

АРТЁМ ДРАБКИН

Я ДРАЛСЯ
НА
ШТУРМОВИКЕ



ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ

ПОМНИМ
ВСЁ



Артем Драбкин. Только бестселлеры!

Артем Драбкин

**Я дрался на штурмовике.
Обе книги одним томом**

«Яуза»

Драбкин А. В.

Я дрался на штурмовике. Обе книги одним томом /
А. В. Драбкин — «Яуза», — (Артем Драбкин. Только
бестселлеры!)

ISBN 978-5-699-80466-5

К 70-летию Великой Победы! Самое полное издание бестселлеров Артема Драбкина «Я дрался на Ил-2»! **ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ!** Уникальное собрание интервью летчиков-штурмовиков Великой Отечественной. Вся правда об одной из самых опасных воинских профессий. «Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии как хлеб, как воздух» – эти слова И.В. Сталина, прозвучавшие в 1941 году, оставались актуальны до самого конца войны. Наши бойцы величали прославленный штурмовик «летающим танком» и «горбатым» (не только за характерную форму фюзеляжа, но и потому, что «илы» на своем горбу всю войну вынесли»), а немцы окрестили «Железным Густавом» и «Черной смертью». Однако, вопреки послевоенным мифам, Ил-2 нельзя считать «непревзойденным» или «неуязвимым» – его броня защищала лишь от пуль и осколков, а летные характеристики были вполне заурядными. Грозным оружием его делали те, кто воевал, умирал и побеждал на «илах», – пилоты и стрелки штурмовых авиаполков ВВС Красной Армии. Их живые голоса, их откровенные рассказы вы услышите в этой книге: что им пришлось увидеть и испытать, каково это – наносить бомбо-штурмовые удары под ураганным зенитным огнем и отражать атаки вражеских истребителей, за что «илы» прозвали «Черной смертью» и какая цена заплачена за Великую Победу.

ISBN 978-5-699-80466-5

© Драбкин А. В.

© Яуза

Содержание

Хухриков Юрий Михайлович	7
Пургин Николай Иванович	15
Афанасьев Юрий Сергеевич	25
Андреев Иван Иванович	33
Конец ознакомительного фрагмента.	37

Артем Драбкин
Я дрался на штурмовике.
Обе книги одним томом

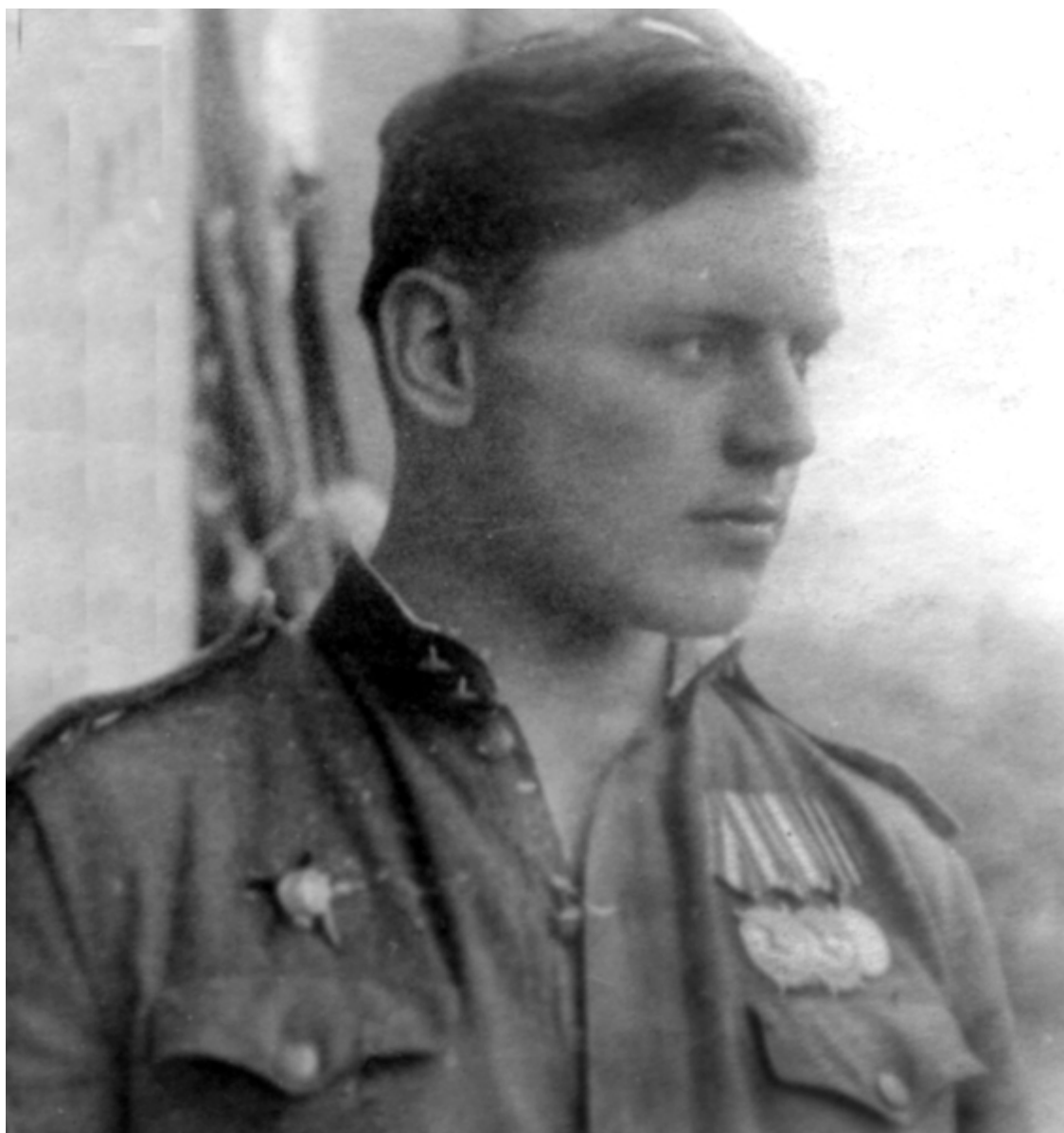
© Драбкин А., 2015

© ООО «Издательство «Яуза», 2015

© ООО «Издательство «Эксмо», 2015

* * *

Хухриков Юрий Михайлович



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 бом-

бардировочное 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» – сплюсненной 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 вырубивания, 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 показания 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 дутик, 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-3П, 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. Вылезает – 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 вылезлся, 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 неко-

торое 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, наш первый Герой, сели, приложились хорошо, а тут – тревога! По самолетам! Чухаев и Маслов остаются, а мы с Левого 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 бреющем, 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 шиб 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, удасть, 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 рубаха, 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



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 несложно – 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 комэск, 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 Мощеное, 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, покатылся, 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 пол-стакана 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 Мессершмитт. 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 троим. 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 верхогуре. 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 Одиноцова, 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 Даргайкин, 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 Тоскунов 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. Поддержать самолет боюсь, поскольку могу потерять скорость и свалиться. И все же азарт охватил. Я поддержал 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 прошлись, 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 наползать 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 взлете 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 добывать 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: «Горючее 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 – вверх 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 узловые станции 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 при-

готовили, 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 утюг. 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 потрясеешь – 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. Appetit 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



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 противогазовые сумки продуктами, пошли на Витебск. В Витебске уже собрались остатки трех летных 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!» Оознавательные 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». Неделию 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 бреющем. Пришлось выбирать место для посадки прямо с бреющего 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 вернусь»?

– 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 прикрытие. 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: «Толя, 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 стухнул.

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, всё 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 бредущем 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 бредущем выходили, хотя старались не очень увлекаться бредущим полетом. Линию фронта пересекали – когда как. Туда на высоте метров 800, а если драпаем, то обычно – на бредущем.

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 бомболюке, 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 бредущем. Потому что, когда бросаешь с бредущего, бомба не успевает накрениться, так прямо и идет. Прямо стенку пробивает. Здорово!

Часто мы ходили без истребителей, охраняли сами себя. Например, я шел на бредущем 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



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 1940/41 года 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 РСы. 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 Черняковский) в сопровождении 10 Як-1 от 832 ШАП, р-н Моховой, Филатово, Станы, Федоровка, период 19.17–20.30. Выполнен один заход с высоты 900–250 м, огонь 2 батареей 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 (бомбовоштурмовой 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 Стуха, 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 Корнеев (воздушный стрелок сержант Рогожников), мл. л-т Миклин (воздушный стрелок серж. Ксенафонтов), 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 ИАП. Р-н Дерновка, Калгановка, Сура. С зада-

ния 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.

Тридцати 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.)

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.