-Вульф». Ну, думаю, все, сейчас он меня срубит. Я даю форсаж, прижимаюсь к земле — иду на высоте метров десять, и он сверху, как привязанный. Я газ немножко убрал, он выскочил вперед, я опять даю форсаж, подбираю ручку и как нажал все гашетки! Он с дымком отвалил, а я пошел на свою территорию. Прилетели домой, командир полка уже поздравляет со сбитым — пришло подтверждение. Мне за этот самолет 1200 рублей дали.

Через пять или шесть вылетов в тот же район меня при выходе из атаки на высоте 650 метров подбила зенитка. Стрелок кричит: «Командир! Дырка в фюзеляже!» Чувствую — управление хрустит. Снизился на 100 метров. Впереди — лес. Я ручку на себя, а она не действует! Так мы в этот лес и врубались. Я только помню, что увидел, как полплоскости оторвало. Летчики потом говорили, что я успел по радио передать: «Прощайте, ребята!» Меня подобрал старикашка, который на лошади вывозил раненых с передовой. Я сидел без памяти в снегу метрах в пятидесяти от самолета. Видимо, при ударе меня вышвырнуло из кабины, поскольку я никогда ремнями не привязывался... Этот дед мне потом рассказывал, когда я пришел в себя: «Ты меня к себе не подпускал. Сидишь на парашюте весь в крови, в руках — пистолет, и орешь: „Не подходи!“ Насилу уговорил тебя, что я — свой». Пошли, посмотрели, что с самолетом — двигатель вошел в землю, а все остальное было разбито в щепки. Стрелка нашли живого в другой стороне от самолета. Его комиссовали, и он, как мне говорили, спустя несколько месяцев умер.

Дед привез меня в медсанбат, размещавшийся в палатках, стоявших в лесу. Я его поблагодарил, и мы расстались. Я стою с парашютом. Подошла сестричка: «Вы с фронта? Летчик? Заходите». Захожу в палатку, а там крик, шум. Хирурги бегают, что-то режут, повсюду кровь. Ужас! Она меня обмыла, подвязала недееспособную руку. Я решил идти в полк. Вышел на дорогу, машина идет. Я весь в засохшей крови, йоде, с парашютом: «Возьми меня, тут полк недалеко, довези». — «У меня тяжелораненые». — «Я как-нибудь, приткнусь». — «Ладно, садись. Я тебя довезу до деревни Лианозово, оставлю у старушки. Там через лес и поле восемь километров до твоего аэродрома. Я раненых отвезу, а на следующий день тебя заберу». Старушка меня хорошо встретила, сварила мне картошки, чайку сделала. А у меня двенадцать зубов выбило, я есть не могу. Немножко погрыз картошку, когда она остыла. На следующий день приехал этот парень и повез меня на своем «Студебекере» на аэродром прямо по целине. Два с лишним часа ехали эти восемь километров, думал, застрянем в снегу. Но нет — шофер оказался отличный.

На аэродроме нас встретили. Начальник штаба сказал, что на меня уже похоронка написана. Шофера накормили, дали ему в дорогу продуктов. Неделью я полежал в полевом медсанбате, потом меня направили в Москву, поскольку рука у меня не действовала.

В Москве сделали рентгеновский снимок, который показал, что у меня треснул плечевой сустав и образовался отросток длиной три с половиной сантиметра, который мешал движению руки. Она могла действовать только в полусогнутом состоянии. Три месяца я пролежал в госпитале, старался разработать руку.

Первого мая к нам пришли шефы из Москвы. Я с одной девочкой познакомился, немножко потанцевали, она дала мне свой адрес, но больше не приходила. Через три недели профессор Петровский, который меня наблюдал, говорит: «Николай Иванович, мы тебя выписываем». — «Хорошо, будем летать». — «Что?! Летать ты не будешь. Мы тебя отстраняем от летной работы. Пойдешь в штаб ВВС, они определят, куда тебя направить». Я вышел, сел на лавочку под дерево, распечатал пакет, хотя и не имел права это делать. Прочел заключение: такой-то, такой-то, отстранен от летной работы по состоянию здоровья и направляется в ваше распоряжение. В скобках написано предложение: направить в Ивановскую область к такому-то генерал-лейтенанту адъютантом. Я эту бумажку сложил, сунул в карман. Что делать? Вспомнил про адрес той девушки и пошел к ней на Делегатскую улицу. Нашел дом, позвонил в квартиру. Открывает симпатичная дама, вроде похожа на нее. Я спрашиваю: «Рита, это ты?» — «Нет. Я мама Риты. Проходите. Вы кто?» — «Я Николай Иванович». — «А! Она говорила о вас. Она через 20—30 минут придет». Действительно, она вскоре пришла. Я вкратце ей рассказал свою историю и попросил отвезти меня на вокзал, с тем чтобы уехать в полк. На следующий день мы поехали на Белорусский вокзал. А там! Тысячи людей, в поезд невозможно сесть! Один поезд пропустили, второй — ну невозможно сесть! Вернулись домой, на следующий день пришли пораньше, но попасть в вагон я смог, только когда они втолкнули меня в окно. Примерно неделю я добирался до своего полка. Приехал, нашел командира полка, Рубцова Виктора Михайловича, прекрасного парня. Он

говорит: «Ну что, вояка? Прибыл?» — «Прибыл». — «Что будешь делать?» — «Летать». — «Где твои документы?» — «Да... есть у меня документы». — «Ладно, не ищи. У меня есть документы. Первый документ, что ты освобожден от летной работы. И второй документ есть, что тебя разыскивают как дезертира. Я доложу, что ты прибыл». Через некоторое время меня вызвали к смершевцу. Он со мной поговорил: «Ты в плену был?» — «В каком еще плену?» Рассказал ему все.

Вскоре началась операция «Багратион». За два дня полк потерял восемь экипажей. Я к Рубцову подошел: «Виктор Михайлович, я хочу летать». — «Вот ты пристал, как репей! Не могу я тебе разрешить летать, ты же освобожден от летной работы. Случись что, меня судить будут». А летчики-то в полку нужны, тем более с боевым опытом. В общем, удалось мне его уговорить слетать со мной на спарке. Рука не работает, я ее к телу прижал и в этом положении управлял самолетом. Короче говоря, я начал летать и сделал еще семьдесят пять вылетов.

Под Оршей мы с Колей Оловянниковым получили задачу на штурмовку железнодорожной станции Богушевск. Шли над лесом на высоте 150 метров. Колька говорит: «Давай высоту наберем». Только он проговорил, а тут «Юнкерс-52» прямо перед нами выскочил. Видимо, только взлетел и разворачивался на кругу. Мы оба по нему огонь открыли. Он перевернулся и прямо в лес рухнул. Набрали высоту, отбомбились, прилетаем. За этого транспортника нам дали по 1250 рублей.

#### ***А.Д. Как складывался ваш боевой день?***

Пока по нашей территории шли, жили обычно в землянках из отесанных бревен с дощатым полом, в которых стояли нары. Освещение у нас всегда было электрическое. Утром вставали часов в пять. Умывались, зубы не чистили, не до того было. Не брились — ничего еще не росло. Завтракали в столовой на аэродроме. Кормили нас отлично! Когда мы только в полк прилетели (мы же в тылу голодали), зашли в столовую — стоят длинные столы, а на них и сало, и колбаса, и все что хочешь! Мы как набросились! Врач нам говорит: «Ребята, не ешьте так много. Лучше через час, через два придете еще».

Бывало так, что задание получали с вечера, тогда — сразу по самолетам, но обычно шли на КП эскадрильи. Там на большом столе разложена карта, с которой мы переносим ЛБС на свои карты. Командир эскадрильи или командир звена ставят задачу, которую они получили в штабе полка. Надо сказать, что чувства страха или нервозности при постановке задачи или перед вылетом я не испытывал. Страх появлялся при заходе на цель, когда видишь направленный на тебя огонь. Мозг работает, а душа трепещет и умоляет быстрее выскочить из этого ада.

Надо сказать, что у меня никаких примет или предчувствий не было. Не видел я, чтобы кто-то носил крестики или амулеты, хотя, между нами говоря, каждый человек во что-то верит, пусть не в бога, в судьбу, но во что-то верит, в надежду, в счастье.

В основном мы сидели на КП. Туда же нам приносили перекусить: бутерброды, чай... Командир говорит, допустим: «Штангеев, бери четверку и лети в этот район. Оловянников — четверкой южнее в этот район. Вылет с интервалом десять минут». Мы разбегаемся по стоянкам. У самолета всегда встречает механик: «Товарищ командир, самолет полностью готов к выполнению боевого вылета». Быстренько осмотришь слева направо. Бомбы висят — опытным летчикам по шестьсот килограмм РС вешали. Правда, мы не любили с ними летать. Во-первых, они затрудняли маневренность, снижали скорость. Во-вторых, они не очень точные. Поэтому при подходе к цели я, например, просто пускал их в сторону цели, а потом только шел бомбить.

По самодельной лесенке забрался на крыло, надел парашют. Сел в кабину, проверил ручку управления, скорость, часы, манометр. Даю команду, от винта. Запускаем мотор — никогда проблем с этим не было, а вот радио отвратительно работало. У ведущего еще, может, и ничего, а у ведомых такой шум и треск в ушах стоял — ничего не слышно! Правда, мы особо в нем и не нуждались, только дать команду: «Внимание, подходим к цели». На

старте стоял дежурный, у него была рация. Он поднимает флажок, разрешает взлет.

Взлетали попарно, если позволяла площадка, а если нет — то по одному. Делаем небольшой круг, собираем группу и с набором высоты пошли на цель. До цели обычно лететь минут двадцать. В это время стараешься продумать варианты наилучшего захода на цель, чтобы бомбы сбросить не куда попало, а точно по цели. В наземных войсках был представитель из авиации с рацией. И когда мы идем на цель, он нас наводил, информировал о воздушной обстановке. Войска обозначали передний ракетами, но мы обычно работали по фиксированным целям. Иногда нас перенацеливали, если войска быстро продвигались.

Зафотографировав цель, начинаем работать. Перед заходом я лично никогда заслонку маслорадиатора не закрывал — мотор перегреется. РС пустили. Пикируем градусов под сорок. Самолет слегка дрожит. Бомбы сбрасываем «на глазок», по своим ощущениям — из прицельных приспособлений на штурмовике были только дуги да штырьки на капотах, но мы уже так натренировались, что хорошо попадали. Если противник не очень сопротивляется, то становились в круг и штурмовали. Самое прицельное оружие на штурмовике — это пушки и пулеметы. На выходе из пикирования иногда разрешали стрелку поработать по земле, но все же его задача — прикрывать заднюю полусферу и ориентировать командира о воздушной обстановке. Так что это редко практиковалось.

Проштурмовали, отсняли результаты. Ведущий собрал группу на змейке. Летим обратно. Тут уже веселее. Прилетели, зарулили к себе на стоянку. Вылезает из кабины. Механику обязательно спасибо скажешь. Он спросит, какие замечания, обычно никаких не было, просто руку пожмешь. И бегом на КП. В это время фотоаппараты снимают, отправляют на проявку и дешифровку.

Доложили быстренько. И сразу, если есть задание, начинаешь готовиться к следующему вылету. В это время самолет начинают заправлять, подвешивать бомбы, заряжать пушки и пулеметы. Перекусил, выпил водички и на задание. Когда много полетов, один за другим, по два-три вылета, то мы без еды — были. Неохота. На всякий случай был хороший бортовой паек. Мы его обычно не трогали.

Я максимально делал до четырех вылетов в день. Но это тяжело и физически, и морально.

Вечером после полетов собирались в столовой. Кстати, на Орловско-Курской дуге нам за каждый вылет давали по сто грамм. Два вылета — 200 грамм. Потом такую практику отменили и давали сто грамм в конце дня, сколько бы ты вылетов ни сделал. Я в то время не пил и не курил — ребята подбирали. Папиросы, положенные мне 30 пачек в месяц, отдавал наземному экипажу — оружейнице, механику, мотористу. Я тебе скажу, что черной работы я не стеснялся. Всегда старался помочь экипажу, чем мог. Если была нелетная погода, мыл вместе со всеми самолет.

Кстати, под Смоленском у меня была симпатичная хорошая оружейница. Она все время просилась: «Командир, возьми меня с собой в полет. Война проходит, хоть медальку дадут какую-нибудь». Я ее пять раз свозил стрелком. Ей дали медаль «За боевые заслуги». В столовой всегда кто-то играл на баяне. Вечером после ужина могли на танцы сходить или в бильярд, если была возможность.

Иногда к нам артисты приезжали. Изредка крутили кино. Но в основном после ужина шли отдыхать — вставать-то рано.

#### ***А.Д. В чем летом летали?***

Летом летали в гимнастерках и сапогах, зимой в американских меховых куртках. Вообще с обмундированием никаких проблем не было: хочешь поменять — меняй. Баня была всегда. Не знали, что такое болезнь. Болезнь — это не летать, значит, не работать. А мы все-таки находились на боевой работе. Летали иногда с орденами, а иногда и без.

#### ***А.Д. Дружили поэскадрильно или полком?***

Мы все старались держаться вместе. В период боевых действий у нас иногда и

летчиков-то оставалось — по пальцам пересчитать можно. Сбивали очень много. Потом новые приходили, мы их натаскивали. Текучка была большая. Более 70 летчиков у меня на глазах погибло.

#### *А.Д. С немцами приходилось общаться?*

Мы их не видели. Один раз только в Восточной Пруссии мы встретили две колонны пленных человек по сто. Они шли без охраны, у них было два белых флажка с надписями, что это пленные. Командир такой-то. Написано было по-русски. Вообще же крепко их ненавидели! Это был заклятый враг, который поставил своей целью разрушить нашу страну. Мы видели под Ельней, что они делали с нашими людьми. Когда мы прилетали на полевые аэродромы, к нам приходили местные, рассказывали, как они издевались над ними. Никакой жалости не испытывали. Мы знали, что нужно выполнить задание, как можно больше урона нанести немцам, чтобы быстрее закончилась эта война. Вот мы чем жили. Первые несколько дней, когда мы летали над территорией Восточной Пруссии, мы просто мстили. Нам сказал замполит, что мы подошли вплотную к логову врага и должны ему показать силу и решимость отомстить за все страдания, которые он принес нашему народу. Есть приказ Сталина: «Кровь за кровь!» Вы, летчики, должны показать свое умение. Мы пошли с Колей Оловянниковым на дорогу, по которой отступали и военные, и гражданские. Расстреляли боекомплект. Сопротивления почти не было. Решили зайти над дорогой и рубануть винтами по головам. Но мы могли там и остаться. Запросто. Особенно когда винтом рубанул по головам. Все в крови. Надо было красить самолет. Во втором заходе я, видимо, зацепился за землю и лопасти винта согнулись. Самолет завибрировал, но продолжал лететь. Вернулись благополучно. У меня левая плоскость была вся в крови, а у Кольки в правой плоскости торчал кусок черепа. Но вообще — риск слишком большой. Я ему говорю: «Коля, что мы с тобой сделали?» Это была уже сверхшалость наша, азарт такой.

Кстати, под Аленштайном погиб прекрасный командир эскадрильи, Герой Советского Союза Юра Ивлиев. Нас в очень плохую погоду послали на разведку колонн, уходивших из Аленштайна. Вышли на дорогу — она забита танками, повозками. Высота — 250 метров, Юра по радио говорит: «Будем бомбить. Но учти, у нас сотки подвешены, так что под самую кромочку облаков подойдем, сбросим бомбы, а потом в следующем заходе будем стрелять из пушек и пулеметов. Ты, смотри, иди метрах в двухстах от меня». Зашли, бомбы сбросили хорошо — там не промахнешься. Колонны шли сплошным потоком. Делаем второй заход, он пикирует и, смотрю, — не выводит. Я кричу по радио: «Юра! Юра!», а он так до земли и пикировал и врезался в эту колонну! Я прилетел, доложил о случившемся, смершевец все записал. Через четыре дня наши войска освободили этот район, и мы поехали посмотреть место его гибели. Приехали. Я удивился. Около дороги могила, обложенная камнем. Сверху лежит обгоревший парашют и Звезда Героя. По-человечески поступили. Вообще СМЕРШ смотрел за каждым из нас. Но мы, откровенно вам скажу, их не любили. Был такой случай. Полетели звеном вместе с Васей Чичканом. Там такой огонь был! Мы с первого захода сбросили бомбы, а на втором должны были цель обработать из пушек-пулеметов и уйти домой. Зашли второй раз, смотрю, Вася в сторону пошел, пошел... Я кричу: «Вася! Вася!!!» Его подбили, мотор загорелся, он выпрыгнул с парашютом. Я один раз над ним пролетел на высоте примерно 20 метров, видел, как он сел в кустарник. Прилетел домой, доложил. Вскоре меня сбили, я очутился в госпитале и вернулся в полк примерно в одно время с Васей. Вот что он рассказал. Не успел он отстегнуть парашют, как его окружили власовцы. В перестрелке его ранили и захватили в плен. Его и еще человек 15, из которых пятеро были летчики, повезли в Минск, в товарном вагоне. По дороге они выломали доски из пола и бежали. Попали к партизанам Ковпака. Там он воевал несколько месяцев, был награжден медалью. А потом попал в ручки нашим «соответствующим органам». Как он говорил, издевались над ним страшно! Я не буду пересказывать те ужасы, о которых он рассказывал. Тем не менее его освободили и направили в полк. Он начал летать, но смершевец месяца два пытался меня заставить писать на него еженедельные доносы: с кем, о чем он говорил, как к немцам

относится и т.д. Я ему сразу сказал, что этим заниматься не буду, поскольку верю Васе.

***А.Д. По своим попадали?***

У меня такого не было.

***А.Д. Замполит у вас в полку был летающий?***

Он был летчик, но в основном занимался тем, что сводки читал, беседы проводил: «Не забывайте, что вы являетесь представителями нашего государства на переднем крае борьбы с врагом! Уничтожаете врага, защищаете нашу Родину!» Мы и без него все это знали. С ним тесного контакта не было, особенно когда шли боевые действия. Когда дают задание, он тоже присутствует, но какие я мог задать ему вопросы, если он со мной не летает?

Вообще начальство старалось летать поменьше. Южнее Марьянвердера стоял один городишко, там была крепость. Наши войска ушли вперед на 25 км, оставив в тылу немецкий гарнизон. Летчикам туда летать не давали. Летали замполиты, командиры полков, чтобы набрать вылеты. Там же все просто — взлетел, спикировал, бомбы сбросили и назад. Они туда дней десять летали — набирали боевые вылеты, а под это соответственно и ордена. Нам за ордена платили деньги. У меня три ордена Боевого Красного Знамени. Так за каждый боевой орден я получал 20 рублей, а за орден Отечественной войны и Красной Звезды — по 15 рублей.

***А.Д. Как вы лично относились к потерям боевых товарищей?***

Жалко ребят, конечно. Вот помню, у меня был такой случай. Полетели на Богушевск с Володей Белоноговым — москвич, парень красивый! Хорошо отбомбились. Он немного круто спикировал и вывел самолет на ста метрах. Когда прилетели, я его пожурил, он шлем снимает, а голова — седая наполовину. Смотрю на него и думаю, как ему сказать? Пришли на КП, командир полка вызвал врача. Тот пришел, спросил, как себя чувствует, померил ему давление. Мы с ним сделали десять вылетов, а потом он погиб над этим чертовым Богушевском. Он у нас столько летчиков забрал... С личными вещами погибших что делали? Направляли в военкоматы по месту жительства.

***А.Д. Истребители всегда прикрывали?***

Не всегда. Но у нас уже были свои полки истребителей. Мы редко с ними встречались. Они хорошо нас прикрывали.

***А.Д. Случаи трусости в полку были? Отказался от боевого вылета, сказавшись, что болен. Или выйти из строя, отбомбиться в сторону?***

Нет, нет, нет. Это — боже упаси. Что вы? Таких случаев не было. Я с этим не сталкивался. У нас хороший полк был. Командир полка хороший был. Единственно, был случай, но это когда у нас уже стал другой начальник штаба и другой командир полка, в Польше. Однажды выстроили весь полк, и представители НКВД сорвали погоны у командира полка Семенова и начальника штаба полка Киржнера. Что они делали? Они забирали все ордена и медали, которые давали поляки для награждения наших летчиков, и делили их между собой. Нам никто наград не давал. Как-то их разоблачили. После этого мы больше никого из них не видели. Где они, куда их спрятали? Осудили, наверное... Вот такой случай в нашем полку был. А случаев трусости летчиков я не знаю.

***А.Д. Присылали к вам штрафниками стрелков?***

Нет. Был у нас один штрафник, летчик Зинин. Летал он замечательно! Его к нам, под Марьянвердер, прислали из другого полка. Мы сначала не знали, что он летчик, и у нас — как штрафник. Где он провинился, как — неизвестно. Он был очень гордый, самолюбивый, но летал замечательно. Уже в нашем полку он получил звание Героя.

***А.Д. Все говорят, что самое тяжелое бомбить аэродромы. Вам приходилось?***

Конечно. Под Брянском. Знаете, как получилось? Мы полетели за Брянск, там была группировка. В лесу стояло много танков. Нам сказали: вдарить по этим танкам. Подлетаем — танков нет! Командир принимает решение спуститься ниже. Спустились. Смотрим, стоят. Мы зашли, сбросили туда бомбы, сфотографировали, вроде все нормально. Выходим — твою мать! С другой стороны — аэродром! Самолеты стоят. А мы — на низкой высоте. Немцы тоже не ожидали нас увидеть. Мы, конечно, форсажик дали. Отлетели. Коля Оловянных предложил: давай, пройдемся по самолетам. Подальше отошли, полубреющий полет, и — стреляем прямо по самолетам. Мы их видели. Сколько вывели из строя, не знаем. Во всяком случае, налет сделали. Прилетели, доложили. Быстро скомплектовали эскадрилью, но мы уже не участвовали. Нам приказали отдыхать. Что они там сделали, не знаю. А вообще, аэродромы были защищены прилично.

***А.Д. Что вы можете сказать об Ил-2 как летчик?***

Машина, конечно, не маневренная, но очень живучая. Самолет сохранял устойчивость в полете, даже имея серьезные повреждения. Обзор из кабины был отличный, да и сама кабина была просторная. Кстати, после Ил-2 Ил-10 не любили — тяжелый и сложный в управлении.

Свой сотый боевой вылет я сделал четверкой из района Марьянвердер Мариенбурга на Гдыню. В полку была такая традиция — встречать летчика с сотого вылета ракетами. Когда отбомбились, прилетели, командир полка построил эскадрилью, объявил благодарность и зачитал приказ о представлении меня к званию Героя Советского Союза. Однако эту награду я так и не получил, хотя еще сорок два раза летал на боевое задание.

7 мая 1945 года командир полка объявил: «Ребята, война окончена! Победа!» Все стреляют, выпивка рекой! А на следующий день в 6 часов утра объявляют тревогу. Мы быстро поднялись, оделись и — на аэродром. Полк построился, командир полка стоит с представителем командования дивизии: «Дорогие летчики! Командующий Четвертой Воздушной армией поздравляет вас с окончанием войны! Победа! Желает вам счастья, здоровья. Вы знаете, что в бухте Сванемюнде скопилась и не сдается эскадра фашистских кораблей. Командование просит вас сделать один дивизионный вылет. Я не могу никому приказывать, кто в состоянии сделать этот вылет, прошу — шаг вперед». Все летчики сделали шаг вперед. С дивизии собрали 32 самолета, которые повел заместитель командира дивизии. Чичканы в полном составе взлетели. Погода была прекрасная, шли мы на высоте 800 метров. Не долетая до Сванемюнде, видим заградительный огонь. Командир принял решение отвернуть вправо и уйти в море. Зашли далеко, набрали высоту 3000 метров. Развернулись и планируем на бухту. В одном заходе все выложили и пошли домой на высоте метров десять. Пришли, сели. Победа, радоваться надо, а техник стоит грустный. «Что такое?» — «Вы знаете, с этого вылета два экипажа из соседнего полка не вернулись...» Вот ты мне скажи, в чем был смысл посылать нас? Мы же не бомбардировщики, что мы могли сделать против боевых кораблей?! А четыре человека погибли...

А потом началась мирная жизнь. Стали переучиваться на Ил-10, вывозить пополнение. В полк стали приезжать жены техников и летчиков постарше. Чичканы решили — давай и мы женимся! Пойдем к командиру, чтобы он отпустил нас в отпуск. Как сейчас помню: 25 декабря 1946 года мы к нему заходим, объясняем суть дела: «Хорошо, отпущу только одного». Я говорю: «Колька, Герой — ты, и езжай ты. Я тебе дам московский адрес Риты (мы с ней немного переписывались). Придешь и скажешь: „Если ты хочешь соединить с ним жизнь, он делает тебе предложение“. Если она согласится, то вот тебе мое офицерское удостоверение, пойдите и распишитесь». Он так и сделал. Когда он пришел к ним в дом, там была Рита и две ее подружки. Он потом рассказывал: «Я вошел, представился: „Николай Оловянных от Коли Штангеева. Давайте по-военному: где Рита?“ — „Я“. — „Коля предлагает тебе выйти за него замуж“. Мать, которая стояла рядом, говорит: „Конечно, хочет она“. Рита согласилась и спрашивает: „А вы женаты?“ Он отвечает: „Не женат. Но тоже буду

жениться вот на этой девушке, если она согласится“. Та соглашается. Что он делает? 6 января в одном районе расписывается с моей Ритой по моему удостоверению, а 7-го в другом районе — со своей. Через границу обеих провезли, спрятав их в чехлы для самолетов — никого же не пускали. Вася Чичкан женился на девушке из БАО. Свадьбу сыграли и стали жить-поживать. Первыми у нас должны быть сыновья. Так и было. У каждого родился первый сын. И сыновей называем Сашами. Александр — церковное имя. У меня сын Саша.

### **Романов Михаил Яковлевич (565-й ШАП, летчик, 130 с/в)**

В 1938 г. я окончил Бодянскую неполную среднюю школу и поступил учиться в рабфак в городе Зареченске. Одновременно с учебой на рабфаке я стал посещать занятия в аэроклубе. На всю жизнь я запомнил свой первый ознакомительный полет на У-2. Это было 23 февраля 1939 года. Мне шел семнадцатый год. Помню, день был солнечный, дул легкий южный ветерок. На аэродром пришли пешком. Все мы были возбуждены. Еще бы! Первый раз подняться в воздух! У-2 стоял уже на старте. Полетел первый курсант — с инструктором, затем — второй. Наконец наступила и моя очередь. Надеваю шлем, меховые краги, сажусь в заднюю кабину, пристегиваюсь ремнями к сиденью, спускаю со лба на глаза летные очки, докладываю инструктору: «Курсант Романов готов к полету». Держусь за ручку, не вмешиваясь в управление самолетом. Инструктор дал сектор газа вперед, прожег свечи на больших оборотах мотора. Убрал газ на четверть минуты и, дав знак державшим за плоскости курсантам «отпустить самолет», движением сектора газа вперед вывел мотор на максимальный взлетный режим. Самолет незаметно тронулся с места и поехал на лыжах по снегу. Первое впечатление было такое, словно ехали на санях. Но скорость все возрастала, и вот самолет, оторвавшись от земли, уже висит в воздухе. Мне и радостно и страшновато как-то. Под нами мелькнул неглубокий овраг, через который мы шли на аэродром. Справа показался лес. Вдруг совершенно неожиданно самолет «провалился» на несколько метров вниз. Мое тело на секунду отделилось от сиденья. Непроизвольно я ахнул и со страху вцепился в борта кабины обеими руками, бросив управление. После «падения» в яму самолет резко взмыл вверх, и меня прижало к сиденью. Придя в себя, я вновь взялся за ручку. Полет проходил на высоте 450—500 метров. С каждой минутой я чувствовал себя увереннее. Чувство страха отступило. Когда пролетели километров 10—15, инструктор приказал мне взять управление самолетом в свои руки. От волнения даже чуточку закружилась голова. Самолет у меня сваливался то вправо, то влево, то вдруг поднимал нос выше горизонта. Никак не удавалось уравновесить его в горизонтальном полете. Словом, первый блин вышел комом. Инструктор позволил мне управлять самолетом, как и полагалось по программе, около трех минут, чтобы я смог его почувствовать в воздухе, в полете. Ознакомительный полет выполнялся по большой «коробочке» около 10—12 минут. После четвертого разворота стали планировать вниз, на посадку. Этот полет мне запомнился во всех деталях на всю жизнь. Что касается первого самостоятельного полета, то он проходил без особых ощущений и мало чем отличался от учебных полетов с инструктором. К этому времени я привык к самолету, освоился в воздухе и уже не пугался всяких «случайностей». Летное дело давалось мне сравнительно легко. Отметки по технике пилотирования были в основном отличные. Довольно быстро освоил фигуры высшего пилотажа в зоне: виражи, «восьмерки», боевые развороты, петлю Нестерова, переворот через крыло, срыв в штопор, штопор и выход из него, горки, пикирование.

Государственные экзамены принимали командиры-летчики из военного летного училища. С каждым из нас они летали в зону, проверяли технику пилотирования по всем правилам. Я сдал экзамены на «отлично». В начале июня 1940 года, окончив 9-й класс, поехал учиться в военную летную школу. Сначала прошел курс молодого бойца (три месяца), а еще через девять месяцев нас выпустили, присвоив звание «сержант». В сентябре 41-го я был зачислен слушателем Краснодарского объединенного военного авиационного

училища. В училище тогда самолетов совсем не было. Однажды только помню — пригнали один СБ с фронта с пробоинами. Училище было объединенное, поскольку учили в нем пилотов, штурманов и стрелков-радистов для экипажей и командиров авиационного звена. Нашу группу, человек сто, готовили на командиров звеньев. Однажды осенней ночью немцы бомбили училище, одна бомба попала в столовую, но никого не убило.

После бомбежки мы перебрались жить в землянки. С наступлением холодов нашу эскадрилью переселили в станицу Новомышанскую. Здесь мы помогали убирать урожай с полей. Там же узнали весть о разгроме немцев под Москвой — прыгали, радовались. Всю зиму мы там проучились, а в начале мая отправились пешим ходом в Краснодар, а оттуда в эшелоне в Закавказье, в район города Агдам. Летать там нам не пришлось. Только один раз удалось на УТ-2 по маршруту полетать. Занимались в основном «теркой»: через день — на ремень, через два — на кухню. В феврале 1943 года перевезли нас в другой поселочек, разместили в глинобитных домиках. Сначала изучали по чертежам самолеты Пе-2. А к весне у нас появились четыре одноместных самолета Ил-2, которые пригнали нам из Куйбышева. Очень нам они понравились — формы такие. Гладили их — вот полетать бы! Но полетать и там не пришлось. Немцев выгнали с Северного Кавказа, и нас в июне перевели в Грозный. Вот там, войдя в состав группы из одиннадцати человек, я начал летать. Курс обучения — взлет, посадка, по коробочке, боевое применение, полеты на полигон, стрельба по наземным целям, по воздушным целям (другой самолет конус возил), бомбометание, по маршруту летали парами в Моздок. Полный курс обучения мы закончили в сентябре. Нам присвоили звание лейтенантов и отправили на фронт. Дорога до него заняла почти полгода. Боевое крещение я принял в составе 565-го ШАП 224-й штурмовой авиадивизии в Проскуров-Черновицкой операции.

Первые два боевых вылета я совершил в паре с командиром звена Ваней Ромашовым. Облачность была низкая, поэтому штурмовики в эти дни действовали как свободные охотники. Могу сказать, что «видеть землю» я начал с первого же вылета. Я видел, как Ваня снарядами 37-миллиметровой пушки сжег автомашину и танк. Я пикирую за ним, стреляю в грузовик с пушкой на прицепе и промазываю, потому что коленки ходуном ходят от страха. После задания вернулся — вся спина мокрая. Два вылета я сделал с мандражом, а потом все прошло. На пятом вылете меня хорошенько потрепали. При том что за всю войну я никогда не испытывал предчувствий. А тут, утром 30 марта, мы пришли на аэродром и — быстрее в землянку для летчиков, где стояли нары, устеленные соломой, которые назывались «плацкарта», добрать, как тогда говорили, «минуток шестьсот». И снится мне, что напала на меня собака и, сволочь такая, порвала мои галифе в ленты. Разбудила меня команда дежурного по КП: «Летчиков второй эскадрильи вызывает командир полка!» Подполковник Владимиров коротко объяснил боевой приказ: «Танковые части противника, стремясь выйти из окружения, ведут наступление на позиции наших наземных войск северо-восточнее города Каменец-Подольска. Командир дивизии приказал нанести по этим танкам бомбоштурмовой удар. Первую группу в шесть самолетов поведет заместитель командира эскадрильи лейтенант Мокин. В группу включить летчиков: Огурцова, Ромашова, Курганова, Романова и Гутова».

Как выбиралась шестерка из состава эскадрильи? Обычно штатный состав не нарушался. Первое звено — звено управления эскадрильи.

В него входит командир эскадрильи с ведущим рядовым летчиком и старший летчик со своим ведомым. Второе звено — заместителя командира эскадрильи такого же состава, и третье звено ведет командир звена. Это железный закон, он обычно не нарушался. И только тогда, когда в полку оставалось вместо 45 самолетов всего 10—15, командир полка нарушал этот порядок и назначал летчиков в зависимости от сложности цели. Если цель была защищена очень здорово зенитной артиллерией или много в воздухе было истребителей противника, то в этом случае на эти оставшиеся самолеты командир полка сам набирал людей. Что говорить, туда, где били со страшной силой и откуда не возвращались, охотников лететь было мало. Никто не рвался, но и не отказывался. Сказали надо — значит, надо. А не

полетел, так топай в землянку спать — сейчас не полетел, так на следующий вылет тебя назначат. Никто не завидует ни улетевшим, ни оставшимся.

Какая мотивация была? О наградах никто не думал и только один раз у нас был о них разговор под Шаталой, рядом с Каменец-Подольском. Там сбили почти всю третью эскадрилью и мы сидели грустные за ужином. Помню кто-то спросил меня: «Что бы ты хотел, Миша, когда закончится война?» — «Хотел бы, может, медаль какую получить или орденишко» (тогда наград у меня еще не было, орден Красной Звезды давали за 11 боевых вылетов). — «А для чего он тебе?» — «Когда закончится война, спросят: „А ты был на фронте?“. Я отвечу, что да, был, воевал, вот наградили». Никогда больше эта тема в разговоре не всплывала и никто не завидовал. А воевали мы потому, что надо было разбить, как мы его называли, бандита, этого вражину, который сжег наши города, угнал много населения в плен, убил очень многих наших братьев и сестер. Уничтожить во что бы то ни стало.

***А.Д. Когда появилась обида летчиков, сделавших достаточно вылетов для присвоения звания Героя Советского Союза и не получивших его?***

Во время войны таких разговоров не было. А уже после войны, когда собирались ветераны, эта обида стала чувствоваться. Некоторые даже не выдержали. Был у нас Женька Новиков, он к концу войны сделал около 200 боевых вылетов. Он был первым в полку, на кого подали материал на присвоение звания Героя Советского Союза. А он, дурак, узнал об этом через девчонок, что на него послали документы, и сразу загордился. Он считал уже себя героем. Стояли мы тогда в Польше. В столовой повздорил с начальником БАО, майором, что, мол, он кормит нас плохо, и ударил его по лицу кулаком. Майор доложил об этом. И Женькин материал на звание Героя вернули. А после войны он спился.

Так вот, свободные от вылета летчики пошли спать дальше. А мы стали готовиться: наносить на карту линию боевого соприкосновения, прокладывать маршрут, рассчитывать время, проставлять расстояние и обратный курс, номера целей, запоминали позывные. Вот тут чувство страха накаtywало. Линию чертишь, а карандаш пляшет в руке. Каждый внутренне напряжен — всем жить хотелось. Подготовились и бегом к самолету. Пока бежишь — две папироски выкуришь. Сел в кабину, настроился, приготовился и тут уже все — успокоился. Взлет! Я должен был идти ведущим последней пары, но ведомый, младший лейтенант Гутов, не сумел взлететь с аэродрома — брызги грязи буквально залепили фонарь его машины, и я оказался замыкающим группы. Взлетел, уже совсем спокоен, уже не думаешь, что тебя убьют или еще чего. «Топаем» по курсу впятером... Минут через двадцать пять среди леса заблестел Днестр. Под нами Каменец-Подольский — большой город со старой крепостью. Заработали зенитные батареи противника. Заградительный огонь был настолько плотным, разрывов снарядов было так много, что, казалось, нам не пройти, всех перебьют. Ведущий с левого разворота зашел на цель. Пока все было благополучно. Хорошо видно, как внизу по черному полю ползут в боевом порядке бронированные коробки — немецкие танки — и на ходу стреляют по нашим войскам. Мы пикируем на них, одновременно ведя огонь реактивными снарядами и из пушек. Вот загорелся один, второй, третий танк. С малой высоты сбросили ПТАБы. Сбросив бомбы, вывожу штурмовик из пикирования и вижу, что параллельно оси самолета проносится трассирующая очередь снарядов.

«Мессер»?! Он! Воздушный стрелок Карп Краснопеев кричит: «Командир, „шмитт“ в хвосте!» Я слышу, как застучал его пулемет, и одновременно почувствовал удары снарядов по самолету. «Мессер» задымил и, словно споткнувшись о невидимое препятствие, пошел вниз, к земле, а мой штурмовик начало сильно трясти. Как выяснилось уже на земле, снарядом отбило кусок лопасти винта, а в центроплане зияли дыры. Кроме того, в киль попал один снаряд, оба колеса были пробиты, трубки прибора скорости и выпуска шасси перебило. К тому же оказалась сорвана часть обшивки крыла. Самолет потерял скорость и маневренность, поэтому я сразу отстал от группы. Обратный полет на свой аэродром в

течение примерно шести минут должен был проходить над территорией окруженного противника, то есть при вероятном обстреле зенитной артиллерией и возможности повторного нападения немецких истребителей. Набрал высоту — спрятался в облаках. Вышел из них над своей территорией, городом Проскуров. Самолет был сильно поврежден и плохо слушался рулей управления. Напрягая последние силы, выпускаю шасси аварийной лебедкой. Захожу на посадку. Перед выравниванием, во избежание при посадке случайного пожара, выключаю мотор. Самолет задевает землю гранями реборд, на которые одевается резина, и вновь идет вверх, второй раз касается земли уже жестче и вновь «козлит». Потом плюхается еще раз, глубоко пропахивает мокрую землю и останавливается. Вижу, бегут к самолету все летчики и техники полка. Подходит командир эскадрильи капитан Дахновский, обнимает и говорит: «А тебя уже похоронили. Летчики доложили, что твой Ил сбит над целью истребителем противника. Ну, молодец, что прилетел!»

После завершения Проскуров-Черновицкой операции началась подготовка к Львовско-Сандомирской. В это время мы летали на разведку обороны противника. Вылеты сложны были тем, что летали без истребительного прикрытия. Напарником у меня были или Колодин, или Сережка Плетень. Летали только на бреющем, в десяти-пятнадцати метрах от земли. Линию фронта перелетишь, по тебе постреляют, а дальше уже спокойно. Главное — курс менять, иначе перехватят, и, конечно, режим радиомолчания соблюдать. А остальные в это время играли в волейбол, отдыхали. Сто грамм давали только разведчикам. Остальные сами изыскивали. Если достанут, выпьют, а не достанут, то и тем довольны, что живы, не убиты.

14 июля 1944 года началась Львовская операция. Подъем объявили еще затемно. Летчики эскадрильи, кроме командира эскадрильи, который всегда жил отдельно, спали в одной хате. Быстро умылись. Ну, как умылись? Умывальников не было, поливали друг друга из ковша. Кому надо было бриться, тот это делал с вечера. Надели комбинезон или гимнастерку, планшет — на все не больше пяти минут, и на полуторку.

В этот день мы не завтракали. Еще затемно подъехали к КП полка. Командир полка всех летчиков собрал: «Получен боевой приказ от командира дивизии нанести сегодня штурмовой удар по целям западнее Тернополя. Наши войска пойдут в наступление. Быстро уточните линию фронта и номера целей. Наша цель вот такая-то. Ждите приказа на вылет. Условный сигнал — красная ракета». На этом постановка задачи закончилась, и мы разошлись готовиться. Буквально через несколько минут — ракета, и мы бегом по самолетам. Стрелок уже сидел в кабине. У самолета меня встретил механик, доложил: «Товарищ командир, самолет к полету готов. Подвешены такие-то бомбы мгновенного действия». Бегло осмотрел самолет. Забрался на плоскость, механик помог надеть парашют и сел в кабину. Опробовал рули, проверил приборы и жду команды к запуску моторов. Ракета. Запустил мотор, прогрел двигатель. Я был командиром авиационного звена — в подчинении три летчика, три самолета, стоящих рядом в капонирах. Начинается переключка, проверяем готовность каждого к взлету просто поднятием руки. Сначала мы это делали по радио, но потом мы узнали, что немцы перехватывают наши переключки, и мы просто стали поднимать руки над кабиной, что означало: «Готов!» Все готовы. Выруливаем на старт. Полк выстраивается четверками. Первая четверка, звено управления, командир полка и его заместители. За ними первая эскадрилья — 12 самолетов, тоже выстраиваются четверками. Затем вторая и третья. Взлетали четверками с промежутком полминуты. В течение двух-трех минут весь полк в воздухе. Встали на большой круг, чтобы набрать около тысячи метров. По большой коробочке, и вышли на исходный пункт маршрута — городок Гусятин. С исходного пункта маршрута полк брал курс на Тернополь. От Гусятин до Тернополя лететь примерно десять минут. Надо сказать, я впервые видел, как полк выходил на задание. Это грандиозное зрелище! Десять четверок, идущих на расстоянии трехсот метров друг от друга, каждая из которых в правом пеленге занимает примерно сто — сто пятьдесят метров по фронту. Возникло ощущение всемогущества и превосходства над противником. Так мы подошли к воротам: в десяти километрах северо-западнее Тернополя на большом поле выложена белая

стрела, а около нее горела цветная дымовая шапка. Разворачиваемся влево и берем курс в соответствии с указанием этой стрелы. После ворот перевернул планшет с картой — то была пятикилометровка, а на другой стороне километровка, на которой каждый кустик нарисован. Пролетели минуты три-четыре и видим картину. На земле сплошной пожар, своим контуром четко повторяющий линию фронта. Подходим ближе. Это я рассказываю долго, в воздухе все идет быстро. Выше нас «Бостоны» сыпят бомбы, и кажется, что прямо на нас. Ниже мы работаем. Между нами наши и немецкие истребители. Две воздушные армии работали! Там был просто кошмар! Перед нами сплошная завеса разрывов зенитных снарядов и огненные змеи малокалиберной ЗА. Ну, думаю, все! Всех нас сейчас перебьют. Невозможно через такой огонь пройти. Но после первого ощущения страха возникло другое, какое-то отрешенное состояние: «Убьют, значит, убьют». Доходим до цели, командир полка четверкой пошел в пикирование. Удар. За ним вторая четверка, третья четверка и так четверка за четверкой, эскадрилья за эскадрильей, все на эту цель. Спикировали. Сначала восемь штук реактивных снарядов пустил. Потом пушки и пулеметы, а пушки были подвесные, 37-миллиметровые, на выходе бомбы сбросил. Над целью мы потеряли Николая Курганова. Еще несколько самолетов перетянули линию фронта и плюхнулись на живот. Среди них Колька Огурцов со стрелком Канунниковым. Развернулись на сто восемьдесят градусов и пошли домой. Тут уже такое благодущное, кстати, самое опасное, состояние, которое послужило причиной гибели многих летчиков.

Прилетели мы домой. Вылез из кабины. Механик принял самолет. В этом вылете замечаний по работе самолета не было, а так, если они были, то он их отмечал в специальном журнале, где также делал отметки о проведенных работах, налете, моторесурсе двигателя. Тут же весь наземный расчет включается в работу: заправить самолет бензином, маслом, водой, бомбы подвесить, пушки и пулеметы зарядить, приборы проверить. Какие у меня были взаимоотношения с механиком? У меня их несколько было. Ведь они прикреплены к самолетам, а если летчика повышают в должности, то его переводят на другую машину с другим механиком. Так что были у меня и деловые, и дружеские взаимоотношения. Механики любили летчиков. Мне мой первый механик, Смирнов, еще в Подмосковье, когда я только прибыл в полк, подарил кинжал, в плексигласовую рукоятку которого была вмонтирована фотокарточка моей дальней родственницы. Этот кинжал стал моим талисманом, с которым я летал на все задания. После войны я ударил им по какой-то деревяшке и он сломался — проржавел насквозь. Поэтому применить я его в случае чего не смог бы, так — игрушка.

После вылета пообедали. Обед, который обычно состоял из трех блюд, привозили прямо на аэродром, там стоял дощатый столик и лавочки. Аппетита, когда ты находишься в нервном напряжении, нет, но есть-то надо. И после обеда делали второй вылет уже шестеркой по другой цели. Честно говоря, он у меня в памяти не отложился.

Отбой играли, когда начинало темнеть. Тут уже все идут в столовую, в которой ужин подавали официантки. Летчики питались отдельно, а стрелки и техники отдельно. Сначала обязательно закуску, квашеную или посыпанную капусту, или салат. На второе обычно плов, а на третье чай. Под закуску по сто грамм фронтных. Когда шли по Украине, то к ним присовокупляли «Марию Демченко», так у нас звали местную самогонку, поскольку сто грамм мало. А так слетает Миша Пущин на По-2 на какой-нибудь местный спиртзавод, бидон привезет и на весь полк хватает. Физической усталости я не ощущал, мне же всего двадцать два года было, а вот нервное напряжение к концу боевого дня приводило к появлению ощущения опустошенности. А когда выпьешь сто грамм, то оно проходило, сменяясь бодростью и весельем: песни пели (особенно любили «Землянку»), иногда плясали. Но когда кого-то сбивали, то в эскадрилье общее уныние было, причем не напускное. Ведь каждый думал, что это он мог погибнуть... Поминали, конечно, но не сразу, а через три дня — много было случаев, когда сбитые экипажи возвращались. Три дня обязательно воздерживались, потом поднимали стакан за помин души. Ну вот попели и разошлись спать. Если завтра летать — никаких танцев, все спать. Когда боевая работа идет, тут не до танцев.

Каждый только думает, будет он жить завтра или нет. Эта мысль постоянно преследовала, а вот какого-то перехода от мирной жизни на аэродроме к боевой обстановке над линией фронта я не испытывал.

Конечно, у летчиков в такой нервной обстановке бывали и срывы. Был у нас молодой летчик Сац Алексей Свиридович, который до этого летал на По-2, а потом переучился на Ил-2. Он все горячился, говорил: «Полечу, я задам этим немцам, я их на пушки нанижу, проведу на аэродром живьем!» Такой барон Мюнхгаузен полкового масштаба. А в первом же боевом вылете нервы у него не выдержали. Он начал индивидуально маневрировать, то вверх бросит самолет; то оттуда падает камнем вниз. Того и гляди, что столкнется с другим самолетом. Строй поломался — никому не хочется по дури погибнуть. Потом он как рванул в сторону и подул на северо-восток. Нам надо влево на юго-запад поворачивать, а он вправо повернул.

Что делать? Ведущим у него был Сережка Плетень. Дал команду: «Плетень, догоняй Саца и возврати его». Плетень отрывается, догоняет Саца. Встал перед ним, покачал крыльями — следуй за мной — и привел его. Но они уже в общем строю не смогли бить по цели, работали отдельно. Мы не стали докладывать командиру полка, а вечером летчики его взяли в оборот. Он на колени упал и давай прощение просить. Простили, поскольку понимали, что сорвался человек. Потом он воевал отлично — три ордена Боевого Красного Знамени заработал.

На второй день операции, 15 июля 1944-го, меня здорово потрепали. Я вел вторую четверку в составе восьмерки на штурмовку танков в районе станции Плугов. При выходе из атаки в самолет попало сразу несколько зенитных снарядов. Бронебойный снаряд пробил лобовое бронестекло кабины, прошел в нескольких сантиметрах над головой, пробил броню фонаря и ушел. Чуть ниже и — не сидели бы с тобой. Осколки бронестекла впились мне в лицо, кровь полилась на гимнастерку. Были повреждены плоскости самолета, открылись люки патронных ящиков, из них вывалились и повисли пулеметные и снарядные ленты. Самолет еще летит, но еле-еле, еле слушается рулей. Лечу по интуиции. Группа ушла. Я кое-как дотянул до аэродрома Турголице. Сел. Санитарная машина подъехала, и девочки-санитарки пинцетом вытаскивали осколки стекла. Вечером на По-2 я прилетел на свой аэродром Ольховцы и узнал, что погиб наш командир эскадрильи, любимец полка, старший лейтенант Володя Мокин вместе со стрелком Валея Щигорцевой. Боевая дивчина была, награжденная орденом Красного Знамени и орденом Красной Звезды. Вот так закончился второй день.

Война переместилась в Карпаты. 7 октября 1944 года мне с группой пришлось сделать два боевых вылета в район населенного пункта Смольник в районе перевала Русский. Второй вылет около пяти часов дня делали шестеркой. При подходе с севера к Цисне, где в то время находился авиационный пункт управления, я запросил разрешение нанести штурмовой удар по заданной цели. В ответ слышу по радио: «Мотор-3», наносить удар по этой цели запрещаю. Возьмите курс 212 градусов и летите в распоряжение «Пули-1». Я ответил, что понял и иду в распоряжение «Пули-1». Через несколько минут меня запросила «Пуля-1» и стала наводить на цель: «Идите прямо. Разворот влево на 90 градусов. Достаточно. Цель перед вами. Опушка леса на вершине горы. Оттуда сильно стреляют по нашей пехоте. Атакуйте!» Вошел в пикирование. Видны артиллерийско-минометные позиции, автомашины, солдаты и офицеры врага. Прицелился, выпустил пару реактивных снарядов, затем дал длинную очередь из пушек и пулеметов. Вывел на 400 метров и сбросил бомбы. Наводчик подтвердил попадание. Делаю левый разворот, быстро набираю высоту и становлюсь в хвост последнему самолету. Группа за 30 секунд встала в круг над целью для повторных заходов с интервалом между самолетами 300 метров. Встав на боевой курс, снова пикирую с высоты 1900 метров на цель.

Выпускаю два реактивных снаряда, стреляю из пушек и пулеметов. После восьмого захода просил у «Земли» разрешение идти домой. Однако офицер радионаведения передает просьбу наземного командования сделать еще несколько заходов. Я передал, что кончились боеприпасы: «Все равно. Сделайте еще пару заходов холостых. Пехота атакует позиции

врага». Только после одиннадцатого захода с земли передали благодарность и отпустили домой. Вообще количество заходов на цель зависит от противодействия и от построения. Например, всем полком несколько заходов делать нельзя. Обычно несколько заходов делали группой до 10 самолетов, максимум до 12. Если зенитный обстрел недостаточно сильный, средний или чуть-чуть стреляют, тогда делаешь больше заходов. Вот здесь почти не стреляли, потому и крутились до тех пор, пока не израсходовали все боеприпасы, а потом еще и вхолостую заходили. Причем на выходе из пикирования, если обстановка в воздухе позволяла, то давали стрелку работать по наземным целям. Если предупреждают с земли, что в воздухе истребители противника, боже упаси стрелку расходовать свой запас — он его должен оставить на случай отражения атаки истребителей. Поработали, и ведущий собирает группу на «змеяке». Обратно летим опять же пеленгом. Однако в этом вылете на «змеяке» мой ведомый младший лейтенант Блудов, который был, очевидно, ранен, отрубил мне хвост винтом. Я успел дать команду стрелку Карпу Краснопееву: «Прыгай!» Бросил штурвал. Самолет в это время уже вошел в правый плоский штопор.левой рукой откинул назад фонарь. Он застопорился, а то если не застопоришь, он может скользнуть вперед и отрубить тебе голову. Рассуждать некогда, самолет-то уже падает без хвоста. Я сообразил, взялся за кольцо парашюта, чтобы потом его не искать. Перевалялся через правый борт кабины и ногами от левого борта кабины оттолкнулся в сторону вращения самолета (этому нас учили — если придется когда прыгать в штопоре, обязательно прыгайте в сторону вращения, а не в обратную, иначе зарубит винтом). Парашют раскрылся на высоте 100 метров. Я приземлился в центре небольшой поляны на вершине горы 1086, находившейся в трех километрах северо-западнее Русского перевала. Все произошло в течение десяти секунд, и что меня поразило — это тишина вокруг... Под горой проходила дорога, по которой шел поток техники: автомашины, солдаты, артиллерия, танки. Я увидел, как из-под горы в мою сторону направляются два пехотинца с лошадью в поводу. Я не знал, на чьей территории нахожусь, поэтому парашют собрал, в кусты отнес, и сам в кусты спрятался. Они подошли ближе, и я разглядел звездочки на шапках. Вылез из кустов, поздоровались и стали искать самолет. Нашли его в 50 метрах от места моего приземления. Он лежал между сломанными деревьями на краю обрыва. Мотор оторвался и висел над пропастью. Кабина летчика была сплюснута оторвавшейся приборной доской. Фонарь задней кабины был открыт. В кабине, уронив голову на грудь, лежал погибший Карп. Пехотинцы вытащили его из кабины, положили на лошадь и спустились вниз, к дороге. У дороги его и похоронили, дав салют. Надо сказать, что я был в шоке. Погиб Краснопеев, с которым мы сделали больше полусотни вылетов, погибли летчик Блудов и воздушный стрелок Попов. Их самолет после столкновения сначала перевернулся на спину, а потом вошел в отвесное пикирование, упал на землю и сгорел. Меня отправили на машине «Виллис» в Цисну, авиационный пункт управления, который направлял нас на цель, километров 8. Мое состояние было тяжелое... чумное. У них я заночевал, а на другой день отправили в штаб армии. А из штаба армии — домой. В Перемышле мы стояли. Вот так...

За год и два месяца я успел сделать 130 боевых вылетов, в основном в качестве ведущего групп. За успешное выполнение заданий командования мне было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». И кроме этого награжден тремя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды и десятью медалями.

## **Главная ударная сила (О. В. Растренин)**

По предвоенным взглядам, основной ударной силой в Красной Армии при осуществлении непосредственной авиационной поддержки наземных войск считалась штурмовая авиация.

Согласно Полевого устава Красной Армии (проект 1940 г.) на штурмовую авиацию

возлагались следующие боевые задачи: поддержка наземных войск с воздуха, нанесение ударов по танковым и моторизованным колоннам, уничтожение противника на поле боя, в районах сосредоточения и на марше, нанесение ударов по аэродромам, штабам и пунктам управления, транспортам, оборонительным сооружениям, мостам и переправам, железнодорожным станциям и эшелонам на них.

Тактикой предусматривались в основном два способа атаки: с горизонтального полета с высоты от минимально допустимой по условиям безопасности до 150 м и с «горки» с малыми углами планирования после подхода к цели на бреющем полете. Бомбометание производилось с бреющего полета с использованием взрывателей замедленного действия.

На вооружении штурмовых авиаполков состояли ударные варианты устаревших истребителей-бипланов И-15 бис и И-153. Считалось, что «бисы» и «чайки» могут применяться как штурмовики с бреющего полета и с пикирования с использованием авиабомб и реактивных снарядов.

Первый полноценный штурмовой самолет ВВС КА — бронированный Ил-2 АМ-38 — начал серийно выпускаться с марта 1941 г. По боевым возможностям Ил-2 существенно превосходил штурмовые варианты поликарповских бипланов.

По плану перевооружения ВВС КА к концу 1941 г. в пяти приграничных Военных округах самолетами Ил-2 планировалось вооружить 11 штурмовых авиаполков. Шесть полков штурмовой авиации во внутренних Военных округах и на Дальнем Востоке должны были освоить новый штурмовик к середине 1942 г. Кроме того, к концу года на Ил-2 предполагалось «посадить» и 8 ближнебомбардировочных авиаполков.

По состоянию на 22.06.41 г. группировка штурмовой авиации ВВС КА в пяти приграничных Военных округах включала 207 И-15 бис и 193 И-153.

Кроме этого, к началу войны в приграничные Военные округа поступило около 20 Ил-2, из них: 5 машин — в ПриОВО, 8 — в ЗапОВО, 5 — в КОВО и 2 Ила — в ОдВО. Однако ни один Ил-2 не был включен в боевой расчет за отсутствием летчиков, подготовленных к боевому применению на них.

Единственной авиа частью ВВС КА, полностью вооруженной современными штурмовиками, оказался 4-й ББАП ХВО, который к началу войны получил 63 Ил-2, но освоить их в полном объеме не успел.

Официально считается, что к началу войны на Ил-2 было переучено 60 пилотов (из 325 по плану) и 102 технических специалиста. Однако ни один из них к роковому дню не успел вернуться в свою часть.

Особо отметим, что никто из летчиков, переученных на Ил-2, оптимальной тактики боевого применения нового штурмовика не знал и не изучал ввиду отсутствия соответствующего наставления.

Дело в том, что приказ Наркома Обороны о проведении испытаний на боевое применение Ил-2 как в дневных, так и в ночных условиях был подписан только 31 мая 1941 г., а соответствующий ему приказ по НИИ ВВС — 20 июня. В то же время согласно директиве НКО от 17 мая 1941 г. войсковые испытания на боевое применение Ил-2 в составе одиночных экипажей и звеньев планировалось завершить в КОВО только к 15 июля этого года.

Отсутствие наставления по боевому применению Ил-2 самым негативным образом отразилось на эффективности авиационной поддержки войск, так как тактика боя, базирующаяся на довоенных взглядах применения легких штурмовиков, совершенно не подходила для Ил-2 и не обеспечивала полного использования его потенциальных возможностей.

Практической отработкой всего комплекса способов боевого использования Ил-2 пришлось заниматься в напряженной обстановке первого года войны ценой неоправданных потерь как летчиков, так и самолетов...

Большие потери авиации приграничных Военных округов с началом войны, качественное превосходство основной массы германских самолетов и, главным образом,

колоссальная концентрация авиационных сил на острие главного удара позволили немецким ВВС на решающих направлениях захватить практически неограниченное господство в воздухе и обеспечить эффективную авиационную поддержку своим войскам на поле боя. Тогда как советские войска поддержки с воздуха на поле боя фактически не получали и, как следствие, несли большие потери, в том числе и от немецкой авиации. Это объясняется влиянием многих факторов.

Уже 4 июля 1941 г. ставка Главного командования в своей директиве потребовала от командующих ВВС фронтов «...категорически запретить вылеты на бомбометание крупными группами». На поражение одной цели разрешалось выделять не более одного звена, в крайнем случае — не более одной эскадрильи.

С целью достижения непрерывности воздействия на противника командующий ВВС Западного фронта полковник Науменко в начале августа приказал применять самолеты Ил-2 только небольшими группами максимум по три-шесть самолетов в группе и наносить эшелонированные удары с временными интервалами 10—15 минут с различных высот и направлений.

На деле же все получилось не так, как задумывалось. Из-за недостатка сил и средств, отсутствия опыта организации боевых действий авиации и наземных войск, а также вследствие весьма неблагоприятных для ВВС КА условий воздушной войны непрерывного воздействия на войска противника обеспечить не удавалось. Небольшие группы штурмовиков появлялись над полем боя лишь эпизодически, делая между вылетами большие паузы.

Такая тактика и организация боевого применения штурмовой авиации резко снижала эффективность авиационной поддержки войск.

В директиве командующего ВВС КА от 18.07.41 г. по этому поводу указывалось:

«...авиационные части не сумели достигнуть должного взаимодействия с войсками в общевойсковом бою и тем самым не смогли своими усилиями эффективно влиять на его исход и в достаточной степени облегчать положение наземных войск. Наша авиация до сего времени действует без полного учета конкретных запросов войск, будучи слабо с ними связана».

Работа большинства авиационных штабов в этот период войны характеризовалась низкой оперативностью и плохим знанием обстановки командным составом. Тогда как именно от степени «организованности работы в штабах» зависело качество планирования и эффективность боевых действий авиации.

Положение усугублялось крайне неудовлетворительным состоянием системы связи штабов с подчиненными частями и соединениями и вышестоящими штабами.

Практически полное отсутствие радиосвязи с наземными частями вынуждало группы штурмовиков из-за боязни ударить по своим войскам в условиях быстроменяющейся наземной обстановки наносить удары по противнику не на линии боевого соприкосновения, где это было особенно необходимо, а за ней — на удалении пяти-шести километров по второстепенным целям.

В тех случаях, когда авиационные штабы заблаговременно получали распоряжения и планы боевых действий от общевойскового командования, то в большинстве случаев задачи авиации определялись в них совершенно неконкретно или в самом общем виде: «прочесать лес», «проштурмовать дорогу», «всеми штурмовиками вылетать и бить врага в районе...» и т.п. Что объяснялось слабым знанием и пониманием большей частью общевойсковых командиров боевых возможностей авиации и решаемых ею задач.

Посылаемые же от авиационных частей и соединений в штабы стрелковых дивизий делегаты («безлошадные» пилоты и штурманы), не имея связи со своими КП, могли оказать общевойсковому командованию лишь помощь в обозначении линии фронта и в грамотном составлении заявок на применение авиации. Но так как продолжительность прохождения заявки по инстанциям до авиачастей была порядка 8—12 часов, то о тесном взаимодействии

авиации и пехоты говорить не приходится — заявки выполнялись тогда, когда нужды в авиационном ударе уже не было.

Даже когда удары штурмовиков наносились в нужном месте и своевременно, общевойсковые командиры далеко не всегда в полном объеме могли воспользоваться результатами удара авиации вследствие несогласованности в действиях: переход в атаку наземных частей затягивался после удара штурмовиков на час и более, давая противнику возможность прийти в себя, и т.д.

К сожалению, понимание практической важности совместного планирования боевых действий наземных и авиационных частей и соединений пришло к советским командирам только через год войны. Первые упоминания в архивных документах об участии авиационных представителей в планировании боевых действий наземных соединений отмечаются с осени 1942 г.

Большой вред работе авиаполков и авиадивизий действующей армии наносило отсутствие у летного и командирского состава должного понимания значения штурманской службы в боевой деятельности ВВС.

По воспоминаниям генерала Б.В. Стерлигова (в то время главный штурман ВВС КА), в авиачастях «...началось нарушение элементарных правил подготовки и выполнения полетов». Предполетная подготовка в полках, как правило, не проводилась. Летный состав выполнял полеты без прокладки и проработки маршрута, без предварительных расчетов, без расчетов в воздухе; используя лишь простейшие методы — визуальную ориентировку и грубый подбор курса — «на глазок». Более того, многие авиаполки были плохо снабжены не только картами цели, но и полетными картами. Вследствие этого в частях имелись многочисленные случаи как невыполнения боевых задач, так и потерь материальной части.

Например, 28 августа 1941 г. из 10 экипажей 217-го ШАП 1-й РАГ, вылетевших на боевое задание, на свой аэродром (р-н Глухов) ни один не вернулся. По донесению комполка майора Шишкина, 3 Ил-2 «совершили посадки в неизвестном районе (разыскиваются), 7 на своей территории (из них 2 разбиты)...» Расследование показало, что основной причиной случившегося является «слабое знание летным составом района боевых действий и своего аэроузла...»

В архивных документах отмечаются случаи, когда не только рядовые летчики из состава вылетающей на боевое задание группы Ил-2, но и ведущие не всегда могли толком объяснить, какое боевое задание им поставлено, куда нужно лететь и что нужно бомбить и штурмовать, не говоря уже о таких тонкостях, как порядок следования к цели, направление захода на цель и выхода из атаки, распределение целей между экипажами и порядок применения оружия, место сбора после атаки и т.д.

Отсутствие достоверных разведанных о противнике и его намерениях в этот период войны вынуждало командующих фронтами ставить задачи на поражение авиацией одновременно как можно большего числа целей, что приводило к распылению и без того малочисленных сил ВВС фронтов. Более того, это требование зачастую удовлетворялось путем растаскивания полноценных штурмовых авиаполков на отдельные группы, которыми пытались заткнуть дыры на разных направлениях. Такие действия приводили не только к резкому снижению эффективности подавления войск противника, но и к большим потерям летного состава и самолетов.

Однако все же главным обстоятельством, определявшим недостаточную эффективность авиационной поддержки войск в это время, являлось отсутствие в ВВС КА эффективных противотанковых средств поражения, тогда как действовать приходилось в основном по бронированным целям вермахта.

В директиве ставки Верховного командования от 11 июля 1941 г. отмечалось:

«В истекшие 20 дней войны наша авиация действовала главным образом по механизированным и танковым войскам немцев. В бой с танками вступали сотни самолетов, но должного эффекта достигнуто не было...»

Действительно, как показали полигонные испытания, проведенные уже в ходе войны в НИП АВ ВВС КА, штатные авиационные пушки ШВАК и ВЯ-23 Красной Армии оказались малоэффективными при стрельбе по немецким танкам. Хорошие результаты при стрельбе по немецким трофейным танкам показывала только 37-миллиметровая авиапушка конструкции Б.Г. Шпитального ШФК-37. Однако самолетов с 37-миллиметровыми авиапушками к началу войны с Германией на вооружении ВВС КА не было.

Опыт боевого применения реактивных снарядов оказался неоднозначным. Среди строевых летчиков и командного состава ВВС КА существовали прямо противоположные точки зрения.

Некоторая часть боевых летчиков и командиров считала, что реактивные снаряды не эффективны в бою вследствие их большого рассеивания и предлагали снять ракетные орудия с Ил-2.

Другая часть летного и командного состава, как правило, это летчики и командиры с большим боевым опытом, наоборот, считала, что «ракетные снаряды и пушки — основное оружие самолета», и настаивала на увеличении числа ракетных орудий до 10—12, «хотя бы за счет снятия бомбовой нагрузки»:

«...Нерационально хорошую, дорогую машину посылать на штурмовку с малым числом РС».

В начале 1942 г. на Северо-Западном фронте два серийных Ила были оборудованы местными умельцами под подвеску 8 РС-82 и 8 РС-132 и затем успешно испытаны в боях. Кроме этого, в архивных документах имеются сведения о применении в бою вариантов Ил-2 с подвеской 24 (!) РС-82.

Имеющееся отрицательное мнение летного и командного состава ВВС в отношении эффективности РС объясняется главным образом повышенными дальностями пуска и неиспользованием всего комплекта снарядов в одном залпе. При грамотном использовании РС, то есть залпом с предельно допустимых по условиям безопасности дистанций, результаты стрельб были на порядок лучше.

Реактивные снаряды с бронебойной и осколочно-фугасной боевой частью типа РБС-82, РБС-132 и РОФС-132 имели существенно лучшие показатели рассеивания при стрельбе и значительно превосходили РС по бронепробиваемости.

К сожалению, Наркомат вооружения не смог наладить их устойчивое серийное производство практически до середины войны. Массовое применение на полях сражений РБС-132 и РОФС-132 отмечается лишь с весны 43-го, а РБС-82 — с лета 1944 г .

Вполне успешным было применение экипажами Ил-2 ампул АЖ-2 с самовоспламеняющейся жидкостью КС. Для поражения танка или автомашины было достаточно одного попадания ампулы. В случае массового сброса ампул обеспечивалась вполне приемлемая для боевого применения вероятность поражения целей.

Основным же средством поражения наземных целей в первом периоде войны оставались авиабомбы.

Наиболее «ходовыми калибрами» штурмовой авиации при действии на поле боя и в ближайшем тылу противника оказались фугасные авиабомбы калибра 50 кг , осколочные авиабомбы калибра 25 кг , а также более мелкого калибра.

Лучшие результаты при действии по танкам в то время показывали фугасные авиабомбы ФАБ-100, осколки которых пробивали броню толщиной до 30 мм при подрыве на расстоянии 1—5 м от танка. Кроме этого, от взрывной волны разрушались заклепочные и сварные швы танков. Но преимущество «сотки» реализовывалось лишь при условии сбрасывания их с высот не менее 300—500 м с использованием взрывателей мгновенного действия. Применение ФАБ-100 с бреющего полета было возможно лишь со взрывателем замедленного действия. Это сильно снижало эффективность поражения подвижных целей (танки, автомашины и т.д.), так как за время замедления взрывателя (22 сек.) последние

успевали отъехать на значительное расстояние от места падения бомбы.

Фугасные авиабомбы калибра 50 кг обеспечивали поражение осколками танковой брони толщиной лишь 15—20 мм при разрыве в непосредственной близости (0, 5—1 м).

В то же время вероятность попадания авиабомбы в танк или другую малоразмерную цель с горизонтального полета даже с небольшой высоты была весьма и весьма невысокой, особенно в реальных условиях боя, когда цели рассредоточены на значительной площади, как правило, хорошо маскировались и вследствие этого трудно обнаруживались с воздуха.

Положение отчасти спасало наличие в составе вооружения Ил-2 кассет мелких бомб КМБ (с августа 42-го — КМБ-2). Четыре кассеты обеспечивали общую загрузку до 600 кг осколочными бомбами калибра от 2, 2 до 25 кг и позволяли «засеять» бомбами значительную площадь.

Состав групп Ил-2 в начальный период войны в среднем не превышал трех-пяти самолетов. Атака цели производилась одиночными самолетами с высот от минимально допустимой по условиям безопасности полета 20—25 м и до 150—200 м с использованием всего арсенала вооружения в одном заходе. Подход к цели как в первом, так и во втором случаях производился на бреющем полете, причем во втором случае перед целью энергично выполнялась «горка» с набором требуемой для атаки высоты.

В случае отсутствия над целью истребителей противника или при слабой ПВО цель атакровалась штурмовиками в нескольких заходах (обычно два-три захода).

При действиях Ил-2 с бреющего полета легче достигались: внезапность удара по цели и уклонение от встреч с немецкими истребителями, ввиду трудности обнаружения штурмовиков на фоне местности, а при встрече с последними немецкие летчики не могли эффективно атаковать Илы, так как были стеснены в маневре.

К основным недостаткам бреющего полета и атак наземных целей с него можно отнести сложность выполнения маневра и ориентирования на местности во время выхода на цель, а также практическую невозможность ведения прицельной стрельбы и бомбометания. Кроме того, малое время пребывания над целью затрудняло рациональное распределение сил группы и огневых средств.

Как показал опыт боевых действий, а позже и полигонные испытания в НИП АВ ВВС, применение Ил-2 с бреющего полета не позволяло в полном объеме использовать все возможности этой машины, более того, было совершенно неправильным и оправдывалось лишь малочисленностью Ил-2 в составе фронтов и плохой организацией прикрытия своими истребителями.

«Особенно неумело применяются штурмовики (Ил-2), которые, боясь поражения, неразумно подчас используют бреющий полет на всем маршруте, в результате чего бывают потери ориентировки и невыполнение задания...» — отмечалось по этому поводу в указаниях штаба ВВС Западного фронта от 08.08.41 г.

Учитывая довольно успешный опыт применения истребителей старых типов для нанесения штурмовых ударов по наземным целям, в августе-сентябре 1941 г. была сделана попытка повысить эффективность авиационной поддержки войск путем формирования смешанных групп, состоящих из Ил-2 и истребителей типа И-153, И-15 бис, пушечных И-16 и ЛаГГ-3, которые базировались на одном аэродроме. При этом истребители находились в оперативном подчинении командира полка штурмовиков. Вполне естественно, такой «разношерстный» боевой состав значительно затруднял построение боевого порядка и управление группой в бою. Поэтому вскоре от формирования разнородных штурмовых авиагрупп отказались.

С целью улучшения условий атаки малоразмерных наземных целей с июля 1941 г. стали практиковать выведение ударной группы штурмовиков лидером. В качестве лидера применялись Су-2, Пе-2 или истребители. Для обозначения цели использовались бомбы и ампулы АЖ-2.

Начиная с августа 1941 г. летный состав 66-го ШАП ВВС Резервного фронта по

инициативе комполка полковника Щегликова стал применять самолеты Ил-2 с высот 600—1000 м, атакуя цели с пикирования в нескольких заходах. Условия обнаружения целей, построение боевого захода, прицеливания и стрельбы заметно улучшились, и, как следствие, повышалась точность стрельбы и бомбометания. Эффективность ударов штурмовиков заметно возросла, но увеличились и потери от огня МЗА противника. В этой связи командующий ВВС Резервного фронта генерал-майор Е.М. Николаенко, анализируя боевую работу полка, к сожалению, не понял всю ценность этого начинания для ВВС КА и категорически запретил действовать экипажам Ил-2 со средних высот. Понимая всю несуразность этого запрета, командир полка полковник Щегликов настаивал на повышении высот боевого применения Ил-2, за что и был наказан.

«...За невыполнение моих личных указаний об использовании Ил-2 с высот до 200—300 м командиру 66-го ШАП полковнику Щегликову объявляю выговор и предупреждаю о неполном служебном соответствии», — гласила директива командующего от 14.08.41 г.

В итоге правильная идея, обеспечивающая значительное повышение боевой эффективности Ил-2, осталась неизвестной летному составу штурмовой авиации Красной Армии и была заново «открыта» лишь весной 1942 г.

Приказом Наркома обороны от 19.08.41 г. был введен новый порядок награждения летчиков за успешные боевые вылеты. В соответствии с этим приказом летчики штурмовой авиации представлялись к боевой награде и получали денежную премию в размере 1000 рублей за 10 успешных боевых вылетов днем или 5 вылетов ночью по разрушению и уничтожению объектов противника. За последующие 10 боевых вылетов летчик-штурмовик мог быть представлен ко второй правительственной награде и к денежной премии в размере 2000 рублей. К представлению на звание Героя Советского Союза пилот Ил-2 имел право после 30 успешных боевых заданий днем или 20 боевых заданий ночью. Кроме этого, летчики штурмовой авиации представлялись к правительственной награде и к премии в размере 1500 рублей за 2 лично сбитых немецких самолета. За 5 сбитых самолетов противника пилот Ил-2 представлялся ко второй правительственной награде и к денежной премии в 2000 рублей. За 8 лично сбитых самолетов летчик-штурмовик представлялся к званию Героя Советского Союза и к денежной премии в 5000 рублей. Командир и комиссар штурмовой эскадрильи, выполнившей не менее 100 успешных боевых вылетов при потере не более трех Ил-2, представлялись к правительственной награде. Командир и комиссар штурмового авиаполка, успешно выполнившего не менее 250 боевых вылетов при потере не более шести Ил-2, представлялись к орденам Ленина.

Отныне все летчики, совершившие вынужденные посадки с убранными шасси или другие действия, выводящие материальную часть из строя без уважительных причин, должны были рассматриваться как дезертиры и предаваться суду Военного трибунала...

7 августа 1941 г. было принято решение ГКО, а за ним, 10 августа, вышел приказ командующего ВВС КА генерала П.Ф. Жигарева, согласно которому все штурмовые полки должны были перейти на трехэскадрильный состав с 33 самолетами в каждом полку. Однако в связи с большими потерями и огромными трудностями восполнения потерь в самолетном парке в этот период войны организационно-штатная структура была пересмотрена. Приказом Наркома обороны от 20 августа 1941 г. все штурмовые авиаполки, на вооружение которых поступали Ил-2, стали формироваться в составе двух эскадрилий по девять Ил-2 в каждой и двух машин в управлении полка (самолеты командира и его заместителя) — всего 20 самолетов.

Положение усугублялось еще и тем обстоятельством, что командование ВВС КА не уделяло в этот период войны должного внимания таким важным вопросам, как обеспечение надежного истребительного прикрытия штурмовиков и обучение летчиков-штурмовиков воздушному бою. Иногда на целую группу Ил-2 в качестве прикрытия выделялись всего один-два истребителя, а сами штурмовики при атаке неприятеля вместо того, чтобы принять бой, поддерживая друг друга огнем, пытались на скорости уйти от истребителей противника.

Немецкие «Мессершмитты» по всему комплексу летно-боевых качеств обладали явным преимуществом перед советскими истребителями, а летный и командный состав люфтваффе накопил огромный опыт воздушных боев и в этом отношении заметно превосходил советских летчиков и командиров, поэтому большие потери штурмовиков были вполне закономерным результатом.

В среднем в начальный период войны (июль — сентябрь 1941 г.) на одну боевую потерю Ил-2 приходилось 8—9 самолетовылетов, хотя в отдельных полках живучесть Ил-2 не превышала 3—4 боевых вылетов.

К осени 1941 г. положение дел с боеспособностью штурмовых авиаполков ВВС КА усложнилось еще больше.

Дело в том, что в условиях массового и поспешного освоения новой авиатехники произошло резкое снижение уровня подготовки технического состава авиаполков, поскольку соответствующая переподготовка вновь прибывающих специалистов практически не проводилась. Инженерно-авиационная служба авиачастей в это время на 90% была укомплектована техническим составом без специального образования, не имевшим ни достаточного опыта, ни глубоких знаний правильного обслуживания и ремонта неисправностей и боевых повреждений самолетов, оснащенных моторами жидкостного охлаждения. Вследствие этого новая боевая техника «успешно калечилась» на своих аэродромах и без противника.

Кроме того, в связи с приходом в авиационную промышленность малоквалифицированной рабочей силы — в лучшем случае выпускников ремесленных училищ, реально же подростков и женщин без специальной подготовки — качество сборки и эксплуатационная надежность штурмовиков Ил-2 резко ухудшились.

Как следствие этих недостатков, многие Илы до фронта просто не долетали — терпели аварии и катастрофы при перегоне с мест формирования полков к фронту, а на самих фронтах процент неисправных Ил-2 был очень высок, как, впрочем, и других типов самолетов. По состоянию на 1 октября 1941 г. в действующей армии почти половина штурмовиков Ил-2 были неисправными, а на 5 декабря — одна треть.

В октябре-ноябре резко возросли небоевые потери матчасти. В некоторых полках и дивизиях они почти равнялись боевым потерям. И это при условии, что подавляющая часть летчиков имели довоенную подготовку.

В сложившейся весьма сложной ситуации командование предпринимало самые жесткие меры с тем, чтобы ситуация не вышла из-под контроля и полки не утратили боеспособность. Командующий ВВС КА генерал П.Ф. Жигарев в декабре 1941 г. предупредил командующих ВВС фронтов и тыловых Военных округов о личной ответственности за небоевые потери матчасти и потребовал «все случаи небоевых потерь тщательно расследовать, привлекать виновных к ответственности по условиям военного времени...»

Как известно, «разбирались» в то время жестко. Например, 25 декабря в 232-м ШАП лейтенант Платонов, не выполнив боевого задания, посадил Ил-2 с убранными шасси. Штурмовик вышел из строя. Во время следствия свои действия летчик объяснил тем, что «в полете начало пробивать масло в кабину, и он решил вернуться на аэродром», а идя на посадку, «поставил рычаг на выпуск шасси, но так как сигнальный прибор был неисправный, не знал, что шасси не выпустились...» В результате Платонов был исключен из членов ВЛКСМ и предан суду Военного трибунала...

В июне-июле 1942 г. после проведения всесторонних исследований действенности вооружения Ил-2 применительно к укоренившимся в строевых частях способам нанесения ударов в НИП АВ ВВС была разработана более рациональная тактика его боевого применения, повышающая эффективность ударов примерно в 2—2,5 раза.

В соответствии с результатами стрельб в воздухе с самолета Ил-2 по немецкой технике было установлено, что атаковать короткую цель (танк, автомашина и т.д.) необходимо как минимум в трех заходах с крутого планирования под углами 25—30 градусов с высот 500—

700 м.

Например, в первом заходе осуществляется пуск РС залпом из четырех снарядов с дистанции 300—400 м. Во втором заходе выполняется сброс авиабомб на выходе из пикирования, и, начиная с третьего захода, цель обстреливается пушечно-пулеметным огнем с дистанций не более 300—400 м.

Атаку длинной цели (скопление пехоты и автотранспорта и т.д.) лучше всего было производить с бреющего полета и с планирования под углом 5—10 градусов с высот 100—200 м с последующим заходом на бомбометание.

В любом случае обязательным условием применения вооружения Ил-2 являлось раздельное использование каждого вида оружия.

В заключение отчета по испытаниям специалисты НИП АВ ВВС отмечали, что:

«...Для более рационального использования существующего вооружения самолета Ил-2 в борьбе с немецкими танками необходимо выделить штурмовые авиаполки, вооруженные Ил-2 с авиапушками ВЯ 23 мм, основной задачей которых должно быть действие по танкам. Летный состав этих частей должен пройти спецподготовку. ...Обратить особое внимание на повышение качества боевой подготовки летного состава штурмовых частей в ЗАП в прицельной стрельбе и бомбометании».

К сожалению, специальных противотанковых авиачастей, натренированных в борьбе с бронетехникой, в составе ВВС КА до конца войны так и не было создано.

Неудачей закончилась попытка повысить боевые свойства штурмовиков Ил-2 путем установки двух 37-миллиметровых пушек ШФК-37. К сентябрю 1942 г. было построено 12 таких самолетов, из которых 9 были направлены под Сталинград в 688-й ШАП 16-й ВА Донского фронта и одно звено — на Западный фронт в 289-й ШАП 1-й ВА.

Под Сталинградом Ил-2 с ШФК-37 действовали главным образом по самолетам на аэродромах и автотранспорту противника. В отдельных случаях — по огневым точкам на поле боя, бронемашинам и танкам.

Оказалось, что малый запас продольной устойчивости и усложнение техники пилотирования Ил-2 с ШФК-37 в сочетании с недостаточной жесткостью крыльевых пушечных установок и сильной отдачей самих пушек при стрельбе приводили к тому, что строевые летчики в одной прицельной очереди могли использовать не более трех-четырёх снарядов. В результате установка пушек ШФК-37 на самолет Ил-2 у большинства летчиков 688-го ШАП поддержки не нашла.

Что касается трех Ил-2 с ШФК-37, отправленных на Западный фронт, то их опыт боевого применения был более удачным.

Поскольку 289-й ШАП специально был подготовлен для действий по срыву железнодорожных перевозок, то Ил-2 с ШФК-37 проходили «обкатку», «работая» в основном по железнодорожным составам на перегонах и станциях.

Во всех вылетах действия Ил-2 с ШФК-37 сводились к поражению паровоза и грузов на платформах и в вагонах. Прекрасные результаты получались, если в составе эшелона находились цистерны с горючим. Для вывода из строя паровоза и немедленной его остановки оказалось достаточным двух пробоин в котле. Отмечалось, что снаряды БЗТ-37 поражали котел паровоза уже с первой очереди, поэтому летчик с хорошей летной и стрелковой подготовкой мог нанести поражения паровозу в двух-трех атаках. При этом паровоз выводился из строя в среднем до четырех часов и более. Эшелон останавливался, и появлялась возможность его быстрого уничтожения ударами других групп штурмовиков. Попадания 37-миллиметровых снарядов в тендер паровоза производили сильные разрушения приборов управления и наносили поражения личному составу бригады, что также приводило к остановке эшелона.

В целом летный состав 289-го ШАП оценил новый штурмовик положительно, отметив, однако, что для успешного применения самолета в бою требуется повышенная подготовка

летного состава в пилотировании самолета и прицельной стрельбе из пушек короткими очередями.

Отметим, что летчики 289-го ШАП прошли специальную подготовку для действий на предельном радиусе и в сложных метеоусловиях и имели большой налет на Ил-2 и боевой опыт, тогда как летный состав 688-го ШАП — в основном летчики-сержанты военного выпуска, большого налета на Ил-2 и опыта не имели. Очевидно, это сказалось и на выводах по испытаниям Ил-2 с «большими пушками».

В конечном итоге Ил-2 с пушками ШФК-37 в крупномасштабное серийное производство запущен не был.

К лету 1942 г. высоты боевого применения Ил-2 были повышены до 600—1200 м, а в штурмовых авиачастях Красной Армии стали широко осваивать методы нанесения ударов с пикирования.

Основной боевой единицей штурмовиков являлась эскадрилья. При этом, как показал боевой опыт, наибольшей гибкостью и маневренностью в воздухе обладала группа в составе не более 6—8 самолетов Ил-2.

Поиск оптимальных форм боевого применения Ил-2, обеспечивающих одновременно как эффективное подавление наземной цели, так и защиту штурмовиков от атак истребителей противника, привел к применению боевого порядка «замкнутый круг самолетов».

Атака цели производилась с пикирования под углами 25—30 со средних высот группами не менее 6—8 Ил-2. Поиск малоразмерных и подвижных целей на поле боя существенно облегчался, улучшались условия прицеливания, повышалась точность стрельбы и бомбометания. При этом каждый экипаж имел достаточную свободу маневра для осуществления как прицельного бомбометания и стрельбы по наземной цели, так и огневого воздействия на немецкие истребители, атакующие впередиидущий штурмовик.

Считается, что первыми, кто применил этот боевой прием, были летчики 288-го ШАП 243-й ШАД ВВС Северо-Западного фронта. В мае 1942 г. они атаковали цель из «замкнутого круга». Но это не совсем так. На первенство в этом вопросе претендует инструкторский состав 1-й запасной авиабригады. Возможно, что боевой порядок «круг» впервые был применен на фронте где-то в ноябре или в начале декабря 1941 г. Во всяком случае, особенности применения «круга» обсуждались в конце декабря 1941-го на 1-й Военно-технической конференции при 1-й ЗАБ в Куйбышеве. Но тогда у большей части летного состава «круг» и атаки со средних высот большого энтузиазма не вызвали. Слишком сильно верили летчики-штурмовики в бреющий полет как единственное средство спасения от истребителей люфтваффе — основного противника Ил-2 в тот период. Найти действительного автора «круга» пока не удалось.

Отметим, что, как следует из архивных документов, инструкторский состав 1-й ЗАБ претендует и на первенство во внедрении в практику метода бомбометания Ил-2 с пикирования со средних высот.

Боевой порядок «круг» самолетов стал основным тактическим приемом Ил-2 при нанесении бомбоштурмовых ударов по наземным целям.

Позже штурмовыми авиаполками стал применяться «свободный круг», в этом случае выдерживалось лишь общее направление «круга», дистанция между Ил-2 могла изменяться, и имелась возможность выполнять довороты влево и вправо. Во всем остальном каждому летчику предоставлялась полная свобода действий.

Отметим, что, несмотря на массу достоинств боевого порядка «круг», последний все же — не обеспечивал огневую поддержку экипажа, выходящего из атаки, так как идущий следом штурмовик в это время был занят атакой цели и не мог эффективно противодействовать как зенитной артиллерии, так и немецким истребителям. Это позволяло противнику сосредоточивать огонь зенитной артиллерии и усилия своих истребителей на самолете, выходящем из атаки.

В этой связи в боевой состав групп Ил-2 стали включать специальную группу, которая

перед выходом на цель ударной группы осуществляла подавление ПВО противника в районе цели.

Боевой опыт штурмовых авиаполков 8-й ВА показал, что для эффективного подавления зенитных точек необходимо было выделять не менее двух-четырех экипажей из состава группы в шесть-десять Ил-2. В случае особо сильной ПВО рекомендовалось подавлять зенитные расчеты огнем всей группы и только после этого атаковать цель.

Оценки показывают, что если для огневого подавления МЗА противника выделялось звено Илов, то вероятность поражения зенитным огнем атакующих цель Ил-2 снижалась примерно в 2 раза.

Поскольку специализированных боевых самолетов (фронтовых бомбардировщиков, разведчиков и т.д.) на фронте катастрофически не хватало, то для восполнения «пробела» в системе авиационного вооружения командование ВВС КА пыталось использовать имеющиеся под рукой штурмовики, благо что Ил-2 обладал некоторым «запасом» универсальности и производился в больших количествах.

По этим причинам самолеты Ил-2, помимо штурмовых действий, привлекались и для выполнения несвойственных штурмовикам боевых задач, а именно: ведение визуальной и инструментальной разведки в интересах авиационного и общевойскового командования, бомбардировка скоплений войск в тылу противника, разрушение железнодорожных станций, нанесение ударов по надводным кораблям и транспортам противника и т.д.

17 июня 1942 г. приказом Народного Комиссара Обороны категорически запрещался выпуск в боевой вылет штурмовиков Ил-2 без бомбовой нагрузки. Более того, «стандартная» бомбовая нагрузка для Ил-2 в различных вариантах была установлена в 600 кг — так называемый «сталинский наряд». При этом «...за каждые 4 вылета с полной бомбовой нагрузкой (т.е. 600 кг . — *Прим. авт.* ) при выполнении боевого задания по бомбометанию и штурмовым действиям по живой силе противника или по танкам и мотоколоннам...» для летчиков-штурмовиков устанавливалось «денежное вознаграждение в размере 1000 рублей».

В июне 1942 г. заместитель начальника артиллерии Красной Армии генерал Тихонов обратился к главному инженеру ВВС КА генералу А.И. Репину с просьбой в кратчайшие сроки организовать сравнительные испытания двухместных самолетов Як-7В и Ил-2У в качестве разведчиков и корректировщиков артогня.

По результатам сравнительных испытаний этих машин в 623-м ШАП Главное управление начальника артиллерии отдало предпочтение Ил-2У, требовавшему меньших переделок и обеспечивавшему лучшие условия для работы наблюдателя. В дальнейшем был создан и выпускался в небольших количествах самолет Ил-2КР — разведчик-корректировщик огня артиллерии.

Необходимо отметить, что эффективность боевого применения Ил-2 при решении «не штурмовых» задач была все же не настолько высока, как того хотелось бы.

С началом использования Ил-2 в качестве дневного бомбардировщика выяснилось, что для эффективного решения боевых задач самолету явно не хватает «веса» и «калибра» бомбовой нагрузки. Требовалось «поднять» бомбовую нагрузку как минимум до 1000 кг и ввести в номенклатуру подвешиваемых бомб авиабомбы калибра 500 кг .

Кроме этого, имеющаяся на Ил-2 специальная разметка бронекозырька и капота самолета не обеспечивала требуемые точности бомбометания со средних высот. В основном летчики осуществляли бомбометание по выдержке времени, то есть по «сапогу». Использование же разработанного в июле 1942 г. специального временного механизма штурмовика ВМШ-2, повышающего точности бомбометания с горизонтального полета и с пикирования, поддержки у летного состава не нашло по причине ограниченности диапазона высот боевого применения и дискретности их выбора.

Бомбометание с горизонтального полета с помощью ВМШ-2 могло производиться с высот 70, 100, 200, 300 м и выше (все кратно 100 м ), а бомбометание на выходе из пикирования только с высоты 400 м , хотя ввод в пикирование осуществлялся с различных высот (от 600 м до 1200 м ). Это приводило к излишнему однообразию тактических приемов

над целью, и противник наносил Ил-2 тяжелые потери, в основном огнем МЗА.

Как разведчик Ил-2 оказался почти «слепым», а использование самолета в качестве морского «хантера» серьезно ограничивалось недостаточной дальностью полета, отсутствием необходимых аэронавигационных приборов и несоответствием системы вооружения степени уязвимости надводных целей противника.

С поднятием «рабочих» высот резко обострилась проблема истребителей люфтваффе. Действия Ил-2 со средних высот без прикрытия своих истребителей стали практически невозможными, так как при уходе группы от цели замыкающие самолеты обычно отставали, подвергались атакам истребителей противника и, «как закон», сбивались. Даже при наличии прикрывающих истребителей было практически трудно обеспечить защиту штурмовиков в растянутом боевом порядке. Отсутствие же налаженной двусторонней радиосвязи между штурмовиками и истребителями сопровождения только усугубляло положение.

Потери самолетов Ил-2 от воздействия истребительной авиации противника, усредненные за период 1941—1942 гг., составили около 60% от общего числа не вернувшихся штурмовиков. В некоторых частях и соединениях потери Ил-2 от истребителей доходили до 80% всех боевых потерь.

В силу огромных потерь от истребителей у летного состава штурмовых авиачастей Красной Армии в это время, как выразился командир 11-й ГвШАД полковник А.Г. Наконечников, «...было такое настроение, что штурмовику драться с истребителями противника вообще невозможно... мол, „летчик-штурмовик — это смертник“, а у некоторых слабых духом, которые боялись за свою жизнь, появлялась трусость». По этим причинам «...группы штурмовиков при встрече с истребителями противника в бой не вступали, а чаще всего по существу бежали с поля боя на бреющей высоте, в результате чего несли колоссальные потери, нередко теряя полные группы».

Бронекоробка Ил-2 в типовых условиях боев не спасала от разрушающего действия боеприпасов немецких 20-миллиметровых авиационных пушек и крупнокалиберных пулеметов, не говоря уже о снарядах 37-миллиметровых зенитных автоматов. Хорошая защита обеспечивалась только от пуль нормального калибра.

Для поражения штурмовика Ил-2 было достаточно в среднем одного попадания снарядов калибра 37 мм или трех-четыре попадания 20-миллиметровых снарядов.

Наиболее решительные и передовые летчики-штурмовики в поисках путей снижения потерь Ил-2 от истребителей пришли к единственно правильному выводу: Ил-2 может и должен вести активный воздушный бой с истребителями противника.

Практическая отработка боевых приемов борьбы с истребителями показала, что оптимальным боевым приемом борьбы группы Ил-2 были «ножницы». Уходить из-под атаки «Мессершмитта» сзади летчикам Илов было целесообразно скольжением с креном 20 градусов. В этом случае «мессер» лишался возможности вести по штурмовику прицельный огонь.

Основным же тактическим приемом Ил-2 при отражении атак истребителей люфтваффе стал боевой порядок «круг» самолетов.

Для построения эффективного оборонительного «круга» в группе должно было быть не менее шести Ил-2. Каждый из экипажей, находясь в «кругу», нес полную ответственность за защиту впередиидущего самолета и не имел права оставлять своего места. Экипажи были обязаны в целях отражения атак истребителей маневрировать по горизонту разворотами влево и вправо, а по вертикали кабрированием и планированием.

В тех случаях, когда штурмовики прикрывались своими истребителями, оборонительный «круг» строился ниже истребителей, образуя нижний ярус, что создавало условия для хорошего взаимодействия между истребителями прикрытия и штурмовиками.

Для обеспечения лучших условий ведения воздушного боя от командиров полков и ведущих групп требовалась в каждом полете организация надежной двухсторонней радиосвязи между штурмовиками и истребителями прикрытия.

Показательные воздушные бои, разработка рекомендаций по ведению воздушного боя

и, самое главное, усилия комсостава ВВС КА по внедрению в сознание летчиков веры в боевые возможности Ил-2 и уверенности в своих силах сделали свое дело: в анналах истории войны имеется много поучительных примеров успешного проведения воздушных боев на Ил-2.

Так, 3 сентября 1942 г. командир эскадрильи 694-го ШАП 3-й ВА капитан П.С. Виноградов после нанесения в составе шести Ил-2 бомбоштурмового удара на выходе из атаки подвергся нападению четырех истребителей люфтваффе Vf— 109F . «...Невзирая на численное превосходство противника, оставшись один, смело вступил в бой с истребителями, в котором сбил 2 Me — 109F , остальных заставил покинуть поле боя». Через шесть дней приказом командующего ВВС КА генерал-лейтенанта А.А. Новикова за проявленные мужество и храбрость Виноградову было присвоено внеочередное воинское звание «подполковник», и он был назначен на должность командира 684-го ШАП.

5 февраля 1943 г. группа Ил-2 299-й ШАД 15-й ВА вследствие нехватки истребителей была послана в район г. Ливны на прикрытие (!) боевых порядков наземных войск от ударов немецкой бомбардировочной авиации. После окончания патрулирования при уходе от линии фронта лейтенант Кальчик отстал от группы и был атакован со стороны задней полусферы одним Vf-109. Видя, что «Мессершмитт» догоняет его на большой скорости, лейтенант убрал газ и повернул штурмовик вправо. Истребитель выскочил из-под левой плоскости вверх. Лейтенант Кальчик повернул свой Ил и дал по противнику пушечную очередь — объятый пламенем истребитель врезался в землю. В это время Ил-2 был атакован слева сзади еще одним «Мессершмиттом». Когда противник сблизился на дистанцию открытия огня, лейтенант Кальчик повторил тот же маневр, но с поворотом влево. В результате «мессер» выскочил вперед Ил-2 из-под правой плоскости. От пушечной очереди Vf-109 буквально развалился на части и упал на землю, Свидетелем этого воздушного боя стал командующий 15-й ВА генерал-майор Пятыхин. По окончании боя генерал немедленно послал командиру 299-й ШАД полковнику Крупскому телеграмму:

«За мужество в воздушном бою в районе Ливны летчика-штурмовика, сбившего два Me-109, награждаю орденом Красного Знамени. Сообщите фамилию героя».

Вечером этого же дня лейтенанту Кальчику был вручен орден.

Отметим, что наивысший результат среди советских летчиков-штурмовиков в борьбе с немецкими истребителями показал дважды Герой Советского Союза капитан А.Н. Ефимов (будущий маршал и Главком ВВС), воевавший в годы войны сначала в 198-м, а затем в 62-м штурмовых авиаполках.

Выполнив за годы войны 285 боевых самолетовылетов, А.Н. Ефимов 58 раз вел воздушные бои с немецкими истребителями, в которых официально сбил семь самолетов противника. На его счету успешные воздушные бои в одиночку против четверки и против восьмерки истребителей люфтваффе.

Пилотируя Ил-2 на грани его возможностей, Ефимов затягивал немецкие истребители на малые высоты, где они не могли воспользоваться преимуществом в скорости и маневре, и добивался успеха.

В связи с большими потерями штурмовиков от истребителей люфтваффе с октября 1942 г. в серийное производство был запущен двухместный вариант Ил-2 с оборонительной установкой под пулемет УБТ.

Кабина воздушного стрелка была оборудована за пределами бронекорпуса. Стрелок размещался спиной к задней бронеперегородке на подвесной брезентовой лямке и был защищен со стороны хвоста самолета бронеплитой толщиной 6 мм . Бронезащита снизу, с боков и сверху отсутствовала. Фактически воздушный стрелок на Ил-2 был «голым» по пояс, поскольку бронешиток в типовых условиях боев носил весьма формальный характер, так как пробивался боеприпасами немецких авиапушек и крупнокалиберных пулеметов.

Считалось, что мощность огня пулемета УБТ в сочетании с маневром штурмовика

вполне обеспечивает надежную защиту от атак истребителей противника со стороны задней полусферы.

Рост полетного веса привел к увеличению нагрузки на крыло и к уменьшению энерговооруженности штурмовика. Одновременно сдвиг центровки назад привел к ухудшению взлетно-посадочных характеристик и пилотажных качеств самолета. Вертикальная и горизонтальная маневренность ухудшилась. Усложнилось и боевое маневрирование.

Положение несколько спасла установка на Ил-2 форсированного на взлетном режиме мотора АМ-38ф. Взлетные характеристики Ил-2 улучшились. Максимальная скорость и скороподъемность у земли возросли.

После перевооружения штурмовых авиачастей на двухместный вариант Ил-2 и изменения тактики его боевого применения потери Илов уменьшились в среднем в 1,5—2 раза.

Однако собственно боевые возможности Ил-2 АМ-38ф при действии по наземным целям заметно снизились.

Поскольку в продольном отношении штурмовик стал более неустойчивым, то условия для ведения прицельного огня из стрелково-пушечного вооружения самолета, особенно на планировании и в боевом порядке «круг», ухудшились. Введение боковых поправок в прицеливание стало несколько сложнее, особенно для молодого летного состава, имеющего невысокую летную подготовку.

Кроме этого, недостаточная устойчивость в продольном отношении и большая инертность требовали от летчиков повышенного внимания при пилотаже в составе группы, особенно при выполнении виражей и боевых разворотов, а также увеличенных дистанций между самолетами в боевых порядках.

Соответственно усложнилось и выполнение боевого маневрирования при атаке цели и противозенитного маневра (с потерей скорости и с несколько меньшими перегрузками). Как следствие, вероятность сбития Ил-2 огнем малокалиберной зенитной артиллерии оказывалась повышенной.

Одновременно с совершенствованием тактики боевого применения авиации на поле боя полным ходом шла работа по совершенствованию организационной структуры и управления авиасилами Красной Армии.

После создания 5 мая 1942 г. 1-й воздушной армии к концу года были реорганизованы в воздушные армии все остальные ВВС действующих фронтов.

Одновременно с этим происходило формирование авиационных корпусов резерва Главного командования и переформирование в однородные смешанных авиадивизий и авиаполков.

Штурмовая авиадивизия теперь стала состоять из трех штурмовых авиаполков и одной отдельной штрафной штурмовой эскадрильи.

Штурмовые авиаполки переводились на 32-самолетный состав: 2 эскадрильи по 10 Ил-2 и 2 Ил-2 в управлении полка (самолеты командира и штурмана полка).

Несмотря на увеличение численного состава штурмовых авиаполков, новые штаты все еще не отвечали требованиям войны. Боевой опыт показал, что эскадрилья из 10 самолетов уже на третий-четвертый день боев из-за потерь «выдыхалась» и обычно могла работать только шестеркой, что не позволяло должным образом организовывать борьбу с зенитной артиллерией и истребительной авиацией противника...

По общему мнению, требовалось штат штурмовой эскадрильи увеличить до 14 самолетов (3 звена по 4 Ил-2 и по одному самолету у командира и штурмана эскадрильи), а штат полков — до 45 Ил-2, 1 Ил-2У и 1 У-2. В этом случае эскадрилья из 14 самолетов в основном работала бы восьмеркой. Кроме того, два командирских Ил-2 являлись как бы резервными, что позволяло продолжительное время строить боевые порядки эскадрильи в зависимости от задачи и обстановки. На 40-самолетный состав штурмовых авиаполков ВВС КА перешли только в 1944 г.

Относительная простота, изготовления самолетов на авиазаводах и освоения летным составом при переучивании позволяла довольно быстро формировать маршевые авиаполки на штурмовиках и восполнять убыль штурмовой авиации на фронте. Однако в вопросах формирования, комплектования и боевой подготовки штурмовых авиаполков имели место серьезные просчеты.

Дело в том, что восполнение потерь воздушных армий в этот период осуществлялось путем вывода из их составов штурмовых авиаполков, понесших наибольший урон, и ввода в бой свежих маршевых полков. В свою очередь, прибывшие на замену полки вследствие «некоторого отхода летного состава и материальной части» уже через несколько дней имели в строю не более четырех-пяти исправных машин. Быстрая потеря боеспособности полков приводила к частой их сменяемости на фронте. При этом опытный летный состав из фронтовых полков, успевший к моменту вывода с фронта хорошо изучить район боевых действий, тактику немецких зенитчиков и истребителей, а также боевые возможности Ил-2 и тактику его применения, надолго выбывал из боя. Более того, выводимые в тыл авиаполки нередко подвергались коренной реорганизации, в результате чего теряли боевые традиции и преемственность боевого опыта, а после доукомплектования направлялись на другое операционное направление.

Большая потребность в штурмовых авиаполках вынуждала командование ВВС КА сокращать сроки подготовки и переучивания летного состава на новой материальной части, что не могло не отразиться на качестве. Полки формировались наспех, летать в строю толком не учили, бомбометание и стрельбу давали ограниченно и т.д. Например, средний налет при подготовке одного летчика-штурмовика на самолете Ил-2 в 1-й запасной авиабригаде перед убитием на фронт в июле-августе 1941 г. составил всего 4 часа 20 минут (несколько полетов по кругу, два-три полета в зону, два-три полета на полигон, два-три полета на групповую слетанность).

Командир 61-го ШАП подполковник С.Н. Мамушкин в письме на имя генерала П.Ф. Жигарева еще в декабре 1941 г. указывал:

«Необходимо решительным образом перестроить подготовку полков для выполнения боевых заданий на фронте. ...Спешки в этом вопросе не должно быть, ибо есть горькие опыты отдельных полков, которые существовали на фронте один-два дня, по причине того, что зачастую полки формировались за один-два дня до отлета — отсюда командиры всех степеней в полку не знали своих подчиненных не только по их технике пилотирования, но даже по фамилиям. ...Отработав основной и главный вопрос техники пилотирования (одиночно, звеном и эскадрилей), научив параллельно с этим отличному знанию матчасти и правилам сохранения и восстановления ориентировки — можно смело сказать, что потери в материальной части и летного состава штурмовой авиации резко сократятся и качество выполнения боевых заданий значительно улучшится».

Начальник Управления формирования, комплектования и боевой подготовки ВВС КА генерал А.В. Никитин так вспоминал об этом времени:

«На грани катастрофы находились ВВС КА в 1941 г. из-за недостатка авиационных резервов, и прежде всего летчиков. Фактически никакого запаса летного состава перед войной 1941 г. у нас не оказалось, несмотря на то, что, начиная с 1938 г., Осоавиахимовские организации докладывали в ЦК о выполнении задания по подготовке летчиков и все были довольны. ...Парадоксально, но нашим резервом в 1941 г. оказался летный состав, оставшийся без самолетов в результате внезапного налета по нашим аэродромам...»

Собственно говоря, именно этот резерв и позволил командованию ВВС КА в июле — сентябре буквально за считанные дни формировать штурмовые авиаполки на самолетах Ил-2.

Например, 74-й ШАП был переучен на новом штурмовике за 6 дней, 61-й ШАП — за 12 дней, 62-й ШАП — за 8 дней, 237-й ШАП — за 7 дней, 198-й ШАП — за 7 дней, 232-й ШАП — за 8 дней, 503-й ШАП — за 10 дней.

К осени 1942 г. положение ухудшилось еще более, так как в полки действующей армии вместо погибших летчиков с довоенной подготовкой в большом количестве стали поступать летчики-сержанты выпуска военного времени, которые не только не имели боевого опыта, но и большого налета на боевом самолете. В наиболее благополучных полках летчиков-штурмовиков, имевших хоть какой-то боевой опыт, насчитывалось не более 30% (из них 40—60% на Ил-2, остальные — на Р-5, У-2, СБ, Пе-2), летчиков, окончивших летную школу и имевших опыт полетов на Ил-2 (от 3 до 20 часов, при среднем налете на одного летчика 13 часов), — не более 40%, остальные 30% приходились на летчиков из летных школ с небольшим налетом на самолетах старого типа.

Очевидно, что штурмовые авиаполки не могли обладать боевыми возможностями (слетанностью, бомбардировочной, стрелковой и тактической выучкой и т.д.), адекватными сложившейся обстановке на фронте, и ожидать от них высокой эффективности и живучести в бою, естественно, не приходилось.

В сентябре 1942 г. командир 228-й ШАД полковник В.В. Степичев был вынужден обратиться к заместителю заведующего авиационным отделом ЦК ВКП(б) Н.С. Шиманову с докладом, в котором обращал внимание руководства страны на совершенно недопустимое положение дел с боевой подготовкой летного состава для штурмовых авиаполков. Степичев требовал «...своевременно отрабатывать в ЗАБ вопросы боевого применения, в части воздушного боя, групповую слетанность пар и групп из пар, радиосвязь».

Однако действенных мер, направленных на улучшение боевой подготовки летчиков-штурмовиков, принято не было.

Даже гвардейские авиаполки на протяжении всей войны комплектовались из рук вон плохо. По словам заместителя командира 7-го гвардейского ШАП м-ра Гудименко:

«Не только руководящий состав, а даже стрелки авиавооружения не подбирались соответствующим образом, в результате в полк прибывали на пополнение люди из штрафных рот, других частей, откуда их отправляли, как крайне недисциплинированных и т.д. Отсюда и те повышенные требования, которые ставятся Гв. частям, полностью не выполнялись и часть почти ничем не отличалась в работе от негвардейской...»

Помимо уровня боевой подготовки летного состава, успешность действий штурмовиков в значительной мере ограничивалась успехами или неудачами своих истребителей по завоеванию господства в воздухе. Экипажам Ил-2 в условиях активного противодействия истребительной авиации противника требовалось надежное истребительное прикрытие, а его не было. Воздушные армии ВВС КА испытывали катастрофическую нехватку истребителей, понесших в воздушных боях значительные потери. В действиях же последних имелись серьезные недостатки.

Летный состав, ввиду спешки при формировании истребительных полков (в основном из летчиков-сержантов), не был в достаточной мере подготовлен к ведению активного воздушного боя. Тактику и манеру ведения воздушного боя истребителями люфтваффе советские летчики знали плохо. Также плохо знали боевые и летно-тактические возможности немецких самолетов. Существующие боевые уставы и наставления в полках должным образом не изучали, соответственно этому была и дисциплина их исполнения в бою. Большинство летчиков-истребителей имели слабую осмотрительность в воздухе, слетанность в парах и группах, воздушный бой в составе звена и эскадрильи вести практически не могли. Стрелковая подготовка также оставляла желать много лучшего. В бой иногда вводились летчики не только без проверки их техники пилотирования, но и вообще не знающие район боевых действий.

Как правило, после начала воздушного боя ведомые теряли своего ведущего,

стремились действовать в одиночку, выходили из атаки вниз и «прятались под ведущими». В результате «...имелось много случаев оставления ведущих одних, а отсюда частые потери опытных кадров и более смелых летчиков».

При прикрытии штурмовиков истребители не делились на прикрывающую и ударную группы, эшелонирования по высоте не применяли, а при встрече с истребителями люфтваффе оставляли своих подопечных без защиты, легко увлекаясь воздушным боем, а то и просто уклонялись от боя, позволяя противнику безнаказанно сбивать штурмовики.

По поводу действий истребителей Красной Армии представитель Ставки ВГК генерал армии Г.К. Жуков, секретарь ЦК ВКП(б) Г.М. Маленков и командующий ВВС КА генерал А.А. Новиков в начале сентября 1942 г. подали на имя Верховного главнокомандующего И.В. Сталина докладную записку, в которой писали:

«В течение последних шести-семи дней наблюдали действие нашей истребительной авиации. На основании многочисленных фактов пришли к убеждению, что наша истребительная авиация работает очень плохо. Наши истребители даже в тех случаях, когда их в несколько раз больше, чем истребителей противника, в бой с последними не вступают. В тех случаях, когда наши истребители выполняют задачу прикрытия штурмовиков, они также в бой с истребителями противника не вступают, и последние безнаказанно атакуют штурмовиков, сбивают их, а наши истребители летают в стороне, а часто и просто уходят на свои аэродромы.

То, что мы вам докладываем, к сожалению, является не отдельными фактами.

Такое позорное поведение истребителей наши войска наблюдают ежедневно. Мы лично видели не менее десяти таких фактов. Ни одного случая хорошего поведения истребителей не наблюдали...»

После детального анализа ситуации Сталин подписал приказ «Об установлении понятия боевого вылета для истребителей» (№ 0685 от 09.09.42 г.), в котором приказал:

«1. Считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором истребители имели встречу с воздушным противником и вели с ним воздушный бой, а при выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором штурмовики и бомбардировщики при выполнении боевой задачи не имели потерь от атак истребителей противника. ...4. Летчиков-истребителей, уклоняющихся от боя с воздушным противником, предавать суду и переводить в штрафные части — в пехоту. 5. Приказ объявить всем истребителям под расписку...»

Помимо слабой тактической и боевой выучки советских летчиков-истребителей, на положение в воздухе серьезное влияние оказывали и недостаточные лётно-технические данные самолетов-истребителей, стоявших в это время на вооружении частей ВВС КА. В отчетах по войсковым испытаниям истребителей Ла-5, Як-1 и Як-7 отмечалось, что краснозвездные ястребки были не в состоянии вести активные наступательные бои с основными истребителями люфтваффе этого периода (Vf-109F-4 и Vf-109G-2). «Яки» и «лавочкины» уступали «мессерам» на всех основных высотах воздушных боев по максимальной скорости, вертикальному маневру и разгонным характеристикам. Истребители противника имели преимущество также и в случае одновременного набора высоты, что немцы, собственно, и делали — если им был невыгоден бой на виражах, то они легко уходили «горкой» вверх. На пикировании «мессеры» также «обставляли» советские машины.

Серьезное преимущество в бою летчикам люфтваффе давала установленная на немецких истребителях автоматика управления агрегатами винтомоторной группы. Система обеспечивала автоматизированное управление регулированием топливной смеси, температуры охлаждающей жидкости и масла, а также скоростями нагнетателя и шагом

винта. При этом автомат постоянных оборотов винта был связан с сектором газа, каждому положению которого соответствовало «равновесное число оборотов». На ручке сектора газа имелся двух-позиционный электрический тумблер, посредством которого можно было затяжелить или разгрузить винт.

Наличие такой автоматики позволяло немецким летчикам при ведении воздушного боя полностью сосредоточиться только на пилотировании самолета и стрельбе, используя при этом лишь сектор газа, педали и ручку управления. Для сравнения: советским летчикам при ведении воздушного боя на вертикали приходилось одновременно пилотировать самолет, стрелять, регулировать шаг винта, управлять высотным корректором, переключать скорости нагнетателя, следить за положением заслонок водо — и маслорадиаторов. При бое на виражах было проще — можно было ограничиться только управлением сектором газа. Словом, на «мессере» было намного легче, чем на «яках» и «лавочкиных», воевать и реализовать в скоротечном воздушном бою потенциальные возможности самолета. Особенно это было важно для молодых летчиков, не имеющих ни боевого опыта, ни большого налета на боевом самолете.

По общему мнению, летного состава 16-й и 8-й ВА, а также комиссии НИИ ВВС КА, проводившей оценку боевых свойств истребителей, стоявших на вооружении авиачастей воздушных армий сталинградского направления, для успешного исхода воздушного боя необходимо было двукратное превосходство в силах над немецкими летчиками...

Несмотря на качественный и количественный рост, штурмовая авиация Красной Армии в конце 1942-го — начале 1943-го еще не могла действовать одновременно на всю глубину оперативного построения обороны противника.

Например, в контрнаступлении под Сталинградом авиационная поддержка войск проводилась путем последовательного переноса усилий с одной оборонительной позиции на другую. Так было в 8-й ВА в период поддержки 51-й и 57-й армий.

Сражение под Сталинградом показало, что эшелонированные действия штурмовиков Ил-2 группами по шесть-восемь самолетов все же не решают задачи эффективного подавления системы обороны противника.

Оценки показывают, что в типовых условиях боев первого периода войны при средней плотности четыре-пять Ил-2 на 1 км фронта на участках прорыва штурмовики могли уничтожить или вывести из строя не более 1% всех целей на поле боя. В то же время, исходя из боевых возможностей бомбардировочной авиации ВВС КА и артиллерии в этот период войны, от штурмовой авиации требовалось подавлять как минимум 5% целей на 1 км фронта. В противном случае общевойсковые армии несли большие потери от огневых средств противника, а темпы наступления не обеспечивали перерастание тактического успеха прорыва обороны в оперативный.

Действительно, боевой опыт первого периода войны показал, что темпы прорыва тактической зоны обороны в среднем составляли 2—4 км в сутки. Это позволяло противнику за счет своевременного маневра тактическими и оперативными резервами, а также перегруппировки войск парировать удары Красной Армии.

Для всех авиационных и общевойсковых командиров Красной Армии стало очевидным, что только массированные действия авиации по переднему краю противника на узких участках фронта, увязанные по времени и месту с действиями наземных войск, могли дать ощутимый результат. Обстановка настоятельно требовала повсеместного совершенствования организации боевых действий авиации и наземных войск и тактики боевого применения Ил-2.

В феврале-марте 1943 г. штабом ВВС КА на основе обобщения опыта боевых действий были отработаны основные положения применения авиации в наступательной операции. Офицер Генерального штаба при 3-й ВА подполковник Назаров в своем докладе командованию указывал:

«... Чем массированнее применяется штурмовая авиация по переднему краю

и ближним тылам, тем более благоприятные условия создаются для наступления наших войск».

Предлагалось штурмовую авиацию во время артподготовки нацеливать на уничтожение штабов и узлов связи с целью нарушения управления, а в период атаки наземных войск — на уничтожение артиллерии, минометов и огневых точек противника непосредственно перед боевыми порядками своих наступающих войск. Ввод в прорыв и дальнейшие действия подвижных групп фронта (механизированные и танковые корпуса) обеспечивались штурмовыми авиасоединениями и частями, приданными непосредственно корпусам, в которых должны быть авиапредставители с радиостанциями наведения и управления авиацией.

Примененная под Сталинградом система организации взаимодействия авиации с наземными войсками рекомендовалась для использования во всех воздушных армиях. Было рекомендовано более широко использовать радиосвязь для наземного наведения и управления авиацией.

Новые формы использования авиации предполагалось в полном объеме реализовать в предстоящих сражениях летней кампании 1943 г., главным образом в районе Курского выступа.

Учитывая «танковый характер» летней кампании, весной 1943 г. была предпринята очередная попытка повысить противотанковые свойства штурмовика Ил-2 путем установки на самолет двух пушек калибра 37 мм НС-37 и введения в состав боекомплекта противотанковых бомб ПТАБ-2, 5—1, 5 кумулятивного действия.

Если результаты применения ПТАБ против танков на открытой местности давали прекрасные результаты, то с «большими пушками» оказалось сложнее.

Как и в случае с ШФК-37, основная проблема состояла в обеспечении точной стрельбы по малоразмерным целям. Дело в том, что двухместный Ил-2 был неустойчив в продольном отношении в еще большей степени, чем одноместный Ил, и в силу этого при стрельбе из пушек НС-37 испытывал значительные толчки, клевки и сбивался с линии прицеливания. Стрельба с самолета Ил-2 из пушек НС-37 была возможна только короткими очередями длиной не более двух-трех выстрелов. Как и в случае с установкой на Ил-2 пушек ШФК-37, мнения летчиков действующей армии в отношении оценки боевой эффективности Ил-2 с пушками НС-37 разделились. Например, летчики 1-го ШАК считали, что новый штурмовик по совокупности боевых качеств преимуществ перед Ил-2 с ВЯ-23 не имеет, тогда как летчики 1-й ГвШАД и 7-го ШАК утверждали диаметрально противоположное. Причина противоречия опять же заключается в уровне подготовки летного состава полков, применявших новый противотанковый вариант Ил-2 на фронте. Оказывается, в 7-м ШАК и 1-й ГвШАД на этот самолет были «посажены» наиболее подготовленные полки с большим боевым опытом, в то время как в 1-м штурмовом авиакорпусе генерала Рязанова, который в летних операциях понес большие потери, на Ил-2 с НС-37 летали в основном молодые летчики. После детального анализа результатов войсковых испытаний Государственный комитет обороны в ноябре 1943 г. прекратил их серийный выпуск.

Решение о прекращении выпуска Ил-2 с НС-37 нельзя признать правильным. Анализ боевых возможностей самолета показывает, что в руках опытных бойцов с отличной летной и стрелковой подготовкой он мог стать неплохим противотанковым средством. Учитывая, что к этому времени промышленность освоила массовое производство ракетных снарядов РБС-132 и РОФС-132, эффективность действий Ил-2 с НС-37 по танкам могла быть повышена за счет увеличения на штурмовике числа ракетных орудий — с 4 до 12—16.

Напрашивалась очевидная переделка Ил-2 в противотанковый самолет с мощным ракетно-пушечным вооружением и формирование на его основе противотанковых авиаполков, летный состав которых прошел бы специальную подготовку в ведении прицельной стрельбы из пушек и РС по малоразмерным целям (танк, бронемашина, паровоз и т.д.). При этом имело смысл формировать на основе таких полков отдельные

противотанковые авиадивизии, которые рассматривались бы как противотанковый резерв ВГК и придавались воздушным армиям для действий на танкоопасных направлениях или на направлении главного удара фронта.

Учитывая, что устойчивость оперативных порядков наступающих и обороняющихся войск во многом определяется плотностью бронетехники на 1 км фронта, противотанковые авиаполки и авиадивизии сильногодились бы при отражении контрударов танков вермахта и при прорыве укрепленных районов. Выводя из строя танки противника в боевых порядках в наступлении и в обороне, было возможным снизить общую устойчивость оперативных порядков войск и решить исход боя в свою пользу.

Особенно важным было поражение с воздуха танков и САУ противника в обороне, «врытых» в землю и действующих из засад. Такие танки и САУ, как правило, располагались на танкоопасных направлениях и включались в единую систему противотанковой обороны. Находясь в укрытиях полевого типа, немецкие «Тигры» и «Пантеры» могли с высокой точностью и на больших дистанциях поражать атакующие советские танки и поддерживающие их САУ, оставаясь практически неуязвимыми от их огня.

В то же время наступающие советские войска для борьбы с немецкими танками и САУ не имели в своих боевых порядках эффективных огневых средств — противотанковые орудия и тяжелая артиллерия обычно не поспевали за ушедшей вперед пехотой и танками. Оставалось уничтожать немецкие танки силами самих танкистов и «самоходов» и нести большие потери...

В отчете по полигонным испытаниям вооружения Ил-2 по немецкой бронетехнике, утвержденном командующим ВВС КА маршалом Новиковым 26 июля 1943 г., предлагалось выделять отдельные штурмовые авиаполки на Ил-2 и на самолетах ЛаГГ-3 и Як-7 с 37-миллиметровыми авиапушками как противотанковые.

К сожалению, у руководства страны и командования Красной Армии эти предложения поддержки не нашли.

Основным же средством борьбы с немецкими танками стала противотанковая авиационная бомба кумулятивного действия ПТАБ-2, 5—1, 5.

При сбрасывании ПТАБ с высоты 200 м с горизонтального полета одна бомба попадала в площадь, равную в среднем 15 м<sup>2</sup>, при этом общая область разрывов занимала полосу 15 х (260—280) м, что обеспечивало довольно высокую вероятность поражения находящегося в этой полосе любого танка вермахта, так как занимаемая танком площадь — порядка 20—22 м<sup>2</sup>, а попадание одной бомбы в танк было вполне достаточно для вывода его из строя.

Однако ПТАБ были присущи некоторые весьма существенные недостатки. Взрыватель бомбы был очень чувствительным и срабатывал при встрече с ветками деревьев, легкими перекрытиями и т.д. При этом стоявшая под ними бронетехника не повреждалась. Именно этим и пользовались немецкие танкисты, располагая свои танки под деревьями и под легкими сеточными навесами, а также устанавливая над верхней броней танков легкие металлические сетки и другие приспособления.

С весны 1943 г. начался массовый выпуск более совершенных истребителей Ла-5ФН и Як-9, которые уже могли на равных «работать» с основными типами истребителей люфтваффе этого периода войны — Fw190А-4, А-5 и Bf109G-4, G-6. Однако к началу Курской битвы в авиаполках действующей армии их было немного — не более двух сотен. Составлявшие же основную массу советских ВВС истребители Ла-5, Як-7б и Як-1 не отвечали современным требованиям, уступая немецким машинам по определяющим характеристикам. Истребительная авиация ВВС КА все еще не имела качественного превосходства над люфтваффе.

Форсированный выпуск боевой авиатехники и активные поставки ее в действующую армию не могли не сказаться на качестве выпускаемых самолетов и боеготовности авиачастей и соединений.

Техническое состояние поступающих с авиазаводов штурмовиков Ил-2 вызывало много нареканий со стороны летного и технического составов строевых авиаполков.

Самолеты с заводов приходили в таком виде, что часть из них сразу же направлялась в ремонтные органы для «приведения в летное состояние».

Из-за плохого монтажа и подгонки узлов воздушная система Ил-2 «травила» почти во всех соединениях, давление в сети было ниже нормы и не обеспечивало выпуск шасси и щитков, запуск мотора, перезарядку пушек и т.д. Герметичность же при сдаче самолетов на заводах обеспечивалась «не точностью подгонки, а герметиком, который после нескольких часов работы выкрашивался от тряски». Между тем доводка воздушной системы «до ума» отнимала очень много времени и сил, так как имела большое разветвление.

К разряду обычных явлений относились: течь смеси АС в амортизационных стойках, масла из втулок винтов, бензобаков по точечной сварке, подтекания воды и бензина, разрушение тормозных шлангов и т.д.

На штурмовиках в большом количестве имелись люфты в различных соединениях управления самолетом и мотором, некоторые гайки оказывались недотянутыми, а иногда и незаконтренными. На авиазаводах ставились «невьтянутые» тросы управления. В результате после трех-пяти часов налета самолета трос вытягивался настолько, что его уже «не хватало для вытяжки слабины». Тросы приходилось переплетать.

Из-за недоброкачественной склейки шпона и подгонки деталей хвостового оперения имелись случаи заклинивания рулей высоты и направления.

В частях повсеместно усиливали слабые участки фюзеляжа и ферм хвостового колеса, так как их разрушение, особенно при производстве взлета и посадки на полевых аэродромах с полной бомбовой нагрузкой, было частым явлением.

Именно во многом по этим причинам в июле 1943 г. специальным распоряжением УТЭ ВВС бомбовая нагрузка двухместных Ил-2 была ограничена 300 кг.

С вооружением также не все было благополучно. Например, когда в апреле 1943 г. части 232-й ШАД получили от 30-го авиазавода новые самолеты Ил-2, то оказалось, что на 99 Илах пулеметы УБТ при проверке на земле давали сплошные отказы в стрельбе. Специалистам дивизии пришлось в авральном порядке устранять отказы в полевых условиях, не имея специального оборудования и приспособлений.

В апреле-мае 1943 г. на многих боевых самолетах обнаружился дефект производственной отделки. На самолетах происходило отклеивание миткалевого покрытия, расслоение и деформация фанерной обшивки, растрескивание лакокрасочного покрытия и т.д. Отмечались многочисленные случаи, когда в полете с крыльев срывало фанерную обшивку.

К 1 июня в действующей армии не боеготовыми оказались свыше тысячи боевых самолетов. Только в одной 16-й ВА к началу июня имелось 358 самолетов с дефектной обшивкой, в том числе: 125 штурмовиков Ил-2, 27 истребителей Ла-5, 97 Як-1 и 109 — Як-9 и Як-7. В 13-й воздушной армии вышли из строя 84 Ил-2, 11 Ла-5 и 70 самолетов Як-1, Як-7.

Из-за дефектов обшивки в 232-й ШАД 2-го ШАК 1 ВА неисправными оказались почти все Ил-2: в 704-м ШАП — 34 самолета, в 801-м ШАП — 32, в 230-м ШАП — 34 машины.

В 4-й ГвШАД 5-го ШАК Резерва ВГК к 3 июня дефектную обшивку имели свыше 60% имевшихся в строю самолетов. В результате дивизия смогла перебазироваться на передовой аэроузел Белый Колодезь только к 15 июля, когда накал боев в районе Курского выступа уже спал.

Расследование случившегося показало, что основными причинами дефектов являлись: некачественная нитрошпатлевка, недостаточная площадь крепления обшивки к силовому каркасу крыла и, наконец, грубейшие нарушения заводами технологии (смещение листов фанеры при обшивке крыла относительно шаблона, плохая проклейка по стрингерам и нервюрам, смещение гвоздевого шва относительно жесткости крыла, нарушение технологического процесса обработки древесины и т.д.).

Негативные тенденции с боееспособностью материальной части потребовали чрезвычайно жестких шагов по исправлению ситуации. Виновные были строго наказаны, а в действующую армию срочно направлены дополнительные заводские бригады. Уже к 1 июля

1943 г. процент неисправных самолетов в воздушных армиях удалось снизить до вполне приемлемого уровня — 11, 7%.

Несмотря на проводимый ремонт обшивки дефектных самолетов, положительных результатов все же не было достигнуто. Обшивка продолжала отрываться в полете как по старым местам, так и по новым. Более того, в некоторых частях количество случаев срыва обшивки не только не уменьшилось, а даже увеличилось. Летчики опасались выполнять на самолетах маневры с большими перегрузками. Например, старший инженер 232-й ШАД в своем отчете о работе инженерно-авиационной службы дивизии за июнь 1943 г. указывал, что самолеты Ил-2, прошедшие ремонт, «лучше всего использовать в ЗАП на полете по кругу и на мелкие виражи».

К весне 1943 г. оперативное управление штаба ВВС КА обобщило материалы по анализу потерь авиации Красной Армии за весь период войны, в которых в качестве основных причин больших потерь бомбардировщиков и штурмовиков указало на недостаточную групповую слетанность и индивидуальную технику пилотирования летчиков. В бою это приводило к растянутым боевым порядкам, к отставанию и отрыву отдельных самолетов от основной группы и, в конечном итоге, к потере экипажей.

С целью снижения боевых потерь оперативное управление требовало «...повысить уровень летной подготовки в запасных частях, не боясь затрат средств и времени — и то и другое окупятся работой в боевых условиях».

7 мая 1943 г. по предложению командования ВВС КА Государственным Комитетом Обороны было принято постановление, согласно которому отвод авиачастей с фронта в запасные авиационные полки для доукомплектования был прекращен. Пополнение авиачастей стало осуществляться непосредственно на фронте за счет подготавливаемых в запасных полках эскадрилий, звеньев и одиночных экипажей.

К сожалению, сосредоточение авиационной группировки Красной Армии в районе Курского выступа проходило не за счет авиасил менее «загруженных» операционных направлений, а в основном за счет резерва ставки. При этом, как обычно, сроки укомплектования и подготовки авиасоединений резерва были установлены весьма сжатые. Естественно, количество пошло вразрез качеству — уровень боевой подготовки авиакорпусов, прибывших на усиление воздушных армий курского направления, оказался недостаточно высоким. И главное, большинство полков резерва ставки, хотя и участвовали в боевых действиях 1941—1942 гг., но ввиду почти полной замены летного состава боевого опыта не имели. Летчиков с боевым опытом на самолете Ил-2 в полках резерва насчитывалось в среднем не более 10—20%. В то же время средний уровень боевой подготовки авиачастей воздушных армий оказался существенно сниженным за счет вливания в них значительного количества (до 40—50%) молодого летного состава без боевого опыта и надлежащей летно-боевой подготовки.

Думается, что если бы сосредоточение авиации Красной Армии шло по пути переброски уже имеющих боевой опыт частей и соединений с других «спокойных» участков фронта и укомплектования их до штатного состава, то средний уровень боеготовности воздушных армий в районе Курского выступа был бы куда выше, чем оказалось на самом деле. Очевидно, это сказалось бы и на результатах боев. Однако история не терпит сослагательного наклонения. Все шло так, как шло.

Из 22 авиаполков и 193 одиночных экипажей, подготовленных в 1-й ЗАБ и отправленных в действующую армию и резерв ставки с 1 января по 1 мая 1943 г., только экипажи четырех (!) полков прошли 2-й раздел на боевое применение курса боевой подготовки штурмовой авиации. Остальные экипажи и полки учебных полетов на боевое применение не выполняли. При этом около 77% летного состава опыта боевой работы не имели.

Как правило, у молодых пилотов очень слабо была отработана групповая техника пилотирования, они не умели держаться в строю, что при маневре над целью обязательно приводило к отрыву от основной группы. Отсутствовали навыки применения

противозенитного маневра. Весьма «узким» местом являлась штурманская подготовка, незначительное количество индивидуальных и групповых маршрутных полетов, в том числе с использованием радиополукомпаса.

На очень низком уровне была воздушно-стрелковая подготовка, так как большинство из них до прибытия в части имели очень небольшое число стрельб и еще меньшее число выполненных упражнений по бомбометанию на самолете Ил-2. Почти никто из молодых летчиков и воздушных стрелков не имели практики стрельбы по воздушным целям и отражения атак истребителей, как одиночно, так и в группе.

Подготовка некоторых полков была такова, что в ряде случаев командиры соединений, в состав которых они поступали, отказывались их принимать.

Так, командир 9-го смешанного авиакорпуса резерва ВГК генерал-майор О.В. Толстиков в марте 1943 г. отказался принять от 1-й запасной авиабригады в состав корпуса 672-й и 951-й ШАП по причине их полной неготовности к бою.

Боевой опыт на самолете Ил-2 имели только 7% летного состава, остальные летчики были молодыми. Курс боевой подготовки штурмовой авиации 1943 г. не был закончен полками даже по 1-му разделу. Перед убытием на фронт каждый летчик имел: в 672-м ШАП — 1 полет в зону и 20 полетов по кругу, в 951-м — 2 полета в зону и 25 полетов по кругу. Более того, 8 летчиков из 971-го ШАП были отправлены на фронт «на самолете „Дуглас“, как не летающие на самолете Ил-2». Средний налет одного летающего на Ил-2 летчика не превышал 6—8 часов. В итоге весь летный состав полков был оставлен в Борисоглебске, где в течение 5—6 недель проходил дополнительную подготовку, в том числе на боевое применение. После прибытия в состав корпуса каждый летчик к 1 июля получил еще по 3 часа самостоятельных полетов на Ил-2 по кругу и в зону. Средний налет на самолете Ил-2 на одного летчика был доведен до 41 часа — в 672-м ШАП и до 21 часа — в 951-м ШАП. Более половины летчиков в каждом полку прошли слепую подготовку, а часть — и ночную.

Состояние дел с боевой готовностью в полках другой дивизии 9-го САК — 305-й ШАД — было примерно такое же. Молодежь 175-го, 237-го и 955-го авиаполков за время учебы в 1-й ЗАБ не выполнила 2-й раздел курса боевой подготовки. Подавляющее большинство летчиков нуждалось в большой летной тренировке, отработке бомбометания и стрельбы в воздухе, а также в обучении ведению групповых и индивидуальных воздушных боев с истребителями противника. Часть летного состава имела длительный перерыв (до 4—6 месяцев) в летной работе, что, несомненно, отрицательно сказалось на общей подготовке. Во всей дивизии боевой опыт на самолете Ил-2 имели 11 пилотов, и только один командир эскадрильи воевал на Ил-2.

Из всех шести полков «молодежного» корпуса наиболее подготовленным был 995-й ШАП 306-й ШАД. За время пребывания в тылу на доукомплектовании летчики полка, помимо полетов на отработку техники пилотирования, выполнили: по 6 стрельб и 6 бомбометаний на полигоне по наземным целям, 5 маршрутных полетов, 2 воздушных боя и 6 полетов на групповую слетанность. Боевой опыт имели 3 человека: один на Ил-2 и два — на других типах самолетов. Остальные пилоты были молодыми. Уже в 306-й ШАД каждый летчик полка дополнительно выполнил 24 полета на Ил-2 (9 часов налета), из них: 2 — на бомбометание, 2 — на стрельбу по наземной цели, 2 — по маршруту, 2 — на воздушный бой, 4 — строем, 2 — в зону, 10 — по кругу. Средний налет на одного летчика к 1 июля составил 37 часов. Ночью летали 5 человек, а «слепой» полет прошли 22 летчика.

Война расставила все на свои места. Несмотря на дополнительную подготовку, летный состав 9-го смешанного авиакорпуса резерва ВГК к началу боевых действий в районе Курского выступа в целом не приобрел устойчивых навыков боевого применения на самолете Ил-2, главным образом, в части групповой слетанности, воздушного боя и т.д. В результате с началом боев корпус понес большие потери.

Наилучшую подготовку имели полки, которые до убытия на доукомплектование сохранили костяк летного состава с боевым опытом — не менее половины штатного состава. Как правило, в таких полках сохранялась преемственность традиций и опыта войны,

качество подготовки к бою было значительно выше, да и сама подготовка проходила быстрее, поскольку отработкой техники пилотирования старые летчики почти не занимались. Выделяемые в запасном полку учебно-тренировочные самолеты УИл-2 использовались в основном только для подготовки молодых летчиков. Соответственно полковая молодежь быстрее приступала к освоению 2-го раздела курса боевой подготовки и к моменту убытия на фронт успевала получить значительный налет на боевое применение. На отработку «войны» в таких полках затрачивалось 40—50% выделяемого летного времени.

Особо тяжелое положение сложилось с укомплектованием полков воздушными стрелками. Дело в том, что запуск в массовое производство двухместного варианта Ил-2 не был обеспечен своевременным развертыванием учебных заведений по подготовке воздушных стрелков. Поэтому выпуски из авиационных школ воздушных стрелков отставали (примерно на 4 месяца) от поставок штурмовиков в действующую армию. В этой связи в частях имела острая нехватка воздушных стрелков. Например, в 5-м ШАК РВГК некомплект воздушных стрелков на 21.04.43 г. составлял 44% штатного состава.

В то же время подготовка воздушных стрелков в авиационных учебных заведениях из-за спешки оставляла желать много лучшего. Прибывающие на укомплектование штурмовых полков воздушные стрелки не умели пользоваться парашютом, в воздухе ни разу не были, имели слабые знания как теории воздушной стрельбы, так и материальной части пулемета УБТ и прицела. Стрелять из пулемета в своем большинстве не умели: на земле — плохо, в воздухе — вообще не стреляли. Более того, как докладывал в конце марта 1943 г. помощник командующего 17 ВА по воздушно-стрелковой службе майор Скаржинский, прибывшие из 2-й Ленинградской школы техников авиавооружения 37 воздушных стрелков «самолет Ил-2 увидели только по прибытии на фронт...»

Анализ уровня боевой подготовки летного состава штурмовых авиаполков показывает, что, несмотря на увеличение среднего налета, некоторые группы пилотов выпуска весны-лета 1943 г. в боевом отношении оказались подготовленными даже хуже, чем летный состав выпуска 1942 г.

Дело в том, что в это время наблюдалась острая нехватка квалифицированных командных и преподавательских кадров в запасных авиачастях.

Например, текучесть командного состава 1-й запасной авиабригады была такова, что «командиры и их штабы в ЗАП обновлялись в течение года по одному-два раза», а «отдел боевой подготовки бригады в год обновлялся в полном составе три раза». Половина запасных полков бригады в мае 1943 г. имела вакантную должность помощника командира полка по воздушно-стрелковой службе. В результате ухода наиболее подготовленного инструкторского и преподавательского состава в действующую армию вчерашний молодой летчик без методического и летного опыта становился инструктором или преподавателем. Соответственно этому была и организация процесса учебно-боевой подготовки маршевых полков и одиночных экипажей как в практическом плане, так и в методическом отношении. Помимо постоянной нехватки горючего для производства полетов, отсутствовали в должном количестве и должным образом подготовленные инструкции, учебные и наглядные пособия, ощущался недостаток учебных классов и т.д. Между тем снижение общего уровня подготовки выпускников-курсантов летных школ требовало дополнительного времени по их доведению до уровня требований программ.

Управление бригады было загружено разного рода «руководящими делами» сверх всякой меры: получение матчасти с авиазаводов, передача ее фронтовым частям и военным округам, организация перелетов частей и отдельных групп самолетов на фронт и в округа, размещение маршевых полков, питание, частичное обеспечение их обмундированием, парашютами и другим имуществом и т.д. В итоге маршевые полки месяцами не летали и толково не обучались.

В частях действующей армии положение было не лучше. Молодые летчики, оставшиеся в живых в первых боевых вылетах, волею судьбы ставшие «стариками» и назначенные командирами звеньев или эскадрилий, в методическом плане в своем

большинстве оставались все теми же молодыми летчиками без должного инструкторско-методического опыта и навыка в руководстве подразделениями. По этим причинам, как следует из архивных документов, в ряде частей командеры эскадрилий самоустранились от процесса подготовки подчиненных им рядовых летчиков, переложив эту работу на штабы. В свою очередь, штабы полков и дивизий были не в состоянии грамотно организовать учебно-боевую работу в частях, так как испытывали острую нужду в опытных и хорошо подготовленных командных кадрах, главным образом, по воздушно-стрелковой и штурманской службам. В некоторых дивизиях некомплект командного состава штабов доходил до 40% штата. Прибывающие же на пополнение полки в своем большинстве также не были укомплектованы до штата опять же помощниками командиров полков по воздушно-стрелковой службе и штурманами. В результате методическая основа боевой подготовки фронтовых частей находилась в неудовлетворительном состоянии.

Как показала практика, находясь «вне прочной основы личная подготовка штабного командира» легко «сводилась к простому натаскиванию в технике штабной работы». По мнению командира 1-го ШАК генерала Рязанова, именно таких офицеров штаба выпускали учебные заведения ВВС КА — «натасканных, но не подготовленных».

Проведенная в период с 16 по 23 июня проверка 266-й ШАД 1-го ШАК показала, что имеющийся в наличии командный состав штаба дивизии «не знает навыков в выполнении своих функциональных обязанностей, ...мало уделяют внимания наставлениям по полевой службе штабов Красной Армии и по боевым действиям штурмовой авиации, ...регулярные занятия командиров штабов частей отсутствуют».

Все это приводило к «низкому качеству организации занятий с офицерским и сержантским составом, неумению совместить боевую подготовку параллельно с боевыми действиями в сложных условиях боевой обстановки».

Как следствие, шаблон в тактике боевого применения штурмовой авиации, «при котором командеры не ищут новых тактических форм борьбы с противником, а действуют по раз установленной форме ...независимо от воздушной и наземной обстановки, без учета характера цели, системы ПВО противника, условий местности и погоды».

Особенно неблагоприятное положение в воздушных армиях сложилось с вопросами организации боевых действий и управления авиацией.

Первым звонком для командования ВВС КА и воздушных армий, предвещавшим большие потери в условиях массированного применения противником зенитной артиллерии и истребительной авиации, стали результаты ударов по немецким аэродромам в период 5—8 мая и 8—10 июня 1943-го. Тогда наши штурмовые авиачасти в ряде случаев понесли особенно большие потери, в основном по причинам совершенно неудовлетворительных групповой слетанности и организации взаимодействия истребителей и штурмовиков, а также управления ими в бою. Вследствие этих недостатков бесследно «терялись» целые группы штурмовиков.

Например, из вылетавших 6 мая на боевое задание 16 Ил-2 от 41-го ШАП 299-й ШАД на свой аэродром вернулся только один экипаж — капитан Федоров с воздушным стрелком Исаевым. Их штурмовик имел многочисленные пробоины, а сами воины были тяжело ранены. Розыск пропавших экипажей позволил установить местонахождение еще двух экипажей.

Федоров доложил, что на подходе к аэродрому Орел-Гражданский штурмовики были обстреляны сильным огнем зенитной артиллерии, расположенной на окраине города и в районе аэродрома. На выходе из атаки группы растянулись — ведомые, в основном молодые летчики, не смогли удержаться за ведущими. Пока ведущие сбрасывали газ, а ведомые экипажи подтягивались, обе группы были атакованы истребителями люфтваффе. В оборонительный круг штурмовики встать не сумели, так как были «расколоты» стремительной атакой немецких пилотов. Бой велся разрозненно и неорганизованно, отбивались кто как мог. Своих истребителей прикрытия в районе боя капитан Федоров не наблюдал.

Расследование причин невозвращения двух групп штурмовиков 41-го ШАП показало, что истребители сопровождения от 286-й ИАД вопреки инструкции на подлете к цели находились со значительным превышением над штурмовиками (на 1000—1200 м) и сзади на 800 м, а с началом атаки аэродрома и обстрела зенитной артиллерией поднялись еще выше. В результате, когда Ил-2 пошли в атаку, истребители потеряли их из виду и найти больше не смогли. Штурмовики над целью и на отходе от цели оказались без прикрытия своими истребителями. Позже ни один из летчиков-истребителей не смог сказать, куда делись обе группы Ил-2.

7 мая была потеряна группа 12 Ил-2 58-го и 79-го гвардейских штурмовых авиаполков 2-й ГвШАД, которая вылетала для нанесения удара по аэродрому Хмелевая.

Как показало расследование, еще до подхода к цели штурмовики подверглись атакам двух больших групп истребителей люфтваффе, а непосредственно над аэродромом — сильному огню зенитной артиллерии. В результате уже до начала атаки боевой порядок группы оказался расстроеным, а на выходе из атаки группа растянулась еще более. Собраться в компактную группу штурмовикам не удалось, и экипажи следовали от цели попарно и одиночно. В то же время истребители сопровождения, которые шли на значительно большей высоте, чем положено по инструкции, на подходе к цели оторвались от штурмовиков: во время атаки Ил-2 вместе с ними не снизились, продолжали полет на большой высоте и на выходе штурмовиков из атаки потеряли их из виду. Никаких попыток найти своих подопечных истребители не предпринимали и вернулись на свой аэродром самостоятельно. В результате все 12 Ил-2 были сбиты.

Месяц спустя, 8 июня, с задания не вернулось 12 Ил-2 от 614-го ШАП 225-й ШАД: «Все экипажи не вернулись. Причина не установлена». Под прикрытием истребителей от 315-й ИАД штурмовики вылетали для нанесения удара по аэродрому Орел-Северо-Западный.

По докладу ведущего группы истребителей прикрытия он был связан воздушным боем истребителями противника, последний раз видел штурмовиков в момент атаки ими аэродрома. Один из ведомых показал, что он видел 4 Ил-2, которые шли от цели на Мценск на бреющем полете. В районе лесного массива западнее ст. Думчино один Ил-2, подбитый зенитным огнем, загорелся и упал. Больше он штурмовиков не видел.

Через два дня картина та же. При нанесении удара по аэродрому Брянск 10 июня 12 Ил-2 от 571-го ШАП и 11 Ил-2 от 566-го ШАП 224-й штурмовой дивизии штурмовики «в самый критический для них момент, в момент отваливания от цели», остались без истребительного прикрытия. «Яки» сопровождения от 18-го гвардейского и 168-го ИАП 303-й ИАД на подходе к цели ввязались в воздушные бои с первой же небольшой по составу группой истребителей противника и за штурмовиками не пошли. Оставшись без прикрытия, обе группы штурмовиков подверглись атакам до 30—40 Вф-109 и Fw-190. Впоследствии пленные немецкие летчики, участвовавшие в этом бое, показали, что с их стороны действовало 15 истребителей. Штурмовики не сумели организовать оборону, уходили, маневрируя «змейкой». В результате воздушного боя на свой аэродром не вернулось 18 экипажей.

После работы специальной комиссии командир 168-го ИАП «за отсутствие воли командира в воздухе» был предан суду Военного трибунала.

В выводах отчета по боевым действиям 1-й ВА за июнь 1943 г. указывалось:

«...Необходимо отметить, что в операции по удару по аэродромам противника мы понесли чрезвычайно большие потери, особенно 10.06, которых можно было бы избежать при лучшей организации боевой работы. ...Необходимо под страхом самого сурового наказания потребовать от истребителей честного выполнения своего воинского долга. Ни при каких обстоятельствах не бросать штурмовиков и бомбардировщиков, а всюду следовать за ними в установленном боевом порядке от взлета и до посадки».

Осознавая всю важность и необходимость скорейшего решения именно вопросов

управления и организации боевых действий штурмовиков и истребителей, командир 1-го ШАК генерал Рязанов в июне 1943 г. докладывал командующему 2-й ВА:

«...Действительное и реальное взаимодействие между штурмовиками и истребителями возможно лишь тогда, когда организация и руководство этим взаимодействием находятся в одних руках — командира штурмового авиакорпуса. ...Боевая работа корпуса на Воронежском фронте строится во взаимодействии с 4 ИАК. Однако инициатива организации ...не сконцентрирована в одних руках. В итоге ...в организации взаимодействия продолжают встречаться серьезные затруднения. ...Все случаи (имеются в виду случаи плохого прикрытия штурмовиков корпуса истребителями 4-го ИАК в мае, а также срыв выполнения боевой задачи 3 июня по причине неустраивания штурмовиков с истребителями. — *Прим. авт.* ) имеют одну причину: разобщенность корпусов. Командир штурмового корпуса, отвечающий за реальные результаты операции, не может решать задачу независимо. Но он связан другим решением, которое часто вообще не совпадает с потребностями операции. ...Штурмовой авиакорпус может дать максимум напряжения в боевой работе при должной организации боевого вылета и минимальных потерях только тогда, когда вопросы взаимодействия с истребителями не будут являться проблемой и задача организации взаимодействия не будет поглощать основного времени, имеющегося для организации удара, то есть, когда в штатах штурмового авиакорпуса будет дивизия истребителей 4-полкового состава».

К сожалению, должных выводов командование ВВС КА и воздушных армий все же не сделало. Мероприятия по совершенствованию системы организации боевых действий и взаимодействия истребителей и штурмовиков не были выделены в особо важные задачи учебно-боевой подготовки частей и соединений, вследствие чего проходили в мае-июне в «штатном» режиме, то есть как обычно — ни шатко ни валко. В результате по этим причинам воздушные армии курского направления в июле-августе понесут значительные потери в летном составе и материальной части.

В середине июня 1943 г. офицер Генерального штаба Красной Армии при штабе 2-й ВА м-р Кузьмичев докладывал маршалу Василевскому, что при существующей системе управления и организации боевых действий во 2-й ВА «оперативность управления авиацией при ведении боевой работы не будет сохраняться, это особенно почувствуется в период массированных ударов и маневренных действий».

Надо полагать, при планировании операции «Цитадель» немцы, несомненно, принимали в расчет громоздкость системы управления и связи ВВС КА и наземных войск, а также тот факт, что «...наземная организация русских ВВС... будучи однажды нарушена, не может быть быстро восстановлена».

В свою очередь, нарушение управления и организации взаимодействия наземных войск и авиации на поле боя резко снижает устойчивость обороны даже при значительном количественном превосходстве в силах и дает дополнительные преимущества наступающим войскам противника.

Собственно говоря, это и произошло. С началом боевых действий в районе Курского выступа, когда немцы реализовали совместное и чрезвычайно массированное применение авиации, войсковой ПВО, танковых и мотомеханизированных войск на узком участке фронта в сочетании с высокой динамикой боя, советское командование не смогло адекватно реагировать на быстроменяющуюся обстановку. Как следствие, противнику удалось захватить инициативу на земле и в воздухе.

Планы воздушных армий оказались не вполне отвечающими сложившейся обстановке. Боевые действия штурмовиков и бомбардировщиков, главным образом эскадрильскими группами, как было намечено планами, не дали ожидаемых результатов в борьбе с крупными ударными группировками немецких войск, поскольку плотность бомбоштурмовых ударов (плотность штурмовиков на один километр фронта) была незначительной. Действия

малочисленных групп советских самолетов легко отражались крупными силами истребителей люфтваффе и плотным огнем немецких зенитчиков. В результате штурмовики и бомбардировщики ВВС КА несли большие потери, а наземные войска — не получали необходимой авиационной поддержки.

Управление истребительной авиацией ВВС КА в воздухе было организовано крайне неудовлетворительно: радиостанции наведения были установлены на большом удалении от передовой, а находящиеся на них командиры, к сожалению, оказались не готовыми правильно оценивать воздушную обстановку, анализировать тактику немецкой авиации, наращивать силы и управлять истребителями непосредственно в ходе воздушного боя. Командиры же истребительных авиационных корпусов и дивизий, находясь далеко от районов боевых действий, не стремились лично управлять своей авиацией с земли и не добивались от нижестоящих командиров быстрой и правдивой информации о воздушной обстановке над полем боя, вследствие чего по сути не являлись подлинными органами управления.

Действия же советских истребителей были не всегда тактически грамотными. Как и прежде, краснозвездные «ястребки» охотно ввязывались в воздушные бои с истребителями люфтваффе, оставляя без прикрытия сопровождаемых штурмовиков или без огневого воздействия бомбардировщики противника.

Штабы воздушных армий и штурмовых авиасоединений с началом боевых действий фактически не имели достоверной информации о наземной обстановке, поэтому планирование и организация бомбоштурмовых ударов производились вне связи с реальной боевой обстановкой, фактически вслепую. Дело в том, что пункты управления командиров штурмовых авиасоединений в районах командных пунктов общевойсковых объединений не развертывались, а в передовых наземных частях не было авианаводчиков. Отсутствовала и прямая связь между штабами соединений наземных войск и командными пунктами воздушных армий и штурмовых авиасоединений, «работавших» в интересах наземных войск. В штабах армий не было оперативных групп ВВС со средствами связи, хотя это и предусматривалось планами операции. Управление штурмовиками в ходе сражения осуществлялось командирами авиакорпусов и дивизий с командных пунктов, расположенных в районах базирования штурмовиков на значительном удалении от линии фронта.

В этих условиях вызов в ходе боя авиации для нанесения ударов по противнику на угрожаемых направлениях обеспечивался только через штаб фронта, который и сам плохо отслеживал наземную обстановку и действия противника. В результате, пока заявка проходила все инстанции, обстановка на поле боя менялась значительно, и удар наносился штурмовиками или — по пустому месту, или совершенно не там, где это было необходимо, или, что еще хуже, по своим войскам. В то же время штурмовики действовали зачастую «по неразведанным целям, не зная месторасположения объекта удара, его характера и особенно средств ПВО». В результате «частые случаи невыхода на цель или встречи с неожиданно сильным противодействием зенитной артиллерии и истребительной авиации противника», а также «систематически повторяются одни и те же способы атак, высоты, боевые порядки, маршруты, заход и уход в одном направлении».

Как следствие, штурмовая авиация воздушных армий ВВС КА понесла значительные потери главным образом не столько по причине «слабой выучки экипажей, подразделений и частей в целом», сколько, как показывает анализ боев, по причине «неправильного применения подразделений и частей со стороны их командиров», а также организации взаимодействия между штурмовиками и истребителями прикрытия.

Офицер Генерального штаба при штабе 17-й ВА подполковник Асаулов по результатам проверки боевых действий 306-й ШАД «молодежного» 9-го САК докладывал:

«...Не была организована борьба с зенитной артиллерией у цели. Выделялись только отдельные замыкающие в группе, что мало. Одновременно в районе цели появлялись 3—4 группы — большая скученность у цели. Экипажи после первой

атаки ведущего теряли из виду, над целью перемешивались самолеты разных групп. Над целью порядок строя не выдерживался, экипажи действовали в одиночку, кто во что горазд. От огня зенитной артиллерии экипажи разлетались в разные стороны, не зная, где ведущие групп и свои самолеты, парный боевой порядок не сохранялся. При действии по переправам в условиях сильного огня ЗА летчики сбрасывали бомбы и вели огонь из пушек и пулеметов в ряде случаев не прицельно и огнем орудий и пулеметов, стреляя вперед, расчищали себе путь для выхода из зоны огня. ...В указанных местах сбора экипажи не собирались, в других случаях не были ясно указаны командованием частей и ведущих групп порядок и места сбора. ...Часть летного состава не знала действующих аэродромов и посадочных площадок по ходу цели и обратно, не было указано, куда садиться подбитым самолетам при уходе от цели».

В частях 305-й ШАД этого же корпуса все происходило примерно так же. В акте расследования причин боевых потерь начальник штаба 175-го ШАП этой дивизии майор Цветков отмечал следующее:

«...основная масса летчиков, не имея совершенно боевого опыта, ...о противозенитном маневре просто позабывали, производя эволюции по прямой. Мало этого, увлекались над целью желанием как можно быстрее воздействовать по цели, не выдерживали дистанций в боевом порядке, создавалась скученность, причем на разных высотах (800—1100 м), что увеличивало вероятность попадания зенитных снарядов».

Для полноты картины необходимо добавить, что «истребители прикрытия с 5 по 8 июля своей работы полностью не выполняли»:

«Если до цели сопровождение хорошее, то в районе цели брали большое превышение, вследствие чего отрывались от группы и теряли ее из виду. Штурмовики после атаки цели попадали под удар истребительной авиации противника и не получали помощи от своих истребителей».

В результате — низкая эффективность штурмовиков при действии по переправам и огромные потери в летном составе вследствие массированного применения противником зенитной артиллерии и истребительной авиации. Первая немецкая переправа через Северский Донец была разрушена экипажами 9-го САК только вечером 6 июля, когда группу 6 Ил-2 от 955-го ШАП повел лично командир полка подполковник Буланов. Безвозвратная убыль матчасти корпуса с 5 по 7 июля включительно составила около 55% первоначального состава: 672-й ШАП — 23, 995-й ШАП — 18, 991-й ШАП — 14, 237-й ШАП — 18, 175-й ШАП — 13 и 955-й ШАП — 17 самолетов Ил-2. На одну безвозвратную потерю Ил-2 пришлось всего 2, 8 (!) боевых самолетовылетов...

Отметим, что в каждом полку 5-й гвардейской и 290-й штурмовых дивизий 17 ВА имелись по два звена штурмовиков, прошедших специальную подготовку для действий по переправам. Все звенья практически отработали методы бомбометания по переправам, специально наведенным через р. Сев. Донец армейскими саперами. Кроме того, эти дивизии были и самыми сильными в боевом отношении. Свыше половины летчиков из их состава имели боевой опыт. Однако 5-я ГвШАД после нанесения утром 5 июля удара по аэродрому Краматорская в течение следующих трех дней находилась в резерве и в боевых действиях не участвовала. В то же время урон, который нанесли экипажи 290-й ШАД противнику, был существенно выше, чем результаты действий экипажей «молодежного» корпуса, а потери — в три раза меньше.

Критически оценивая сложившуюся ситуацию, командование ВВС КА, командующие воздушными армиями внесли серьезные коррективы в организацию боевых действий авиации в районе Курского выступа как при проведении оборонительной фазы операции, так

и наступательной.

Авиационная поддержка войск стала выполняться преимущественно в форме сосредоточенных ударов бомбардировщиков и штурмовиков под прикрытием большого количества истребителей в сочетании с эшелонированными действиями небольших групп штурмовиков между ними.

Штабам 15-й и 1-й воздушных армий впервые удалось детально спланировать и достаточно хорошо выполнить так называемое авиационное наступление в тесной увязке с действиями наземных войск. Авиация каждой воздушной армии использовалась на направлении главного удара своего фронта для содействия наземным войскам на участке прорыва шириной 10—12 км, глубиной 5—6 км. Именно здесь «работали» основные силы воздушных армий. При этом удары штурмовиков распределялись преимущественно не по всем целям равномерно в полосе прорыва, а сосредоточивались на главных из них, имевших в данный момент решающее значение для продвижения наземных войск.

К сожалению, командованию воздушных армий все же не удалось наладить связь между пунктами управления и штурмовиками. Последние, действовавшие в тактической связи с наземными войсками, непосредственно с поля боя зачастую не управлялись, так как пункты управления ими не везде были развернуты в районах командных пунктов общевойсковых командиров. Даже при наличии на передовой станции наведения взаимодействие штурмовиков и авианаводчиков в ряде случаев было откровенно плохим. Ведущие групп не всегда устанавливали связь со станцией наведения, «не запрашивали обозначение переднего края и указанных целей». Соответственно выполняли задачу «по своему разумению». Оказались нерешенными даже такие мелкие вопросы, как снабжение штурмовых авиачастей топокартами крупного масштаба. Имеющиеся на снабжении карты не обеспечивали летчикам детальную ориентировку на поле боя. Более того, как показывали проверки, полетные карты к боевым вылетам летным составом готовились плохо: «Цель на карте обозначают не всегда, если есть обозначения, то неряшливые, не по наставлению». Некоторые летчики вообще не знали сигналов наземных войск «Мы свои войска». В свою очередь, служба обозначения войск была организована весьма слабо. Вследствие большой текучести кадров в службах обозначения имелся большой некомплект подготовленного личного состава: «Отсюда слабые знания инструкций и своих обязанностей». Личный состав служб обозначения в большинстве своем не умел грамотно обозначать цель цветными ракетами: «...подаются из глубины нашего расположения». Ощущался недостаток полотнищ обозначения и сигнальных ракет, особенно после нескольких дней боев. В итоге имели место случаи нанесения штурмовиками Ил-2 ударов по своим войскам.

Например, 12 июля в ходе контрудара войск Воронежского фронта под Прохоровкой штурмовики в течение дня как минимум 5 раз наносили удары по своим войскам. Под удар Ил-2 попали части 32-й и 170-й танковых бригад, 92-й и 95-й гвардейских стрелковых дивизий, 4-й гвардейской мотострелковой бригады. Командир 48-го стрелкового корпуса генерал-майор Рогозный был вынужден сменить место дислокации своего командного пункта, так как он дважды подвергался ударам Ил-2: в 18.20 — 22 Ил-2 и в 20.30 — 6 Ил-2.

В этот же день ударами по своим «отметились» штурмовики 15 ВА, обеспечивавшие наступление войск Брянского фронта. Группа 13 Ил-2 от 233-й ШАД «произвела 2-й заход не по противнику, а по своим войскам в районе Ожигово». До конца месяца штурмовики 15-й воздушной армии еще не менее 8 раз «били» по своим войскам. Атакам подвергались не только свои войска, но даже станции наведения штурмовиков.

Войска Центрального фронта в период с 9 июля по 9 августа подвергались ударам штурмовиков 1-й воздушной армии в общей сложности 11 раз.

Как докладывал командир 4-го ИАК генерал Ерлыкин:

«По заявлению генерала Пухова, в ряде случаев при приближении наших самолетов Ил-2 пехота прекращала огонь и пряталась из-за боязни попасть под удар».

Дело дошло до того, что командиры батальонов и полков из-за боязни быть атакованными своей авиацией стали уклоняться от обозначения своего переднего края, мотивируя свое решение тем, что экипажи штурмовиков на подаваемые пехотинцами сигналы внимания не обращают.

Каждый случай ударов по своим войскам расследовался самым тщательным образом. По результатам делались выводы. Выявленные виновники «привлекались к ответственности по условиям военного времени». Естественно, что даже в тех случаях, когда удары совпадали по месту, времени и составу с вылетавшими на боевое задание группами, «летный состав ударов по своим войскам не признавал...»

Многочисленные архивные документы показывают, что «в том случае, когда штурмовики действовали согласно обстановке или просто было совпадение задачи, поставленной штурмовикам, с создавшейся обстановкой на фронте», достигался большой эффект и войска быстро «выдвигались на новые рубежи».

Надо сказать, общевойсковые командиры не сразу поверили в возможности управления авиацией по радио, считая это пустой забавой. Например, когда 15 июля станция наведения 15-й ВА при 20-м ТК перенацелила в воздухе три группы Ил-2 для удара по сосредоточившимся в Касьяново резервам противника и получился хороший результат — противник отказался от контратаки, «начальник АБТВ 61-й Армии... не мог поверить, что это правда, и предполагал, что случайность, пока не убедился по записи радиации и разворотам групп с маршрута».

Постепенно всем стало ясно, что эффективная помощь авиации в бою может быть обеспечена только совместными действиями общевойсковых и авиационных командиров. Ситуация в войсках с обозначением переднего края и выделением оперативным группам авианаведения необходимых средств обеспечения резко изменилась к лучшему.

Анализ распределения боевых потерь штурмовой авиации в период сражения в районе Курского выступа показывает, что наибольшие потери в штурмовиках Ил-2 воздушные армии понесли «прежде всего в результате зенитного огня» — 49% всех потерь. На долю истребительной авиации пришлось около 37% потерь. Остальные 14% потерь самолетов Ил-2 прошли по графам: «не вернулось с боевых заданий» и «разные другие причины» (сложные метеоусловия, неисправность матчасти и т.д.).

В отчетных документах ряда соединений отмечалось, что в отдельных частях потери Ил-2 от зенитного огня доходили до 60—65% всех боевых потерь.

По словам начальника воздушно-стрелковой службы 17-й ВА майора Скаржинского огонь МЗА над районом сосредоточения целей был настолько плотным, что «группы самолетов должны были совершать маневр под 90 во избежание попадания в завесу огня МЗА».

Обычно на наиболее опасных участках немцы сосредоточивали до 3—4 батарей МЗА, до 20—24 установок крупнокалиберных зенитных пулеметов на 1 км фронта. Среднекалиберная зенитная артиллерия располагалась из расчета в среднем одна батарея на 2 км фронта. Кроме этого, немцы довольно широко использовали и так называемые «кочующие» зенитные батареи, засады и т.п., которые внезапно обстреливали штурмовики и наносили серьезные потери.

Если штурмовики подходили к цели на высоте порядка 800—1000 м, то они уже за 3—4 км от линии фронта могли быть обстреляны огнем среднекалиберной зенитной артиллерии и за 1—1,5 км — огнем МЗА.

Таким образом, Илам уже при подходе к целям на поле боя приходилось преодолевать сплошную стену зенитного огня. Плотность огня на высотах боевого применения Ил-2, не считая орудий среднего калибра, доходила до трех-пятыслоного огня. Как следует из документов, «МЗА обычно бьет по высотам 200—300—400—600—800—1000 м и далее...»

По данным Управления воздушно-стрелковой службы ВВС КА, во время атаки Ил-2 наземных целей в полосе немецкой обороны по штурмовику в секунду могло быть выпущено свыше 8000—9000 пуль крупного калибра и 200—300 малокалиберных зенитных снарядов

со всеми вытекающими для Ил-2 последствиями.

Если теперь учесть, что группы Ил-2 находились над полем боя в среднем по 10—15—20 минут на высотах 200—1000 м, то большие потери от зенитного огня вполне закономерный результат.

В то же время воздушные бои в районе Курского выступа со всей очевидностью еще раз показали, что целостность боевого порядка штурмовиков в составе группы и непрерывное огневое взаимодействие между экипажами являются важнейшими средствами снижения потерь от истребителей противника. Для многих командиров и летчиков стало ясно, что уйти от атак истребителей только за счет одной скорости практически невозможно. Истребители противника превосходили Ил-2 по скорости на всех основных высотах боевого применения и имели возможность практически при любых условиях встречи быстро произвести необходимый маневр для занятия выгодного исходного положения и выполнить атаку. К тому же пилоты люфтваффе весьма искусно применяли тактику ударов «из-за угла» (в основном по крайним штурмовикам в группе), когда атака производится неожиданно и на большой скорости со стороны солнца или из облачности. Расчет строился на внезапность атаки, высокую точность и мощь огня. При этом атака выполнялась, как правило, сзади сбоку, а огонь велся из всех огневых точек короткими очередями со средних дистанций и при сближении на близкие дистанции — длинными очередями. Никакое бронирование не спасало штурмовик от фатальных поражений. Летчики и воздушные стрелки получали ранения или погибали, деревянные плоскости и фюзеляж Ил-2 превращались в щепу, перебивались тросы и тяги системы управления и т.д. — штурмовик падал, шел на вынужденную посадку или выходил из боя в результате повреждений. Выполнив результативную атаку, пилоты люфтваффе на большой скорости выходили из боя, если штурмовики имели сильное истребительное прикрытие, либо, если прикрытие отсутствовало или сильно уступало по численности, настойчиво повторяли свои атаки, добиваясь полного разгрома группы.

Исходя из имеющейся статистики, примерно 75% всех потерянных в ходе воздушных боев в летний период 1943 г. ударных самолетов ВВС КА были сбиты в результате первой атаки истребителей люфтваффе, 12% — в результате второй атаки и 10% — в результате третьей атаки. По данным штурмовых авиаполков 2-й, 5-й, 15-й, 16-й и 17-й ВА, около 30—35% потерянных в воздушных боях Ил-2 были сбиты именно в результате неожиданных атак истребителей противника.

То есть «в современных воздушных боях успех стал зависеть прежде всего от умения искать противника и обнаруживать его на большом расстоянии», а также «от отработки тактики обороны строя».

На первый план в вопросе борьбы с истребительной авиацией люфтваффе выдвигались организация группового воздушного боя штурмовиков совместно с истребителями прикрытия и индивидуальная подготовка летчиков и воздушных стрелков в отражении атак истребителей противника.

Другими словами, противником номер один для экипажей Ил-2 становилась немецкая зенитная артиллерия. Кроме того, как показал боевой опыт, эффективное подавление малоразмерных целей в условиях быстроменяющейся наземной обстановки и сильного насыщения поля боя различной боевой техникой было возможным лишь при условии построения энергичного маневра для атаки цели в весьма ограниченном пространстве над целью и за минимальное время от момента обнаружения. При этом необходимое поражение цели требовалось нанести при выполнении не более двух-трех заходов.

В то же время для выполнения эффективного боевого маневра и атаки цели Ил-2 явно не хватало маневренности и управляемости во всем диапазоне рабочих высот и скоростей, а состав вооружения не обеспечивал эффективного поражения типовых целей, главным образом бронетехники.

В отчете о боевой работе 617-го ШАП в июле 1943 г., составленном по горячим следам сражения на Курском выступе, командир полка майор Ломовцев просил укомплектовать

полк «лучшей частью с 37-мм авиапушками и, если возможно, снабдить новыми типами самолетов Су-4 и Су-6».

Анализ боевых потерь штурмовой авиации в период май — июль 1943 г. показывает, что свыше 69% потерь понесли летчики, имеющие малый боевой опыт — не более 10 боевых вылетов, то есть молодые летчики. «Молодым» летчиком в штурмовой авиации ВВС КА считался тот, кто выполнил до 10 боевых вылетов включительно, а «стариком» — 30 боевых вылетов. При этом 25% молодых летчиков погибли при выполнении своего первого боевого вылета. Потери летчиков, имеющих боевой налет до 60 боевых вылетов включительно, в процентном отношении были меньше примерно в 2, 5 раза.

По неполным данным, убыль воздушных стрелков в период июльских боев примерно в 1, 5—2 раза превышала убыль летного состава. При этом если среди категории погибших количество воздушных стрелков и летчиков было примерно одинаковым, то среди категории раненых воздушных стрелков было в 2—2, 5 раза больше, чем летчиков.

Надо отдать должное командованию ВВС КА, которое все же смогло дать трезвую и во многом нелицеприятную оценку результатов применения авиации в операциях в районе Курского выступа и работы командного состава воздушных армий. Собственно говоря, именно с этого периода начинается коренной перелом в сознании командного состава всех уровней, что воевать надо правильно, войсками нужно управлять и через это реально влиять на исход боя, что не только летчики должны хорошо стрелять и бомбить, но и штабы должны хорошо организовывать и обеспечивать их действия.

«Действия групп самолетов ограничиваются 5—10 минутами, а для этого задействованы большие материальные средства... Следовательно, сама логика убеждает нас в том, что финалу бомбоштурмового удара должны предшествовать все наши наличные ресурсы ского состава штабов и командования. Между тем весь этот огромный и работоспособный аппарат занят диспетчерской службой, воображая, что он управляет своими войсками, если передает распоряжения старшего командира по телефону на аэродром и дальше ограничивается наблюдением из окна хаты за взлетающими самолетами. При такой системе управления штабы не могут помогать своему командиру и не могут учить свои подразделения, потому что они сами ничего не видят и ничего определенного не знают, так как не видят работу своих летчиков», — писал по этому поводу в одном из докладов заместитель командира 225-й ШАД полковник Тимофеев.

В дальнейшем подготовке штабов и штабных командиров стало уделяться самое серьезное внимание. В период оперативных пауз и затишья на фронте вводились обязательные занятия авиационных штабов по боевой подготовке. Были отработаны и внедрены методики оперативно-тактической и специальной подготовки штабов, которые позволяли бы в кратчайшие сроки и с высоким эффектом приобретать штабным офицерам необходимые знания, навыки управления и принятия решений. Для контроля и «выявления роста офицерского состава в оперативно-тактическом и специальном отношении и его работы над собой» командиры, начальники штабов, отделов и служб воздушных армий, корпусов и дивизий довольно регулярно стали готовить оперативно-тактические и специальные темы на основе боевого опыта, которые затем отсылались для проверки в вышестоящие штабы. При этом некоторые офицеры выборочно вызывались «наверх» для личного доклада подготовленной темы.

Отделения по изучению опыта войны в воздушных армиях постепенно укомплектовывались до штата квалифицированными кадрами. Офицеры специальных служб («штурман, начальник ВСС, начхим, НАС по вооружению и др.») и штаба тыла в обязательном порядке стали привлекаться для изучения и обобщения боевого опыта. Кроме этого, к изучению опыта войны через штабы фронтов привлекались и начальники авиаотделов штабов наземных армий. Их обязали представлять материалы о «характере и эффективности действий наших ВВС и авиации противника в полосе армий». Регулярными стали выезды специальных комиссий воздушных армий по местам прошедших боев с целью

выявления реальной боевой эффективности действий авиации.

Контроль за выполнением штурмовиками боевых задач усилился. Помимо регулярных вылетов в составе групп проверяющих из вышестоящих штабов — дивизии или корпуса — значительно шире внедрялся в боевую практику фотоконтроль результатов удара штурмовиков. Так, директивой штаба ВВС КА от 23 января 1944 г. требовалось довести фотоконтроль в штурмовых авиаполках до 50% вылетов уже к 15 февраля этого года. В дальнейшем требуемый процент боевых вылетов групп Ил-2 с фотоконтролем неуклонно повышался.

Как правило, фотоаппараты устанавливались у замыкающего группы штурмовиков, иногда в центре группы. Один самолет с фотоаппаратами мог заснять «в нормальных условиях полета результаты группы в 3—4 самолета, то есть звена».

Документы частей и соединений показывают, что фотоконтроль в штурмовой авиации приживался очень трудно и непросто. На протяжении всей войны процент бомбоштурмовых ударов с фотографированием результатов не превышал 20—30%. Во всех остальных случаях основным методом определения результатов бомбоштурмовых ударов Ил-2 оставалось наблюдение экипажей штурмовиков, прикрывающих истребителей и контролеров.

Дело в том, что в ходе удара, когда «прицельно бьет зенитная артиллерия и охотится истребительная авиация противника», летчики подчас «забывали включить тумблер фотоаппарата или не снимали — все равно ничего не выйдет — не до съемки». Для получения качественных фотоснимков необходимо было строго соблюдать режим полета — скорость, высоту и т.д., со всеми вытекающими последствиями для экипажа в условиях массированного применения противником огневых средств ПВО. Как правило, все имеющиеся к началу операции в полках самолеты Ил-2-фотографы, будучи замыкающими в группе, «снимались» немецкими зенитчиками уже в первые дни операции. Вместе с самолетом терялась и ценная материальная часть — фотоаппарат. В то же время в частях и БАО всегда ощущался их недостаток. Поэтому на завершающих этапах операции контролировать было попросту нечем.

Необходимо отметить, что фотосъемка результатов удара по целям на поле боя не могла дать объективных результатов для контроля, поскольку по этим же целям ведут огонь и наземные войска. Объективность фотоконтроля была лишь при ударах по ж.д. эшелонам, мото-мехколоннам, аэродромам, переправам и т.д.

Средний налет летчиков штурмовой авиации при подготовке в запасных частях был увеличен до 20—26 часов, а удельный вес полетов на отработку боевого применения — до 60—70% общего числа полетов по программе подготовки. Было введено строгое правило: без подготовки к боевому применению в составе групп (пара, звено, эскадрилья) экипажи на фронт не отправлять. Расширялась подготовка командиров звеньев и эскадрилий.

Здесь уместно отметить, что этих мероприятий оказалось все же недостаточно. Дело в том, что общий уровень общеобразовательной и специальной подготовки курсантов-выпускников летных школ 1944 г. был еще ниже, чем выпускников 1943 г. Это явно прослеживается по документам 1-й запасной авиабригады:

«...Полет строем отработан плохо. ...Особенно плохо отработан маневр по скоростям и по направлению. ...Неумение держаться в строю, маневрируя скоростями. Осмотрительность в полете слабая. ...Теория авиации, штурманское дело, матчасть самолета и мотора — слабая. Слабо знают элементарные сведения по режимам полета и в особенности по вопросу выполнения виража и соответственные величины крена на вираже и скорости. ...Не умеют проложить маршрут и произвести расчет, ...не читают карты, ...не умеют пользоваться компасом КИ-10. ...В школах не изучают инструкцию по бомбометанию с самолета Ил-2. Летчики, приходящие в ЗАП для обучения боевому применению, не имеют понятия о бомбардировочном вооружении Ил-2, визирных штырях, линиях, способа бомбометания не знают и не изучают. В результате в ЗАП приходится начинать все сначала. Пилоты, находясь в школах от 1 до 2 лет, полеты по

маршруту и на бомбометание не производят, а потому теория, которую они изучали 1—2 года назад, забывается, и к нам приходят не подготовленными. ...Большим недостатком является поточная система обучения, вследствие чего приходят летчики с разной подготовкой: одни прошли программу теоретической подготовки в полном объеме — 120 часов, другие — 50 часов, третьи — 10 часов, приходят даже такие, которые вовсе не проходили теории штурманской подготовки».

Соответственно увеличение общего налета и налета на боевое применение на одного летчика в запасных полках оказалось недостаточным. На фронте «молодых» приходилось, как и прежде, дополнительно серьезно готовить к бою.

В действующей армии исключительно большое внимание уделялось отработке групповой слетанности штурмовиков. В этой связи, помимо систематической тренировки в полках, огромное значение придавалось комплектованию групп постоянным составом летчиков. Выпуск на выполнение боевого задания сборных групп категорически запрещался. Причем при выборе боевого порядка и определении места для отдельных экипажей замыкающими всегда становились наиболее опытные и подготовленные для отражения атак истребителей противника экипажи и пары. Менее опытные экипажи располагались в середине боевого порядка.

Нарушение боевого порядка и отрыв от группы отдельных экипажей обычно приводили к гибели последних. Поэтому Наставление по боевым действиям штурмовой авиации 1944 г. (НША-44) требовало от каждого летчика постоянно сохранять свое место в боевом порядке группы, а выход из него без уважительных причин рассматривался как преступление.

Взаимодействие штурмовиков со своими истребителями прикрытия и тактика воздушного боя Ил-2 с немецкими истребителями достигла пика своего совершенства. Случаи «потери» истребителями прикрываемых групп штурмовиков над целью перешли в разряд единичных случаев.

При вводе в бой молодого летного состава неукоснительно соблюдался принцип последовательности, по мере готовности к бою молодого летчика. В первый бой молодежь уходила только в паре с опытным ведущим. При этом в составе группы в 6—8 экипажей Ил-2 допускалось не более 1—2 молодых. Прикрытие штурмовиков своими истребителями в этом случае было обязательным, а цель — несложной.

Для снятия накопившейся усталости за годы войны, поддержания и восстановления сил летного состава в ходе боев в воздушных армиях с лета-осени 1943 г. при лазаретах РАБ и при каждом БАО стали организовывать небольшие дома отдыха на 10—30 коек. Продолжительность одной смены обычно не превышала 10 суток. Необходимость в отдыхе и восстановительном лечении определялась врачебно-летной комиссией, а очередность отдыха устанавливал командир полка. Затем списки утверждались командирами дивизий и корпусов. Как показывают документы, организация домов отдыха положительно сказалась не только на эффективности боевых действий, но и на уровне небоевых потерь матчасти и летного состава.

Дальнейшее совершенствование получила система управления штурмовиками над полем боя, что позволило обеспечить более тесное взаимодействие авиации и наземных войск, чем прежде, соответственно и более высокую эффективность авиационной поддержки войск, хотя полностью исключить удары по своим войскам так и не удалось до самого окончания войны.

Командиры авиационных пунктов управления и станций наведения овладели устойчивыми навыками использования радио для управления и наведения самолетов на поле боя. Передовые группы, авианаведения были «посажены» на танки и автомашины и находились в боевых порядках войск.

С целью повышения ответственности летного состава в результатах удара и оперативности принятия решений на командном пункте авиации стал всегда находиться

командир штурмового авиасоединения, взаимодействующего с наземными войсками.

На некотором удалении от командного пункта разворачивался пункт наведения, имевший с ним прямую телефонную связь. К назначению начальника пункта наведения подходили очень серьезно, поскольку от качества его передач зависел результат действий штурмовиков. Подбирался решительный, волевой командир из числа наиболее подготовленных в тактическом отношении офицеров и имевший большой боевой опыт. В его подчинение назначались: наблюдатель за воздухом (летчик), радист, телефонист (или два радиста) и один шифровальщик-кодировщик.

Авиационные представители, которые находились непосредственно в боевых порядках во всех общевойсковых соединениях поддерживаемых войск, обязаны были не только обеспечивать обозначение переднего края своих войск и давать по радио целеуказание штурмовикам, но и готовить информацию об обстановке на своих участках фронта, сообщать о потребности наземных войск в авиации, доносить о результатах ударов групп штурмовиков.

Пункт управления осуществлял наведение штурмовиков на цель с наиболее выгодных высот и направлений, информировал о воздушной обстановке, оказывал помощь экипажам в восстановлении детальной ориентировки в районе цели, передавал приказания командира авиасоединения, получал от командиров групп и авиационных представителей в войсках донесения о результатах действий авиации и разведывательные данные о противнике.

Смена радиоволн, позывных и пароля могла производиться один раз в три дня, иногда чаще. При этом волна наведения для штурмовиков и истребителей была единой. Место расположения пункта наведения было известно всем летчикам.

К сожалению, во многих случаях совершенно не соблюдалась дисциплина радиообмена. В эфире стоял такой гвалт и звучала такая «лексика», что «заглушались» все команды радионаводчиков. Командиры всех уровней боролись с этими явлениями, но помогало ненадолго, до очередного боя. Грешили этим не только рядовые летчики, но и командиры до корпусного звена включительно.

«Некоторые командиры корпусов и дивизий очень легкомысленно используют радио для управления штурмовиками на поле боя, занимая эфир излишними разговорами, много болтают, нервничают летчиков, убивают инициативу ведущих при выполнении задач. Проявляют при этом нетерпимое бескультурье, используя радио для сквернословия и грубости по адресу летчиков и командиров групп (особенно широко практикуется это командиром 1-го ШАК)», — указывалось по этому поводу в директиве штаба ВВС КА от 23 января 1944 г.

Практически управление штурмовиками Ил-2 в процессе боевых действий осуществлялось следующим образом.

Авиапредставитель получал задачу от командования наземных войск, кодировал ее по переговорной таблице и карте и передавал по техническим средствам связи в дивизию или корпус. После уяснения задачи штаб соединения ставил задачу полкам. На непосредственную подготовку экипажей (прокладка маршрута, указания экипажам) отводилось в среднем до 20 минут, на запуск и выруливание группы из 6 Ил-2 — 15 мин.

Обычно уже через 1—1,5 часа, с момента вызова штурмовиков наземными частями они появлялись в районе удара.

О вылете очередной группы Ил-2 штаб соединения доносил по радио на КП своего командира условным кодом с указанием номера группы (по таблице боевых вылетов), состава и времени вылета. Полет группы отслеживала станция наведения, а командир соединения при необходимости уточнял задачу группы.

Ведущий группы сразу же после взлета вступал в связь с истребителями сопровождения, а после встречи с ними — с радиостанцией наведения.

Все команды по радио для управления и наведения передавались открыто. Поэтому, прежде чем войти в связь, ведущий группы запрашивал пароль станции наведения и только

после этого выполнял ее команды.

При подходе к КП авиакорпуса штурмовики получали уточнение задачи и ориентировку в воздушной обстановке. При необходимости выправлялся боевой порядок группы, после чего группа наводилась на цель по местным признакам или направлению и времени полета. В случае необходимости цель обозначалась пуском цветных ракет в ее сторону, трассирующим пулеметным огнем, постановкой реперов.

К моменту атаки наведение по радио обычно прекращалось, с тем чтобы не отвлекать внимания ведущего группы и дать ему возможность командовать своей группой.

Если по каким-либо причинам станция наведения не могла связаться с ведущим группы штурмовиков, то вызывался ведущий группы истребителей прикрытия, через которого и передавались штурмовикам все указания.

Отметим, что начиная с лета 1944 г. все звенья управления и обеспечения ВВС КА действующей армии работали как единый часовой механизм. Почти идеально, без сбоев и срывов. И штабы, и тылы, и летчики. Летчики ничем другим, кроме как «войной», не занимались — только полеты, подготовка к полетам и отдых. Поэтому и успехи были значительными.

«Шлифовка» тактики и организации боевого применения самолетов Ил-2 в операциях завершающего периода войны проходила в условиях, когда противник резко повысил устойчивость своей обороны. Плотность фортификационных сооружений была увеличена в 2—3 раза, глубина оперативного построения войск — в 3—4 раза, плотность войск на 1 км фронта: по пехоте — в 2 раза, по орудиям и минометам — в 6—10 раз, по танкам и САУ — в 8—10 раз, по зенитным огневым средствам — в 2—2,5 раза.

Плотность Ил-2 на 1 км фронта была увеличена в 6—7 раз по сравнению с таковой в первый период войны и равнялась в среднем 30—35 самолетам, достигая в некоторых случаях 60—80 самолетов. С учетом выделяемого на операцию ресурса такие плотности Ил-2 вполне позволяли обеспечить устойчивое подавление целей противника на всех этапах операции.

В ходе подготовки к прорыву обороны противника Ил-2 решали в основном задачи визуальной разведки и перспективной аэрофотосъемки переднего края и маршрутов движения подвижных групп прорыва на всю глубину их действия.

На этапе непосредственной авиационной подготовки атаки в основу боевого применения Ил-2 легло его массированное использование на узких участках фронта на направлениях главного удара путем нанесения сосредоточенных ударов большими группами самолетов по целям на второй и третьей позициях главной полосы обороны противника. Артиллерия в это время уничтожала цели непосредственно на первой позиции.

Основными задачами Ил-2 являлись уничтожение бронетехники, артиллерии и минометов, огневых точек, живой силы и «раскрытие» маскировки ДОТ и ДЗОТ с целью улучшения условий пристрелки для тяжелой артиллерии. Кроме этого, Ил-2 наносили удары по узлам связи и штабам противника, «подавляя» его систему управления войсками.

При планировании действий штурмовиков над полем боя особое внимание уделялось обеспечению согласованности «работы» Ил-2 и артиллерии. Дело в том, что над полем боя на нисходящей траектории ежеминутно могло быть до 200—300 снарядов разного калибра на 1 км фронта. А это могло привести к потерям среди штурмовиков.

Действия штурмовиков в обязательном порядке увязывались по времени и месту с ударами бомбардировочной авиации. При этом если бомбардировщики в основном били по площадям «кувалдой», то Ил-2 «работали» избирательно, уничтожая и подавляя лишь отдельные важные для наземных войск цели.

Массированные удары штурмовики наносили полками и дивизиями. Удары по одной или нескольким целям, расположенным в одном районе, выполнялись двумя способами — нанесением последовательных ударов крупных групп или одновременного удара. Общее число Ил-2 в ударных группах составляло 60—100 машин.

При последовательных ударах выход на цель крупных групп (2—4 группы по 20—30

Ил-2) осуществлялся в «колонне» групп по 4—6 Ил-2 в правом или левом «пеленге». Ведущая группа, обнаружив цель, пикировала на нее всеми самолетами и после атаки шла по «кругу» для последующего захода. Остальные группы действовали по примеру первой. Таким образом получался замкнутый «круг» из четверок или шестерок Ил-2. Время огневого воздействия на противника достигало от 20—30 минут до 1—1,5 часа.

Во втором случае «обработка» целей на передовой осуществлялась группами по 6—8 Ил-2, следовавших к цели в боевом порядке «колонна» групп. Каждая группа атаковывала цель одновременно всеми самолетами с пикирования в правом или левом «пеленге». К недостаткам этого способа можно отнести кратковременность пребывания штурмовиков над целью, что не позволяло надежно подавлять цели, так как не все экипажи успевали использовать отведенный для удара боекомплект. Кроме того, при ударе в составе дивизии имелись значительные трудности сбора общей колонны. Однако он обеспечивал сильное моральное воздействие на противника и значительно снижал потери от истребительной авиации и зенитной артиллерии противника.

При действиях по разным целям в одном районе применялись одновременные удары нескольких групп по 6—10 Ил-2 в каждой. Все группы следовали к району удара в одном общем боевом порядке «змейка» или «колонна». При подходе к району действий каждая группа «работала» по своей цели. В зависимости от расположения целей для каждой группы устанавливался правый или левый круг. Соответственно каждая группа перед атакой перестраивалась в «пеленг», противоположный направлению круга, и посамолетно выходила на цель, одновременно замыкая круг группы.

Во всех случаях основу боевого порядка любой группы штурмовиков составляла пара, действовавшая в боевых порядках «фронт», «пеленг» и «колонна».

В связи с применением крупных сил штурмовой авиации командиры дивизий и корпусов каждый раз решали проблему «тесноты» над полем боя. От обычного правильного «круга», при котором группы находились над территорией противника и своей территорией по 50% времени, переходили к вытянутому «кругу»: вдоль на ширину фронта армии (обычно до 8 км) и в глубину до 4—5 км. В этом случае удавалось за 1 час без помех друг другу четыре раза «пропустить» до 17 групп по 4 Ил-2 каждая. То есть пока артиллерия обрабатывала передний край противника, штурмовики успевали выполнить около 272 атак по целям на поле боя, обеспечивая непрерывное нахождение над противником большой группы Ил-2.

По окончании артиллерийской и авиационной подготовки Илы часто обеспечивали постановку дымовой завесы перед фронтом наступления наземных войск. Сложность и опасность этой задачи заключалась в том, что завеса должна быть поставлена своевременно и точно в назначенном месте, чтобы ослепить противника на время, необходимое пехоте для захвата первой траншеи. При этом Ил-2 должны были лететь без маневра по прямой и на предельно малой высоте. В противном случае завеса получалась рваной, не сплошной, а значит — большие потери в наступающих частях.

Для выполнения таких заданий, ввиду их исключительной сложности и опасности, группы штурмовиков формировались обычно на добровольных началах и только из летчиков, имеющих большой боевой опыт.

На этапе собственно прорыва обороны штурмовикам в качестве основной ставилась задача непрерывного сопровождения танковых и стрелковых соединений на всю глубину прорыва. Илы должны были непрерывно «висеть» над полем боя и путем нанесения эшелонированных ударов поражать живую силу, огневые средства и бронетехнику противника впереди и на флангах наступающих войск. При этом рубежи действия штурмовиков перемещались в соответствии с темпами продвижения пехоты и танков.

Задача сопровождения пехоты и танков часто совмещалась с задачей подавления дивизионной артиллерии противника.

Как правило, для действий непосредственно перед фронтом наступающих частей выделялось 2—3 группы по 8—12 Ил-2 в каждой, а для «работы» на флангах — 1—2 такие

группы. Все группы находились над полем боя по 15—20—30 минут, после чего их сменяли другие группы.

Кроме эшелонированных ударов небольшими группами, штурмовики наносили и сосредоточенные бомбоштурмовые удары большими группами с целью подавления опорных пунктов противника в тактической глубине, изолирования их от притока резервов и т.д.

Часть сил штурмовиков Ил-2 обычно выделялась для ведения систематической разведки на глубину до 12—16 км с одновременным нанесением бомбоштурмовых ударов по обнаруженным колоннам резерва противника.

Отметим, что, решая задачу непосредственного сопровождения наземных войск, штурмовики должны были наносить точные бомбоштурмовые удары по целям в 100—200 м от своих передовых частей. Поэтому летчикам категорически запрещалась штурмовка без радионаведения. Если по каким-либо причинам не было связи с авианаводчиком, то ведущий группы был обязан увести свою группу на 5—6 км в тыл противника, найти там цель и «разрядить» по ней боекомплект.

Кроме этого, для уменьшения вероятности удара по своим войскам было введено такое правило: ведущий группы, обычно очень опытный летчик, выбирал себе цель, самую близкую к линии боевого соприкосновения, а другие летчики группы били либо по ней, либо по другим целям, находящимся не ближе той, по которой бил ведущий.

Когда войска овладевали первой и второй траншеями противника, к штурмовикам предъявлялись самые жесткие требования — подавлять не выявленные и не уничтоженные артиллерией и авиацией отдельные огневые точки, батареи, контратакующие танки и т.д. Удары должны были наноситься в нескольких заходах из «круга» и только с индивидуальным прицеливанием по месту удара ведущего, то есть удары «точка в точку». Чтобы не потерять из виду цель и обеспечить непрерывность огневого воздействия на нее, диаметр «круга» не должен был превышать 1—2 км.

С вводом в прорыв крупных подвижных групп фронта — танковых армий, танковых и механизированных корпусов, рассекавших оборону противника и обеспечивавших окружение его группировок, их поддержка и прикрытие с воздуха становились основными задачами ВВС КА.

Как правило, с одной танковой армией взаимодействовали бомбардировочный, штурмовой и два истребительных авиакорпуса. Для сопровождения мехгруппы выделялись два авиакорпуса — штурмовой и истребительный. С танковыми корпусами «работали» либо штурмовая и истребительная дивизии, либо штурмовой и истребительный корпус.

Штурмовые авиасоединения, обеспечивая успех наступления подвижной группы, последовательно по рубежам перед фронтом и на флангах советских танков эшелонированными и сосредоточенными ударами подавляли артиллерию, минометы, позиции САУ, танки, подходящие резервы и живую силу противника, разрушали его систему противотанковой обороны. Бомбоштурмовые удары наносились как по данным воздушной разведки, которая непрерывно велась штурмовиками в интересах танковых соединений на направлении их движения, так и по вызовам авиационных представителей с передовых пунктов управления, находящихся в боевых порядках танковых и механизированных корпусов.

Применительно к такой тактике применения самолетов Ил-2 эффективность решения штурмовиками задач непосредственной авиационной поддержки войск по сравнению с 1941—1942 гг. увеличилась примерно в 6—8 раз. Соответственно возросли и темпы наступления наземных войск.

Опыт наступательных 1944—1945 гг. показал, что темпы прорыва тактической зоны обороны увеличились в среднем в 4—7 раз по сравнению с первым периодом войны и составили 8—15 км в сутки. А такие темпы наступления уже не позволяли противнику парировать удары Красной Армии за счет маневра тактическими и оперативными резервами, а также перегруппировки войск.

Так, в августе 1944 г. в ходе Яссо-Кишиневской операции войск 2-го Украинского

фронта в полосе прорыва 27 А (на ее участке вводилась в прорыв 6 ТА) в течение первых четырех часов наступления над полем боя непрерывно «висело» 28—32 Ил-2 в группах по 12—16—20 машин, которые решали задачу непосредственного авиационного сопровождения атаки. Уже к 12.00 оборона противника была рассечена на глубину 5—6 км и воздушная разведка установила начавшийся отход его войсковых колонн.

Последующие действия Ил-2 по отходящим войскам противника полностью дезорганизовали его управление и сорвали маневр резервами по фронту. В результате к исходу дня первая и вторая полосы обороны были прорваны: глубина прорыва составила 10—15 км.

Характеризуя эффективность действий штурмовиков Ил-2 в этой операции, один из плененных немецких офицеров показал:

«Когда закончилась артиллерийская подготовка, мы решили, что теперь сумеем оправиться и встретить русскую пехоту и танки, но появившиеся в воздухе самолеты-штурмовики не дали нам прийти в себя, заставили бросить боевую технику и спасаться бегством. Штурмовики непрерывно висели над нами. Творился невероятный ужас...»

По показаниям плененных, в результате артиллерийской подготовки и бомбоштурмовых ударов авиации из состава первой линии обороны выбыло из строя до 50% личного состава. Потери среди офицерского корпуса были еще выше. Плененный офицер немецкой 76-й пехотной дивизии показал, что полки его дивизии в первый день операции потеряли до 80% офицерского состава...

О высокой эффективности действий Ил-2 по отходящим колоннам противника подробно свидетельствуют многочисленные показания плененных, от рядовых солдат до генералов включительно.

Например, ефрейтор 3-й роты 677-го рабочего железнодорожного батальона Фридрих Альфред, взятый в плен 2 июля в четырех километрах северо-восточнее Березины в ходе операции 2-го Белорусского фронта в июне 1944 г., показал:

«Немецкие колонны, двигавшиеся по шоссе Орша — Минск, повернули на юг на шоссе Могилев — Минск. На лесных дорогах мы подвергались непрерывным атакам штурмовиков, которые наносили нашим колоннам ужасные потери. Так как автомашины двигались по дорогам в 2—3 ряда, потери при налетах часто равнялись 50—60%. Считаю, что в нашей колонне до 50% всего состава было потеряно от налетов русских самолетов...»

Генерал-майор Инзель Иоахим — командир 65-й пехотной дивизии, взятый в плен 11 июня в районе восточнее Минска, — в своих показаниях дал следующую оценку действиям штурмовой авиации Красной Армии:

«В настоящих операциях русских войск и в их успехе авиация сыграла первостепенную роль. Она повлияла на ход всей кампании на данном участке фронта. Применяемые в большом количестве самолеты-штурмовики являлись эффективным средством, нарушившим планомерный отход наших войск по дороге на новые оборонительные рубежи. Расстроив нормальное движение отходящих колонн и вызвав панику, русская авиация не дала возможности нашим войскам оказать организованное сопротивление на таком мощном и естественном рубеже, как Березина. Моральное действие авиации исключительно большое. Наше командование было бессильно бороться с таким превосходством в воздухе.»

Справедливости ради необходимо отметить, что в описываемых событиях путь отступления немцев проходил через лесисто-болотистую местность с крайне ограниченным числом дорог. Это вынуждало войска вермахта совершать отход по двум-трем основным

дорогам, которые нередко были забиты колоннами в два-три, а в отдельных случаях и в четыре ряда. При этом немцы не смогли организовать прикрытие отходящих войск зенитными средствами и истребителями. Поэтому условия для боевого применения штурмовиков Ил-2 складывались особенно благоприятно. Колонны совершенно не имели возможности рассредоточиться. Штурмовики же, создав на дорогах пробки и заторы, непрерывным «висением» над остановившимися колоннами добивались максимального успеха.

Работа специальной комиссии по определению эффективности боевых действий полков 230-й ШАД 29 июня на участках дороги Бельничичи — Погост, Бельничичи — Березино и Василевщина — Заболотье с выездом на места боев показала, что штурмовиками в течение дня было уничтожено и повреждено свыше 100 автомашин, 6 танков, около 20 орудий и т.д. Помимо этого, вследствие пробок и заторов немцы были вынуждены бросить на дорогах значительное количество боевой техники. Только на двухкилометровом участке Минского шоссе в 1, 5 км северо-восточнее Погоста комиссией было обнаружено до 500 брошенных и разбитых автомашин.

Действия Ил-2 по колоннам противника в менее благоприятных условиях были, естественно, и менее эффективными...

Весьма высокие результаты показывали штурмовики Ил-2 при действии по железнодорожным составам на станциях и перегонах, особенно если в составе эшелона находились цистерны с горючим или вагоны с боеприпасами и удавалось их поджечь.

Так, при атаке ст. Шепетовка 7 января 1944 г. группой 7 Ил-2 с пушками НС-37 от 525-го ШАП 2-й ВА в результате прямых попаданий в вагоны с боеприпасами и цистерны с горючим в эшелонах, находившихся на станционных путях, возникли пожары и взрывы боеприпасов. После прилета на свой аэродром экипажи доложили, что в результате удара «повреждено и уничтожено: до 30 вагонов, до 30 чел. пехоты, наблюдали сильные взрывы и пожары в эшелонах».

16 февраля 1944 г. специальная комиссия штаба 2-й ВА в присутствии помощника командующего ВВС КА по воздушно-стрелковой службе генерал-майора Рафаловича «методом осмотра места удара штурмовиков и опросом работников ж.д. станции Шепетовка... и местных партизан... установила», что от взрыва трех вагонов с боеприпасами были разрушены пять смежных путей, вагоноремонтное депо и ряд станционных зданий, а на месте взрыва образовалась огромная воронка. Взрывной волной отдельные вагоны, платформы и даже танки были отброшены на соседние пути. Взрывы и пожары продолжались непрерывно в течение 3, 5 часа. Все 14 эшелонов, сосредоточенных на станции, были уничтожены. Потери живой силы точно установить не удалось, но, судя по расположению санитарных поездов и людских эшелонов (два санитарных и три с войсками), а также по характеру разрушений, они были значительны: «И по настоящее время на станции валяются обгорелые трупы немецких солдат и офицеров, лошадей и имущества, груды обгорелой и развороченной военной техники и вагонов». Немцы в течение более месяца не могли ликвидировать последствия удара, и к моменту занятия станции советскими войсками для пропуска поездов на ней было восстановлено только два пути.

Все участники этого исключительного по эффективности удара были повышены в воинских званиях. Кроме того, ведущий группы заместитель командира 1-й эскадрильи лейтенант И.М. Долгов был награжден орденом Суворова III степени, замполит полка майор Н.В. Шаронов — орденом Отечественной войны I степени, мл. лейтенанты Л.А. Брескаленко, А.С. Косолапов, Г.В. Пастухов, Н.И. Родин и лейтенант И.В. Ухабов — орденами Красного Знамени.

Отметим, что еще за год до описываемых событий, 26 января 1943 г., лейтенант С.И. Смирнов и старший лейтенант С.В. Слепов из 7-го ГвШАП 230-й ШАД нанесли не менее эффективный удар по эшелонам противника.

Выполняя в сложных метеоусловиях задачу по поиску железнодорожных составов противника на перегонах и станциях в районе Ставрополь — Тихорецк — Кавказская,

летчики обнаружили и атаковали на ст. Малороссийская четыре эшелона.

В результате удара на станции возникли сильные взрывы и пожары. Малороссийская горела так, что на обратном пути ни Слепов, ни Смирнов, ни летчик-истребитель, прикрывавший их, из-за густого дыма не смогли рассмотреть станцию...

Эффективность удара Смирнова и Слепова была подтверждена специальной комиссией 4-й ВА, которая работала на станции Малороссийская после ее освобождения. Комиссия установила, что на станции сгорели один эшелон с горючим, один с танками и два с боеприпасами. Путь хозяйство было настолько сильно разрушено, что немцы не смогли восстановить движение, вплоть до освобождения станции — за четверо суток ни один эшелон не проследовал в сторону Тихорецка. Много эшелонов застряли на перегонах. Красноармейцам достались богатые трофеи...

Верховный главнокомандующий И.В. Сталин в мае 1943 г. поставил грамотные действия лейтенанта С.И. Смирнова и младшего лейтенанта С.В. Слепова в пример всему личному составу ВВС Красной Армии.

Винючники же столь знаменательных событий этот приказ не услышали. К этому времени младший лейтенант Слепов погиб, а лейтенант Смирнов был сбит, после падения самолета остался жив, пытался перейти фронт, но попал в плен, после побега из концлагеря партизанил в Чехословакии. Боевыми наградами за удар по Малороссийской никто из них награжден не был...

К сожалению, для действий по срыву железнодорожных перевозок штурмовики Красной Армии вылетали не так часто — не более 2—4% всего количества боевых вылетов в операции.

Отметим, что высокая эффективность авиационной поддержки войск на завершающих этапах войны в немалой степени обуславливалась завоеванием ВВС КА стратегического господства в воздухе, в результате чего штурмовики Ил-2 получили широкую инициативу действий над полем боя.

Как следствие, средний налет на одну боевую потерю самолетов Ил-2 увеличился с 26 самолетовылетов в 1943 г. до 85—90 вылетов в 1944—1945 гг.

При этом потери штурмовиков от истребительной авиации неуклонно снижались, а от огня зенитной артиллерии, наоборот, возрастали при одновременном увеличении количества самолетовылетов. Суммарные же боевые потери Ил-2 оставались практически на одном уровне.

Анализ безвозвратных потерь самолетов Ил-2, боевых и небоевых, показывает, что в среднем каждые 7—8 месяцев войны парк самолетов Ил-2 в воздушных армиях полностью обновлялся. Для сравнения: самолетный парк бомбардировочной авиации за год войны обновлялся в среднем на 40—70% от своего среднего состава.

Изменение обстановки в воздухе во второй половине войны характеризуют и «нормативы» положений о наградах и премиях для личного состава ВВС Красной Армии за боевую работу, которые вводились в этот период.

Так, уже 1 сентября 1943 г. Приказом Наркома обороны к высшей правительственной награде — званию Героя Советского Союза летчик-штурмовик представлялся за 80 успешных боевых вылетов или за 10 лично сбитых в воздушных боях самолетов противника. В дальнейшем планка Героя Советского Союза была поднята до 100 боевых вылетов.

Первую награду летчик-штурмовик мог получить за первые 10 боевых вылетов, а последующие награды — за каждые 20 успешных боевых вылетов.

Осенью 1944 г. был запущен в серийное производство штурмовой самолет Ил-10, существенно превосходящий Ил-2 по летным данным.

До 1 мая 1945 г. 1-й запасной штурмовой авиабригадой на новом штурмовике было переучено и отправлено в действующую армию 11 авиаполков. Из этого числа в боевых действиях на Ил-10 успели принять участие только три полка — 108-й и 118-й гвардейские и 571-й штурмовые авиаполки. Официальные войсковые испытания Ил-10 проходили в 108-м ГвШАП.

В общей сложности за период с 15 апреля по 8 мая экипажи этих трех полков выполнили 1019 боевых самолетовылетов, в том числе: 735 — экипажи 571-го ШАП и 224 — 108-го ГвШАП.

Боевая работа велась в основном по точечным целям на переднем крае и в ближайшем тылу. Подавляющее количество боевых вылетов было выполнено на атаку танков, автомашин, артиллерии на огневых позициях и живой силы противника на поле боя, в местах сосредоточения и на дорогах.

Летчики отмечали, что «вследствие легкости управления и повышенной скорости легко замыкается „круг“, эффективно выполняется противозенитный маневр». Особенно выгоден маневр по высоте, ввиду высокой вертикальной маневренности Ил-10 в сравнении с Ил-2.

В отчетных документах особенно отмечалось, что самолет Ил-10 более скоростной и маневренный, чем Ил-2, поэтому борьбу с истребителями противника вести легче.

Что касается вопросов эксплуатации самолета Ил-10, то выявилось весьма много конструктивных дефектов машины и различных систем. При этом ряд из них были очень и очень серьезными.

Во всех полках имели место случаи деформации верхней и нижней обшивки консольной части крыла, срез и отрыв заклепок, а также отставание листов нижней обшивки центроплана, сопровождающееся срезом заклепок по шву крепления листов к угольнику на бронекорпусе.

Через две-три недели эксплуатации самолетов Ил-10 с полевых аэродромов обнаружилось массовые отказы моторов АМ-42.

К исходу 8 мая 1945 г. в 571-м ШАП «по причине производственно-конструктивных дефектов нагнетателя» из строя вышли 17 моторов. Как указывалось в отчете ст. инженера полка майора Жиленкова, «для восстановления всех самолетов полку требуется 14 моторов АМ-42 и 18 нагнетателей».

В 108-м ГвШАП из строя вышли 76% моторов по причине сильного износа поршневых колец. В 16% случаев моторы выходили из строя по причине появления бронзовой, стальной и алюминиевой стружек, попадания воды в картер и выбрасывания масла.

На 1 мая в 108-м ГвШАП оставалось боееспособными всего 11 самолетов Ил-10. Остальные 18 (!) «десяток» были неисправны и требовали ремонта. Еще одна неделя боев, и летать было бы не на чем.

Фактически 108-й гвардейский и 571-й ШАП утратили боееспособность. Что было бы, если бы война продолжилась?

Боевые безвозвратные потери трех полков составили 12 самолетов Ил-10, небоевые — 11. Погибли 5 летчиков и 8 воздушных стрелков. Налет на одну боевую потерю «десятки» не превысил 85 самолетовылетов.

Если сравнить боевые возможности самолетов Ил-2 и Ил-10, то оказывается, что «двойка» в апреле-мае 1945 г. оказалась даже несколько лучше «десятки».

Так, боевая живучесть Ил-2 в этот период времени составляла в среднем около 90 самолетовылетов на одну безвозвратную потерю самолета.

Инженеры полков отмечали, что новый штурмовик «держал удар» хуже, чем Ил-2. В ходе боевых действий 38, 5% самолетов Ил-10, совершивших вынужденные посадки, были списаны по причине невозможности ремонта. Между тем по опыту 3-й ВА списывалось или отправлялись в ремонтные органы только около 10% поврежденных штурмовиков Ил-2, остальные вводились в строй силами технического состава частей и полевых авиаремонтных мастерских.

Более низкая скорость пикирования позволяла летчику «двойки» при заходе на цель совершенно свободно отстрелять одну-две прицельные очереди из пушек и пулеметов. Летчик «десятки» за один заход прицельно не успевал отстрелять даже одной очереди.

Летчики отмечали и более низкие возможности Ил-10 в сравнении с Ил-2 по загрузке самолета авиабомбами наиболее ходовых калибров — АО-25, АО-2, 5, ПТАБ-2, 5—1, 5 и ФАБ-50.

Ил-2 уступал Ил-10 только в эффективности выполнения противоистребительного и противозенитного маневров.

К сожалению, в серию запустили не самый хороший самолет, а самый удобный с точки зрения налаживания массового выпуска. Боевая же мощь штурмовой авиации Красной Армии от такого решения сильно не повысилась.

Весь опыт войны показывает, что самым полезным самолетом для нашей пехоты и самым страшным самолетом для немецкой пехоты был именно штурмовик Ил-2. Значение и роль Ил-2 на войне неуклонно возрастали. Соответственно этому рос и удельный вес самолета в составе ВВС КА. Фактически, начиная с осени 1942 г., Ил-2 был главной ударной силой ВВС Красной Армии. Если к началу войны Ил-2 в составе ВВС имелось менее 0,2% (к числу самолетов пяти приграничных Военных округов), то к осени 1942 г. их удельный вес вырос до 31% и в дальнейшем удерживался на уровне 29—32% общего числа боевых самолетов фронтовой авиации. Удельный вес дневных бомбардировщиков с осени 42-го никогда не превышал 14—15%. Советская авиапромышленность и учебные заведения ВВС КА не смогли обеспечить восполнение потерь в самолетах и летном составе фронтовой бомбардировочной авиации.

**За годы войны было произведено 36 154 самолетов Ил-2, Ил-2КР и Ил-2У. По состоянию на 10 мая 1945 г. в составе воздушных армий фронтов насчитывалось 3289 самолетов Ил-2, Ил-2КР и Ил-2У, а также 146 самолетов Ил-10.**

**Всего в годы войны было подготовлено и отправлено на фронт 356 штурмовых авиаполков, из этого числа 140 полков проходили переформирование в тылу один раз, 103 авиаполка — дважды, 61 — трижды, 31 — аза и 21 — пять раз.**

**Боевые потери летчиков ВВС КА за время войны составили 27 600 человек, в том числе 7837 летчиков-штурмовиков, 11 874 — истребителей, 6613 — бомбардировщиков, 587 — разведчиков, 689 — вспомогательной авиации.**

**Вечная им память.**

## **Иллюстрации**



Курсанты аэроклуба построены для проведения занятия



Юрий Михайлович Хухриков, 1945 г.



Николай Иванович Пургин



Юрий Сергеевич Афанасьев



Иван Иванович Андреев.  
Октябрь 1943 г.



Валентин Владимирович Усов



Константин Иванович Миненков



Павел Ефимович Анкудинов, 1940 г.



Леонид Сергеевич Дубровский



Владимир Моисеевич Местер



Валентин Григорьевич Аверьянов



Григорий Григорьевич Черкашин



Иван Иванович Коновалов



Николай Иванович Штангеев



Михаил Яковлевич Романов.  
Апрель 1945 г.



Обучение вновь прибывшего пополнения летчиков.  
Карельский фронт



Подготовка штурмовика к боевому вылету. Рядом  
с самолетом аэродромный заправщик на шасси ЗиС-6



Оружейник Алпатов готовит  
штурмовик к вылету.  
7-й ГвШАП, 1942 г.



Снаряжение пушек ИЛ-2.  
Пушки ВЯ калибра 23 миллиметра  
наряду с пулеметами были самым  
точным оружием штурмовика



Подвеска бомб. Стандартная бомбовая нагрузка Ил-2 была 400 килограммов, но опытные летчики брали 600



Зарядка пушек



Подвеска бомб



Подготовка штурмовиков Ил-2 к боевому вылету



Штурмовики готовятся к вылету на боевое задание



Получение задания



Ведущий группы 92-го ГвШАП Михаил Чекурин уточняет задание. Слева направо: Николай Лежнев, Диденко, неизвестный, неизвестный, Тимченко, Михаил Чекурин, Сергей Рябов, Иван Глебов, Николай Свиридов.  
1 -й Украинский фронт. Август 1944 г.



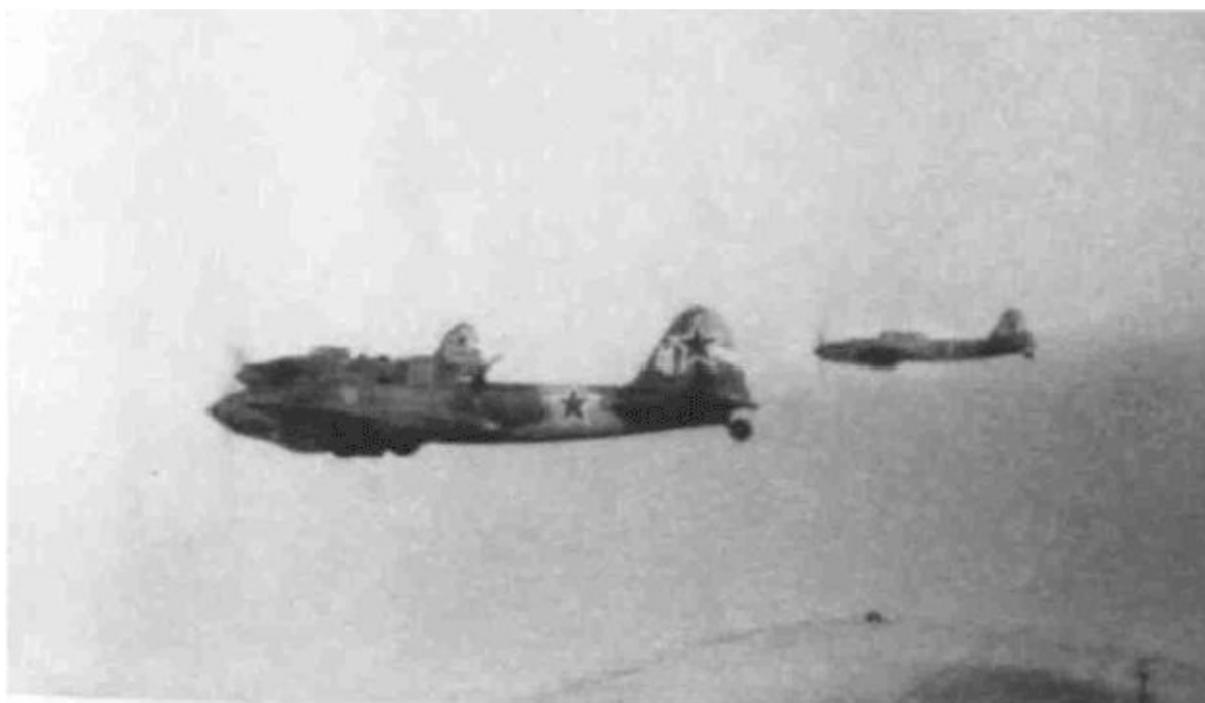
Кирим (Коля) Салахутдинов,  
стрелок в экипаже  
И.И. Коновалова



Группа одноместных Ил-2 в полете.  
Карельский фронт



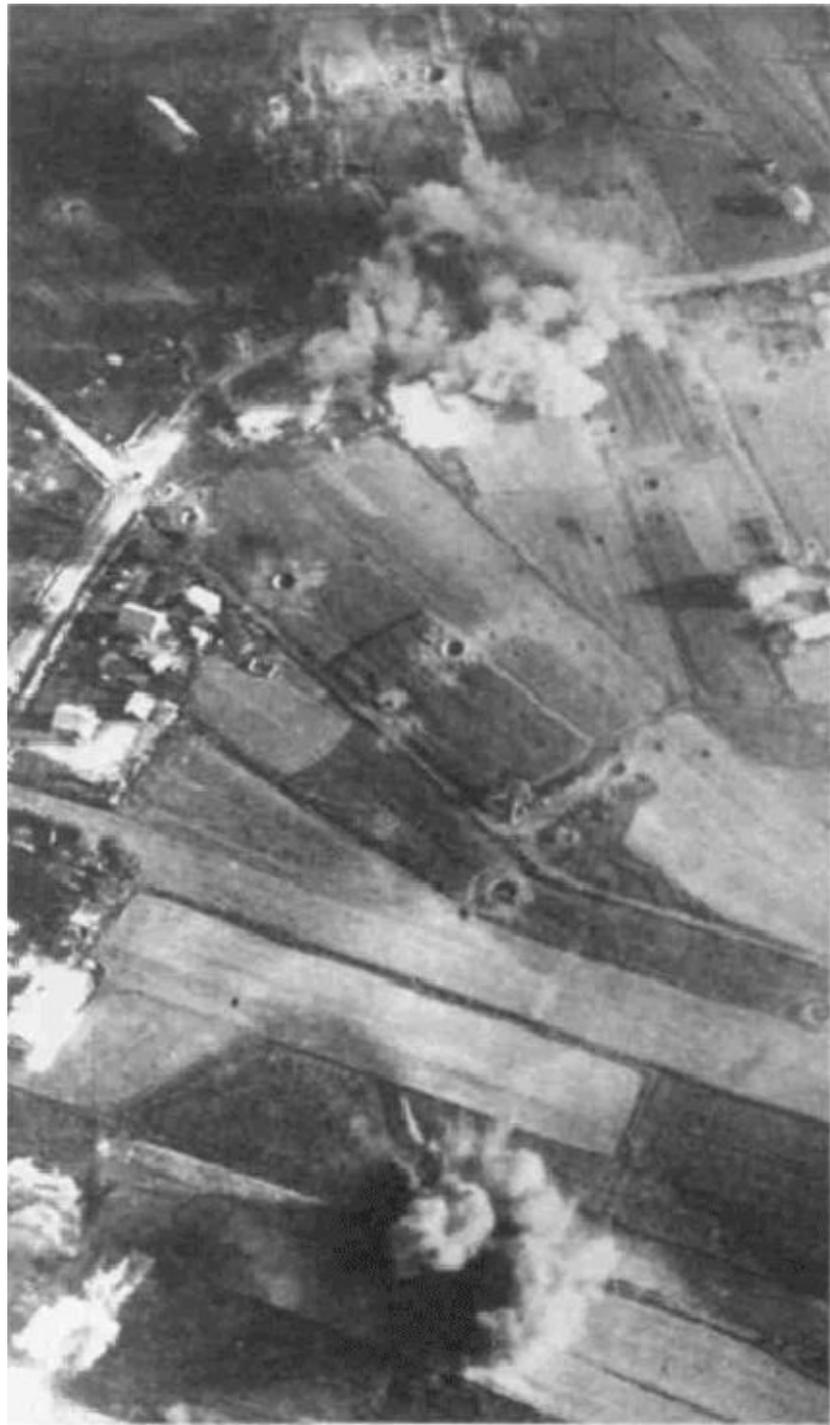
Штурмовик Ил-2 в воздухе



В воздухе Ил-2 211 -го ШАП



После удара штурмовиков горят немецкие эшелоны



Бомбовый удар по перекрестку дорог



Работа «с круга». Ил-2 (указан стрелкой) выходит из атаки



Позиция немецких противотанковых орудий 8.8 см PaK43.  
Фото из кабины Ил-2



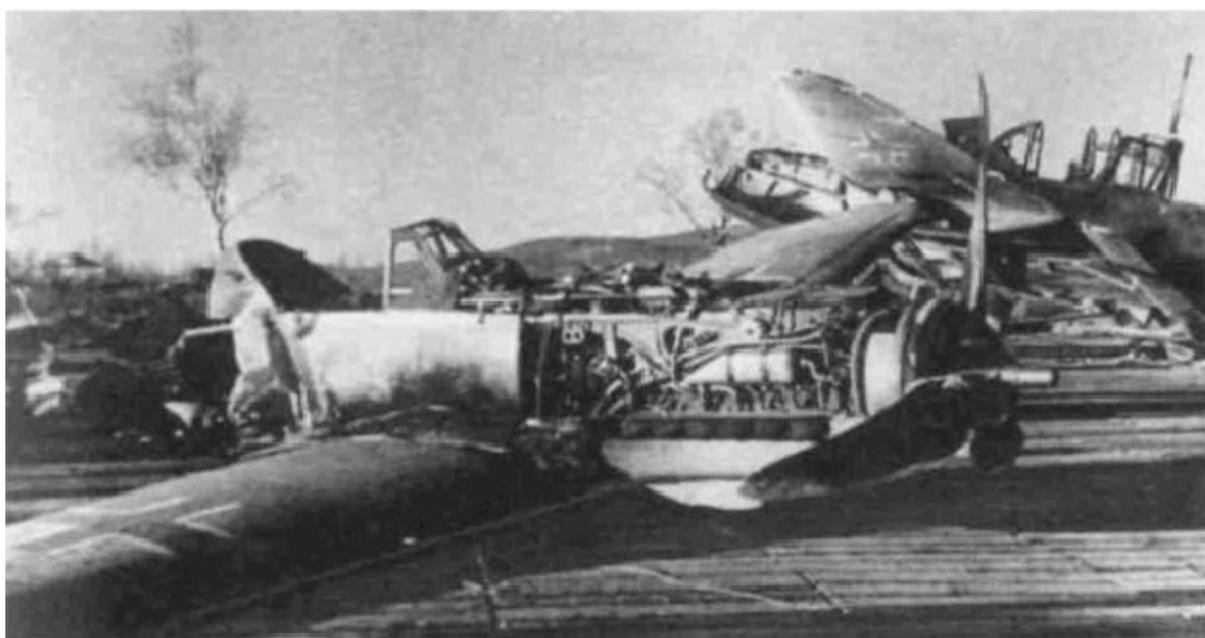
Удар по скоплению техники. Фото из кабины Ил-2



Бомбовый удар по скоплению врага



Результаты работы штурмовиков по колонне противника



Результаты штурмового удара по аэродрому Луостари



Ил-2 заходит на посадку 7-я ВА, 1943 г.



Сбитый Ил-2 из 7-й ВА На фотографии видно, что фюзеляж поврежден попаданием зенитного снаряда



Самолет 92-го ГвШАП, сбитый зенитной артиллерией противника. Летчик спасся, выпрыгнув с парашютом



Летчики 7-го ГвШАП обмениваются впечатлениями после боевого вылета. Слева капитан Василий Емельяненко, третий слева Николай Остапенко. Август 1943 г.



Механики 810-го ШАП ремонтируют самолет Андреева ИИ. после повреждений, полученных при налете на скопление немецких танков под Мценском В момент съемки они делают рассверловку под ленту, прикрывающую стык консоли с центропланом



Техники 92-го ГвШАП ремонтируют Ил-2



Самолет из состава 117-го корректировочного разведывательного авиационного орденов Кутузова и Александра Невского полка



Летчик Миненков Константин Иванович (*стоит*) и штурман Василий Колесников (*сидит в кабине*)



Юрий Сергеевич Афанасьев у своего самолета



Командир эскадрильи 566-го ШАП  
Николай Кузнецов



Эскадрилья П.Е. Анкудинова. *Стоят:* младший лейтенант Леонид Кайдалов (погиб), лейтенант Филипп Мохов (погиб), младший лейтенант Алексей Дугаев (погиб), младший лейтенант Иван Друзяк, младший лейтенант Миша Храмов.  
*Сидят:* старший лейтенант, заместитель командира эскадрилья Алексей Фукалов, командир эскадрилья старший лейтенант Павел Анкудинов, старший лейтенант, командир звена Евгений Соболев



Эскадрилья 15-го ГвШАП. *Стоят:* Темчук, Валентин Аверьянов, Николай Полагушин, Медведев, Шульженко. *Сидят:* Сергей Потапов, Александр Манохин, Евгений Кунгурцев



Владимир Моисеевич Местер (*справа*) и Виктор Прусаков



Евгений Кунгурцев, Валентин Аверьянов, Николай Каленов,  
Сергей Потапов, Александр Артемьев, 1945 г





Командир 312-го ШАП  
Виктор Михайлович Рубцов



Командир 109-го ГвШАП  
Макар Алексеевич  
Солодилов



Штурман 312-го ШАП  
Михаил Ступишин



Герой битвы за Москву ст. л-т Б.Г. Мошинец из 74-го ШАП незадолго до гибели. Б.Г. Мошинец отличился под Москвой при ударах по мотопехколоннам противника и аэродрому Орел-Западный в октябре 1941 г. Будучи опытным ведущим, Мошинец неоднократно лидировал в группах штурмовиков при вводе в бой вновь прибывших маршевых штурмовых авиаполков, не имеющих боевого опыта

Жизнь хороша.  
И жить хочется.  
Но если помыслишь  
То пероем  

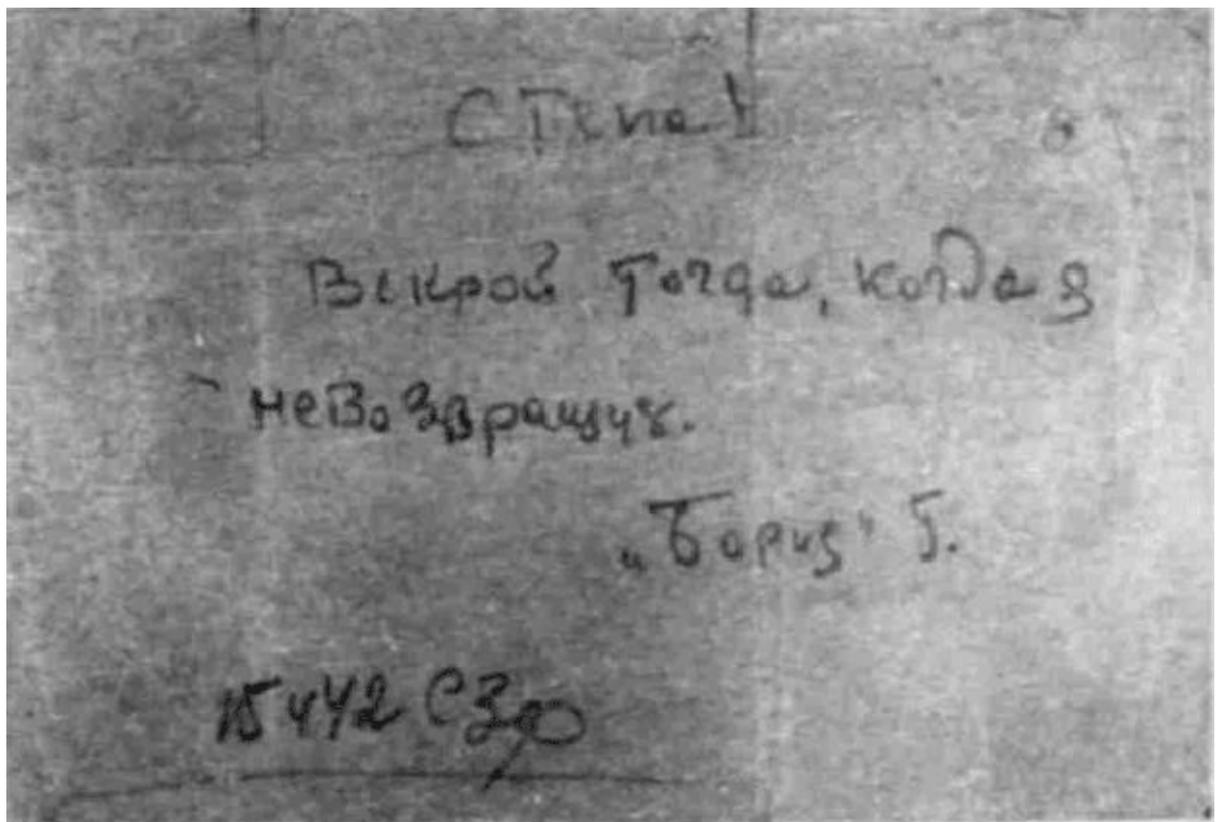
---

борис

Надпись на обороте фотографии

Сестра!  
Если я погибну, то знай узнай  
мама лучшим другом, пусть поминает.  
Если освободит моя территория то год  
знай мама родина что я приду.  
какого-то время. Друзья уюта и уют  
тебя. Остаюсь уверен что вы будете  
рады, вы победили. За нами же  
прекрасное будущее.  
Мой адрес: СССР. Куршевельский Облест.  
Моло-девичинский район с. Трехов.  
Машенец Михайловский Кошманов.  
До свидания. Будь здоров. Иван.  
К.4.42.С.З.Ф. Твой друг (брат) Машенец.

Текст письма ст. л-та Мошенца, оставленного своему другу перед боевым вылетом 15 апреля 1942 г. Аэродром Градобить, Северо-Западный фронт



Надпись на конверте