

АРТЕМ ДРАБКИН

# ШТУРМОВИКИ

*«Мы взлетали в ад»*



Артем Драбкин

**Штурмовики. «Мы взлетали в ад»**

«Яуза»

2012

**Драбкин А. В.**

Штурмовики. «Мы взлетали в ад» / А. В. Драбкин — «Яуза»,  
2012

ISBN 978-5-699-56305-0

В годы Великой Отечественной фронтовая профессия летчика-штурмовика считалась одной из самых опасных – по статистике, потери «илов» были вдвое выше, чем у истребителей, которые вступали в воздушный бой лишь в одном вылете из четырех, в то время как фактически любая штурмовка проводилась под ожесточенным огнем противника. Став главной ударной силой советской авиации, штурмовые полки расплачивались за победы большой кровью – пилотов и стрелков Ил-2 не зря окрестили «смертниками»: каждый их боевой вылет превращался в «русскую рулетку» и самоубийственное «чертово колесо», стой лишь разницей, что они не спускались, а взлетали в ад... Продолжая бестселлеры «Я дрался на Ил-2» и «Я – «"Черная Смерть"», **НОВАЯ КНИГА** ведущего военного историка позволяет не просто осознать, а прочувствовать, что значит воевать на «горбатом» (фронтовое прозвище «ила»), каково это – день за днем лезть в самое пекло, в непролазную чащу зенитных трасс и бурелом заградительного огня, какие шансы выжить после атаки немецких истребителей и насколько уязвима броня «летающего танка», защищавшая лишь от пуль и осколков, как выглядит кабина после прямого попадания вражеского снаряда, каково возвращаться с задания «на честном слове и на одном крыле» и гореть в подбитом «иле», как недолго жили и страшно умирали наши летчики-штурмовики – и какую цену они платили за право стать для врага «Черной Смертью».

ISBN 978-5-699-56305-0

© Драбкин А. В., 2012

© Яуза, 2012

## Содержание

Предисловие	6
Олег Растренин Главная ударная сила	21
На войне	21
Конец ознакомительного фрагмента.	29

# Артем Владимирович Драбкин

## Штурмовики. «Мы взлетали в ад»

### Предисловие



Перед войной уже в 1940 г. в Красной Армии была четко выработана концепция применения штурмовой авиации, превращавшая её в грозное оружие, не имевшее аналогов в мире. Именно самолёты-штурмовики должны были стать основной ударной силой советских ВВС при осуществлении непосредственной авиационной поддержки наземных войск. Кроме того, они должны были наносить удары по танковым и моторизованным колоннам врага, по аэродромам, штабам, железнодорожным эшелонам и оборонительным сооружениям противника. Однако на вооружении штурмовых авиаполков состояли лишь ударные варианты устаревших истребителей-бипланов И-15бис и И-153, которые были мало пригодны для выполнения подобных заданий.

Проект специализированного самолёта-штурмовика, впоследствии названного Ил-2, появился у конструктора Сергея Ильюшина уже в конце 30-х годов. В нем были совмещены хорошая бронезащита, мощное вооружение, высокая скорость. В самолете практически отсутствовал каркас, его роль выполнял бронекорпус. Он заключал в себе все жизненно важные части боевой машины. Мотор, система охлаждения, кабина экипажа и топливные баки были укрыты в бронированной «ванне». Сам Сергей Ильюшин вспоминал впоследствии: «Штурмовик Ил-2 в буквальном смысле слова предстояло ковать из стали». Броня нового самолёта была настолько прочной, что поначалу, пока не были разработаны сверла с алмазным напылением, технологические отверстия в ней приходилось отливать – высверлить их после закалки было невозможно.



*Ил-2 АМ-38 с пушками ШВАК первых серий, 1941 г.*

В конце 1939 г. одноместный вариант штурмовика Ил-2 успешно прошел государственные испытания. Однако решение о серийном производстве самолётов Ил-2 было принято лишь в самом конце 1940 г., за полгода до начала войны. А первый штурмовик Ил-2 был выпущен только в марте 1941 г.

К началу войны в приграничные военные округа поступило всего около двух десятков самолётов Ил-2. Мало того, никто из летчиков, переученных на Ил-2, оптимальной тактики боевого применения нового штурмовика не знал и не изучал. Вспоминает Сергей Александров, ставший командиром одного из первых штурмовых авиаполков: «Когда на наш аэродром прибыла первая партия штурмовиков, их зачехлили и никому не разрешали к ним подходить. Я связался с командованием, но в ответ не получил ни вразумительных объяснений, ни конкретных распоряжений. И тогда мы на свой риск и страх начали переучивание летного состава на новых штурмовиках. Как командир, я первым в полку после тщательного изучения штурмовика на земле поднялся на нем в воздух».

Первым пилотам Ил-2 предстояло учиться на собственных ошибках. При этом в войсках собирались использовать Ил-2, основываясь на довоенных взглядах применения легких штурмовиков. Но подобная тактика совершенно не подходила для нового самолёта!

В результате над полем боя эпизодически появлялись небольшие группы штурмовиков, выполнявшие вылеты через продолжительные промежутки. Нередко у них отсутствовало истребительное прикрытие. А практически полное отсутствие радиосвязи с наземными частями вынуждало группы штурмовиков из-за боязни ударить по своим войскам в условиях быстроменяющейся наземной обстановки наносить удары по противнику не на линии боевого соприкосновения, где это было особенно необходимо, а за ней – на удалении пяти-шести километров по второстепенным целям. В среднем в начальный период войны на одну боевую потерю Ил-2 приходилось 8–9 самолето-вылетов, хотя в отдельных полках живучесть Ил-2 не превышала 3–4 боевых вылетов.

Ил-2 был очень живучим и нередко самолеты возвращались на аэродром с огромными дырами в плоскостях, зачастую – без половины хвостового оперения, но с живым экипажем. Однако в первой половине войны лётчики-штурмовики нередко совершали от 3 до 5 боевых вылетов в день, атакуя самые укрепленные участки обороны противника. В результате почти

в каждом крупном сражении во многих штурмовых авиаполках гибла основная часть их личного состава. Вспоминает лётчик 810-го шап П Иван Андреев: «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?»»

Подготовка штурмовиков, как и подготовка других лётчиков, во время войны была ускоренной. Оказавшись после училища в запасном штурмовом авиаполку, молодые пилоты нередко имели всего около десяти-двадцати часов налёта на Ил-2 и умели только взлетать и садиться. При этом штурмовик был достаточно непрост для освоения молодыми пилотами. Вспоминает Павел Анкудинов, пришедший на фронт после инструкторской работы: «Для курсанта Ил-2 несколько сложен. Особенно на взлете: поскольку винт вращается влево, попытку самолета развернуться вправо нужно было парировать левой ногой, причем не резко. На взлете не только курсанты теряли направление, но даже опытные инструктора ломали самолеты».



*Ил-2 АМ-38 с пушками ВЯ-23, 1941 г.*

Кроме того, в запасные штурмовые полки порою попадали и лётчики, прежде не имевшие опыта пилотирования Ил-2, но прекрасно владевшие другими типами самолётов. Что характерно, для них освоение Ил-2, как правило, не представляло особой проблемы. Однако в ЗАПах лётчики зачастую были недолго. Вспоминает лётчик-штурмовик Юрий Хухриков: «Выпускников направили в ЗАП... Там лётчики проходили боевое применение – учились бомбить и стрелять. Но все обучение занимало буквально несколько часов. Вскоре приехал «купец», мы пристроились за ним и перелетели на фронт».

Именно на фронте в боевых полках и начиналась настоящая учёба молодых лётчиков-штурмовиков.

Пополнения во второй половине войны старались вводить постепенно. Обычно в полк новички прибывали по 2–3, максимум по 6 человек. Каждый молодой лётчик проходил в полку проверку навыков примерно в течение недели. Один из опытных лётчиков (как правило, командир эскадрильи или звена) на спарке проверял технику пилотирования новичка: боевые развороты, «штопор», пикирование. После этого опытный лётчик вылетал парой вместе с молодым и смотрел, насколько тот умеет держать строй в полёте, как держится при резком маневрировании. А дальше молодые лётчики отрабатывали штурмовку и сброс бомб на

импровизированном полигоне неподалёку от аэродрома. Обычно при этом они не тратили боезапас, а выполняли фотобомбометание. Вспоминает Талгат Бегельдинов:

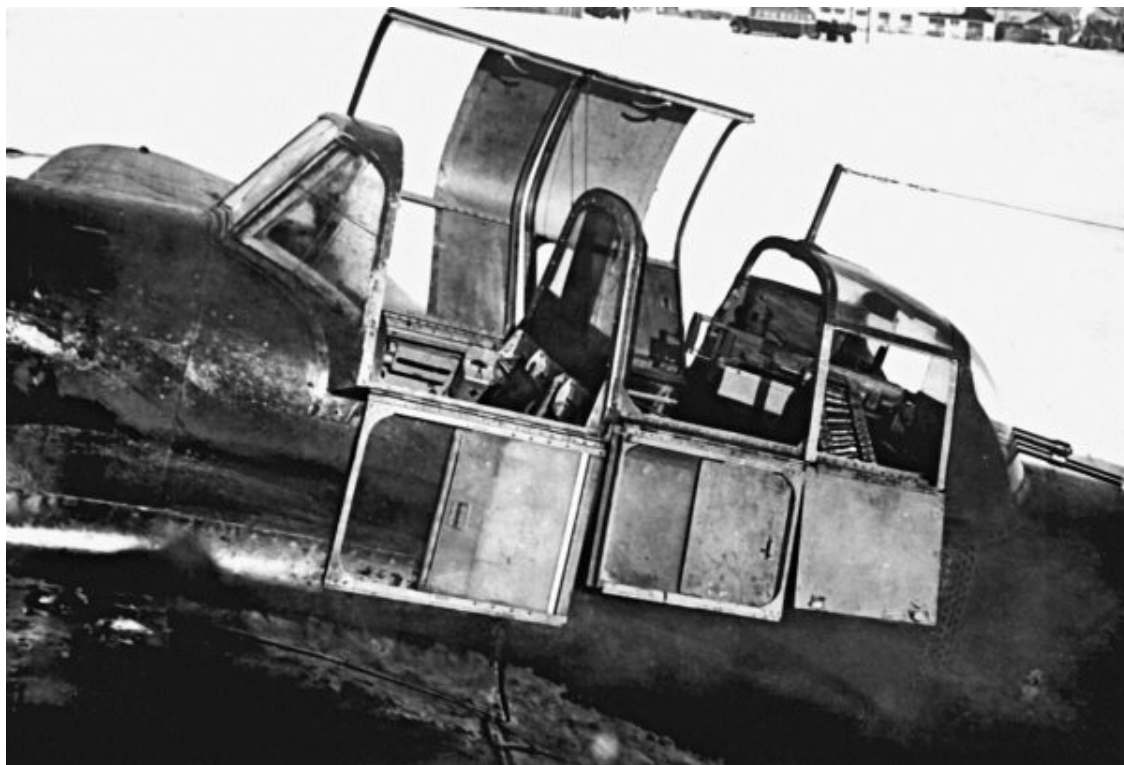
«Наш полк стоял в деревне на опушке леса. Неподалеку был расположен полигон. Танк с белым крестом на развороченной башне и пушка с изуродованным стволом, брошенные здесь немцами еще в прошлогоднем зимнем отступлении, служили мишенями для тренировочных атак молодых летчиков. Мы их атаковали, но не стреляли. Роль пушек и пулеметов выполняли фотокамеры. Рассматривая проявленную пленку, командиры судили о результатах наших полетов».

По результатам подобных учебных штурмовок командир эскадрильи определял, пора ли включать новичка в боевой расчет. Если молодой лётчик проявлял себя хорошо, перед ним ставилась задача за неделю хорошо изучить по картам район базирования полка и примерные цели. В этот же период более опытные лётчики обычно объясняли молодым, как переходить линию фронта, как вести себя над целью, как маневрировать, спасая самолёт от разрывов. И наконец, молодого пилота-штурмовика ждал первый боевой вылет.

Новичка брал ведомым кто-нибудь из опытных лётчиков. Вспоминает Павел Анкудинов: «В первый раз командир эскадрильи взял меня на боевое задание своим ведомым. Он мне сказал: «Главное – не отрывайся, держись меня: видишь, я пикирую, и ты пикируй; видишь, у меня бомбы полетели, и ты сбрасывай бомбы». Я так и делал, только ориентировать мог с трудом. Но мне комэск сказал после второго вылета: «Не волнуйся, так и должно быть, пройдет пять-шесть вылетов, все поймешь. Ты делал все правильно, не потерял ни меня, ни группу».



*Ил-2 с М-82ИР. Государственные испытания, 1942 г. (вид сбоку)*



*Ил-2 М-82ИР. Кабина летчика и воздушного стрелка. Государственные испытания, 1942 г.*

К 7-10 вылету новички уже могли самостоятельно следить за воздушной обстановкой и вести ориентировку. Не случайно в среде летчиков-штурмовиков считалось, что если выполнил десять вылетов, то будешь жить. После десятого вылета летчик получал и первую боевую награду – орден Красной Звезды.

Экипажи Ил-2 вставали утром еще до рассвета, за несколько часов до того, как надо было появиться на КП эскадрильи. Быстро умывались – летом водой, а зимой нередко снегом. При этом никто из них не брился. Это делали только вечером, когда уже не было боевых вылетов. Бритьё перед вылетом считалось у лётчиков очень плохой приметой. Вспоминает Юрий Хухриков: «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...»

Летали пилоты-штурмовики летом в гимнастерках с орденами, брюках и сапогах, зимой в унтах, меховых брюках и куртках. Надев летное обмундирование, лётчики шли в столовую завтракать. Если погода была нелётной, все ощущали себя расслабленно и шутили. А в хорошую погоду многим лётчикам-штурмовикам и их стрелкам завтрак буквально не лез в горло. Вспоминает воздушный стрелок Владимир Местер: «Аппетита не было, сказывалось нервное напряжение. Бывало, и в обед ничего не ели, если были тяжелые вылеты. Компот попьешь, и все».



*Ил-2 АМ-38 (зав. № 1013) производства завода № 18 с двумя неподвижными пулеметами ШКАС для стрельбы назад.*

*Государственные испытания, февраль 1942 г.*

После завтрака штурмовики шли или ехали на КП, который обычно располагался в каком-нибудь домике или землянке. Снимали верхнюю одежду, если дело было зимой, и ожидали получения боевой задачи. Получение задачи это один из самых трудных моментов, когда налетчиков накатывало чувство, которое они называли «мандраж». Вспоминает Василий Емельяненко: «Поднял глаза от карты, а ведомые, все как один, пялят глаза на мою левую руку, в которой папиросу держу. Я умышленно не спрятал ее: локтем оперся на стол, и оттого, что расслабил предплечье и кисть, папироса в пальцах не дрожит. Это мой старый прием. Он тоже действует на ведомых успокаивающе. «Если ведущий не волнуется, значит все будет нормально». И хорошо, что так думают, а меня сейчас занимают другие мысли».



*Ил-2 АМ-38 (зав. № 2514) производства завода № 18 с одним неподвижным пулеметом УБ для стрельбы назад. Государственные испытания, февраль 1942 г.*

Командир эскадрильи отбирал лётчиков для выполнения задания, рассказывал о цели, метеоусловиях, определял порядок выруливания, сбора, нахождения в воздухе:

– Идем 1400–1500 метров, подходим к цели, атака по моей команде. Воздушным стрелкам смотреть за воздушной обстановкой. Нас будут прикрывать 6 маленьких, – «маленькими» лётчики-штурмовики называли истребители.

Определялось и количество заходов, но оно могло впоследствии измениться в зависимости от ситуации над целью.

Получив задачу, лётчики начинали готовиться – прокладывать маршрут с нанесением курса, расстояния, времени полета до цели. Курс всегда прокладывали кратчайший от своего аэродрома.

Цель определена, маршрут проложен. Вылет может быть по установленному времени или звонку с КП полка. И здесь нервное напряжение достигает предела, поскольку возникает разрыв во времени между получением задачи и ее выполнением. Курящие начинали одну за одной смолить сигареты, многим начинали лезть в голову самые черные мысли. Вспоминает Юрий Хухриков: «Каждый переживал эти минуты 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... Не было таких, кто безразлично относился к предстоящему вылету, но, несмотря на такую нервную обстановку, я не помню, чтобы кто-то срывался на крик или отказывался от вылета».

Наконец команда! Лётчики разбегаются по самолетам. Сначала надо провести внешний осмотр самолета – чтобы струбцинки на элеронах не забыли снять, чтобы пневматики были подкачены. Механик уже держит парашют, рядом стоит остальной наземный экипаж – оружейник, приборист. А стрелок, как правило, уже сидит в своей кабине. Лётчик 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. Проверил стоят ли гашетки на предохранителе, закрыты ли кнопки сброса бомб, давление в тормозной системе. Включил аккумулятор, установил порядок сброса бомб на приборе ЭСБР-ЗП в соответствии с заданием.

За время проверки самолёта все посторонние мысли уходили из головы лётчика, но чувство тревоги еще оставалось. Ракета! Лётчик запустил двигатель. Доложил командиру, что к вылету готов, вырывается на старт.

Самолёты группы собрались на кругу над аэродромом и строем вылетали на цель. Уже в полёте к штурмовикам присоединялись истребители прикрытия. Во время полёта лётчикам было некогда думать об опасности, от них требовалось сконцентрироваться на том, чтобы сохранить место в строю: 50 м интервал, 30 – дистанция. До цели штурмовики шли на высоте 1200–1400 м, если позволяла погода, а если нет, то на бреющем полёте. После прохождения исходного пункта маршрута лётчик на карте отмечает карандашом время вылета. Это поможет ориентироваться в дальнейшем и определить момент приближения к цели.



*Двухместный Ил-2 АМ-38 (зав. № 887) с пулеметом УБТ на турели производства завода № 30. Государственные испытания, октябрь 1942 г.*

Подлетая к линии фронта, командир группы связывался с наводчиком, обычно представителем авиадивизии. Его штурмовики уже знали по голосу, что также было крайне важным, поскольку противник иногда пытался влезать в эфир и давать ложные приказы. Вспоминает Талгат Бегельдинов: «Я был ведущим большой группы, с КП мне дали команду атаковать. И тут неожиданно в шлемофоне раздаётся незнакомый голос: «Бегельдинов, отставить атаку. Всей группой возвращайтесь на свой аэродром». Я растерялся на мгновение, но тут же попросил повторить приказ и назвал пароль. По существующему порядку, мне, в свою очередь, должны были назвать свой пароль. Однако приказ повторили, а пароль – молчок. И тут раздаётся знакомый голос с нашего КП: «Не слушай их, Бегельдинов, выполняй задание». И знакомый голос назвал пароль».

Основными задачами штурмовиков в ходе наступления было уничтожение вражеских штабов и узлов связи во время артподготовки, а в период атаки наземных войск – уничтожение артиллерии, минометов и огневых точек противника непосредственно перед боевыми порядками своих наступающих войск.

Подойдя к цели, пилоты штурмовиков, как только вражеские зенитки открывали огонь, подавали в баки углекислый газ и закрывали заслонку маслорадиатора. Самолеты увеличивали дистанцию до 150 м и начинали маневрировать. Вспоминает Павел Анкудинов: «Над целью становится страшно, когда тебя встречает море огня. Тут все лётчики в напряжении. Хочется

скорее пойти в атаку». Но самым тяжёлым для лётчиков было, если они уже подошли к цели, по ним открыли огонь зенитки, а приказ начинать атаку ещё не получен. Но подобное случалось редко.

Бомбоштурмовые удары по наземным целям «илы» наносили, используя боевой порядок «круг». При этом атака цели производилась с пикирования под углами 25–30° со средних высот группами не менее 6–8 Ил-2. Поиск малоразмерных и подвижных целей на поле боя существенно облегчался, улучшались условия прицеливания, повышалась точность стрельбы и бомбометания. И, что самое главное, каждый экипаж имел достаточную свободу маневра для осуществления как прицельного бомбометания и стрельбы по наземной цели, так и огневого воздействия на немецкие истребители, атакующие впередиидущий штурмовик. Во второй половине войны штурмовыми авиаполками всё чаще применялся «свободный круг». В этом случае выдерживалось лишь общее направление «круга», дистанция между Ил-2 могла изменяться, и имелась возможность выполнять довороты влево и вправо. Во всем остальном каждому лётчику предоставлялась полная свобода действий.



*Двухместный Ил-2 АМ-38 (зав. № 887) с пулеметом УБТна турели производства завода № 30. Го су дарственные испытания, октябрь 1942 г.*

Вспоминает Юрий Хухриков: «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» дергает. В эфире мат-перемат. Маленькие прикрывают. Наводчике пункта наведения все время корректирует наши заходы на цель, подсказывает, куда ударить, предупреждает о появлении истребителей».

Прежде всего штурмовики сбрасывали бомбы.

Бомбометание осуществлялось с горизонтального полёта и с пикирования. Для прицеливания на Ил-2 была специальная разметка бронезокушка и капота. Вспоминает Павел Анкудинов: «При подходе засекали ориентир в стороне от цели. На капоте были дугообразные полосы, и когда нос самолета закрывал цель, а ориентир оказывался в створе дуг, производили сброс бомб. Фугасные бомбы бросали с горизонтального полета примерно с 900-1000 метров, а ПТАБ с пикирования на 50-100 метров». Вспоминает Василий Емельяненко: «Бомбили на

глазок, по чутью, или, как мы выражались, «по сапогу». Шутники придумали даже шифр несуществующему прицелу – КС-42, что означало: кирзовый сапог сорок второго года. Со временем размер естественно увеличивался».



*Двухместный Ил-2 АМ-38 (зав. № 897) с пулеметом ЛЛ1КАС на турели производства завода № 30. Государственные испытания, октябрь 1942 г.*



*Двухместный Ил-2 АМ-38 (зав. № 897) с пулеметом ЛЛ1КАС на турели производства завода № 30. Государственные испытания, октябрь 1942 г.*

Иногда огонь зениток был настолько плотным, что штурмовики сразу вместе с бомбами выпускали и реактивные снаряды, и стреляли из пушки. Вспоминаю Юрий Хухриков: «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».

Впрочем, иногда молодые ведущие групп даже при самом тяжёлом противодействии делали помногу заходов, чтобы повысить эффективность штурмовки. Вспоминает Павел Анкудинов: «Я поначалу по цели долго работал, а не так – сбросил бомбы и деру. Но это – риск,

по нам стреляют. А легчики нервничают. Тем более они ведомые, а я ведущий. Их больше сбивают... Они как-то собрались и так по-простому мне говорят: «Командир, ты, что, хочешь сам всю Германию разбить? Не надо так. Давай-ка, поосторожнее». Я их любил и поэтому ответил: «Хорошо, ребята, я учту». Действительно, стал их жалеть: сделаем не семь заходов, а три; хорошо проштурмуем и уходим».



*Двухместный Ил-2бис АМ-38 (зав. № 4434) с блистерной установкой под пулемет УБТ производства завода № 1.*

*Государственные испытания, октябрь 1942 г.*

Наибольшей опасности быть сбитым зениткой или вражеским истребителем штурмовик подвергался на выходе из атаки, поскольку идущий следом за ним лётчик в это время был занят атакой цели и не мог эффективно противодействовать огню противника. Иногда для подавления огневых точек в боевой группе выделялись отдельные самолёты Ил-2. В этих случаях потери от зениток уменьшались в два раза. Вспоминает Григорий Черкашин: «Самая опасная вещь, особенно в конце войны, – зенитная артиллерия. Было ее у немцев очень много, хорошо организована была, хорошие установки, радары... В полку специально готовили группы подавления МЗА, да и вообще – все следили за землей. Как начнет откуда бить – сразу ближайшие на зенитку бросаются и затыкают».

Но вот штурмовики выполнили задачу. Подавлен передний край обороны противника, либо подорван эшелон, либо взорван мост.

Ведущий на бреющем полёте начинает отходить от цели и командует остальной группе: «Ребята, сбор!» Головной самолёт делает «змейку», остальные подстраиваются за ним. Истребители открытым текстом хвалят штурмовиков: «Молодцы «горбатые»! Хорошо поработали!» Но расслабляться нельзя, до возвращения на аэродром в любой момент могут атаковать истребители противника.

При встрече с ними во второй половине войны штурмовики обычно строились кругом. Для построения эффективного оборонительного «круга» в группе должно было быть не менее шести Ил-2. Каждый из экипажей, находясь в «кругу», нес полную ответственность за защиту впередиидущего самолета и не имел права оставлять своего места. Экипажи были обязаны в целях отражения атак истребителей маневрировать по горизонту разворотами влево и вправо, а по вертикали кабрированием и планированием.

В тех случаях, когда штурмовики прикрывались своими истребителями, оборонительный «круг» строился ниже истребителей, образуя нижний ярус, что создавало условия для хорошего взаимодействия между истребителями прикрытия и штурмовиками.

Для обеспечения лучших условий ведения воздушного боя от командиров полков и ведущих групп требовалась в каждом полете организация надежной двухсторонней радиосвязи

между штурмовиками и истребителями прикрытия. При этом значительная нагрузка ложилась не только на пилотов «илов», но и на их стрелков. Вспоминает Владимир Местер:

«Самая большая нагрузка, если группа идет в пеленге, на крайних стрелков. Именно они начинают отсекают истребителей, поскольку стрелкам с головных машин сложно стрелять – можно по своим попасть. Поэтому если в эскадрилье мало стрелков, то старались стрелка сажать в последнюю машину. Ведь бывало, что на шестерку был только один стрелок».



*Воздушный стрелок Ил-2 сержант Баклар Саакян за самодельной оборонительной установкой под пулемет ШКАС*

Но вот атака немецких истребителей отбита. Как это почти всегда бывало в конце войны, они не отважились преследовать штурмовиков за линию фронта. Пришли на аэродром, ведущий распустил группу. Можно заходить на посадку. Сели. Зарулили каждый на свою стоянку. Каждого из них встречает механик его машины. Лётчики со стрелками вылезают, курящие сразу закуривают, снимая напряжение вылета. Механик спрашивает лётчика: «Какие замечания?» Тот пишет в его книжке, что их нет. Обслуживающий персонал сразу начинает готовить самолет к следующему вылету: заправлять водой, маслом, топливом, РС и бомбы подвешивать, пушки и пулеметы заряжать... Кто знает, как скоро объявят новый вылет – иногда между вылетами было не более двадцати минут.

Лётчики сбрасывают парашюты. После вылета все они оживлённые, спорят друг с другом, стараются что-то рассказать командиру группы, так что ему даже приходилось иногда их одергивать: «Да помолчите вы!» Командиру нужно спешить докладывать на КП полка. Хотя после тяжелого вылета, особенно если этот вылет был не первым за день, командир нередко оказывался настолько измотан, что с трудом доходил до КП. Вспоминает Павел Анкудинов: «Бывало и так, что после сложного вылета, особенно если были потери, от усталости и напряжения я просто падал под плоскость. Надо идти докладывать, а я валяюсь под крылом, как пьяный».



*Установка оборонительного пулемета УБТ на самолете Ил-2, смонтированная силами технического состава 243 шад 6 ВА в августе 1942 г.*

Между тем техники вытаскивают пленку из фотокамер, установленных на «илах» и немедленно несут ее проявлять. Как правило, фотоаппараты устанавливались у замыкающего группы штурмовиков, иногда в центре группы. Один самолет с фотоаппаратами мог заснять в нормальных условиях полета результаты группы из 3–4 самолетов, т. е. звена. Однако фотоконтроль в штурмовой авиации приживался очень трудно и непросто. На протяжении всей войны

процент бомбоштурмовых ударов с фотографированием результатов не превышал трети, а то и четверти вылетов. Во всех остальных случаях основным методом определения результатов бомбоштурмовых ударов Ил-2 оставалось наблюдение экипажей штурмовиков, прикрывающих истребителей и контролеров.



*Установка оборонительного пулемета LL1KAC на самолете Ил-2, смонтированная силами технического состава 243 шад 6 ВА в августе 1942 г. Всего в дивизии было оборудовано такой установкой 10 Ил-2 в 288 шад и 9 – в 74 шад*

Дело в том, что в ходе удара, когда «прицельно бьет зенитная артиллерия и охотится истребительная авиация противника», летчики подчас забывали включить тумблер фотоаппарата или не снимали – все равно ничего не выйдет – не до съемки. Для получения качественных фотоснимков необходимо было строго соблюдать режим полета – скорость, высоту и т. д., со всеми вытекающими последствиями для экипажа в условиях массированного применения противником огневых средств ПВО. Как правило, все имеющиеся к началу операции в полках самолеты Ил-2-фотографы, будучи замыкающими в группе, «снимались» немецкими зенитчиками уже в первые дни операции. Вместе с самолетом терялась и ценная материальная часть – фотоаппарат. В то же время в частях и БАО всегда ощущался их недостаток. Поэтому на завершающих этапах операции контролировать было попросту нечем.

Впрочем, в некоторых частях ситуацию с фотоконтролем к концу войны удалось наладить. Вспоминает Юрий Хухриков: «У нас в полку 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».

После доклада на КП командир эскадрильи начинал разбор выполнения задания. Опытные командиры, как правило, не придирались по мелочам и ругали только тех, кто отрывался от группы при сборе. Вспоминает Павел Анкудинов: «Придраться всегда найдется к чему: при

посадке «скозлил», при сборе бултыхался или много дырок привез. Так нельзя делать! Основное – это выполнение задания. Хорошо выполнили задание, надо ребят похвалить, подбодрить».

Если первый вылет делали утром или днем, то потом шли на обед. Его привозили прямо на аэродром. Летом обедали под навесом, зимой – в хате. Аппетита сразу после вылета обычно не было, и лётчики лишь немного перекусывали. А бывало и так, что едва они успевали сесть за стол, как раздавалось: «Лётчиков второй эскадрильи – немедленно к самолетам. Комэску к командиру полка. Срочный вылет». Прибежав к командиру полка, комэск слышал: «Немедленно по самолетам, на взлет, задание получите в воздухе».

В день могло быть до пять вылетов, хотя, как правило, не больше двух-трех. Отправляли штурмовиков и на свободную охоту, и на разведку.

Поскольку самолётов-разведчиков на фронте катастрофически не хватало, а Ил-2 обладал некоторым «запасом» универсальности и производился в больших количествах, штурмовикам нередко поручали ведение визуальной и инструментальной разведки в интересах авиационного и общевойскового командования.

На разведку обычно ходила пара с прикрытием. Давали район, не далее тридцати-пятидесяти километров от линии фронта. Задачей штурмовиков было выполнить фотосъёмку заданного района, а иногда при этом провести штурмовку, чтобы выяснить расположение замаскированных огневых точек противника. Подобные задания были довольно опасными, как и вся работа штурмовиков. Впрочем, в некоторых полках вылеты на разведку дополнительно усложнялись отсутствием истребительного прикрытия. Вспоминает Михаил Романов: «Вылеты сложны были тем, что летали без истребительного прикрытия... Летали только на бреющем, в десяти-пятнадцати метрах от земли. Линию фронта перелетишь, по тебе постреляют, а дальше уже спокойно. Главное – курс менять, иначе перехватят, и, конечно, режим радиомолчания соблюдать».

А вот свободную охоту штурмовики любили больше, хотя и летали на неё всегда без истребительного прикрытия. Во время таких заданий они обычно действовали парой и могли сами выбирать себе цели, уничтожение которых фиксировалось фотоаппаратурой. При этом главную опасность представляли истребители противника, а вот огня зениток «охотники», как правило, избегали. Вспоминает Иван Андреев: «Я вышел на станцию. Немцы эшелон грузят. Паровоз под парами стоит. Весь перрон в войсках. Я на бреющем как шел, так по ним и дал – каша! Подорвал машину, бомбы сбросил, и ушёл».

Подобные успешные вылеты поднимали боевой дух пилотов Ил-2 и наносили определённый урон противнику, но они были лишь дополнением к основной боевой работе лётчиков-штурмовиков.

## **Олег Растренин Главная ударная сила**



### **На войне**



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

Согласно Полевому уставу Красной Армии (проект, 1940 г.) на штурмовую авиацию возлагались следующие боевые задачи: поддержка наземных войск с воздуха, нанесение ударов по танковым и моторизованным колоннам, уничтожение противника на поле боя, в районах сосредоточения и на марше, нанесение ударов по аэродромам, штабам и пунктам управления, транспортам, оборонительным сооружениям, мостам и переправам, ж.д. станциям и эшелонам на них.

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

Основу штурмовой авиации ВВС Красной Армии накануне войны составляли ударные варианты устаревших истребителей-бипланов И-15бис и И-153. По состоянию на 22 июня 1941 г. в пяти приграничных военных округах имелось 207 «бисов» и 193 «чайки» при 366 боеготовых пилотах.



*Ил-2 18-го шап ВВС ЧФ возвращаются после выполнения боевого задания. На ближнем плане Ил-2 с самодельной оборонительной установкой под пулемет УБТ. 1942 г.*

Боевой арсенал этих штурмовиков включал до 150 кг бомб или (4–8)хРО-82, а также четыре пулемета нормального калибра: ПВ-1 – на И-15бис, и ЛУКАС – на И-153. Самолеты не имели бронирования жизненно важных частей.

Современный штурмовой самолет ВВС КА – бронированный Ил-2 АМ-38, начал серийно выпускаться с марта 1941 г. По боевым возможностям Ил-2 существенно превосходил штурмовые варианты поликарповских бипланов. Вооружение Ил-2 состояло из двух пушек ШВАК калибра 20 мм или 23-мм пушек ВЯ-23, двух пулеметов ЛУКАС, 8 ракетных орудий РО-132 или РО-82 и 400 кг бомб (в перегрузку 600 кг). В двухместном варианте с октября 1942 г. число ракетных орудий было сокращено до четырех, а у воздушного стрелка установлен крупнокалиберный пулемет УБТ на турели ВУБ-3. С мая по ноябрь 1943 г. серийно выпускался двухместный Ил-2 с пушками НС-37 калибра 37 мм.

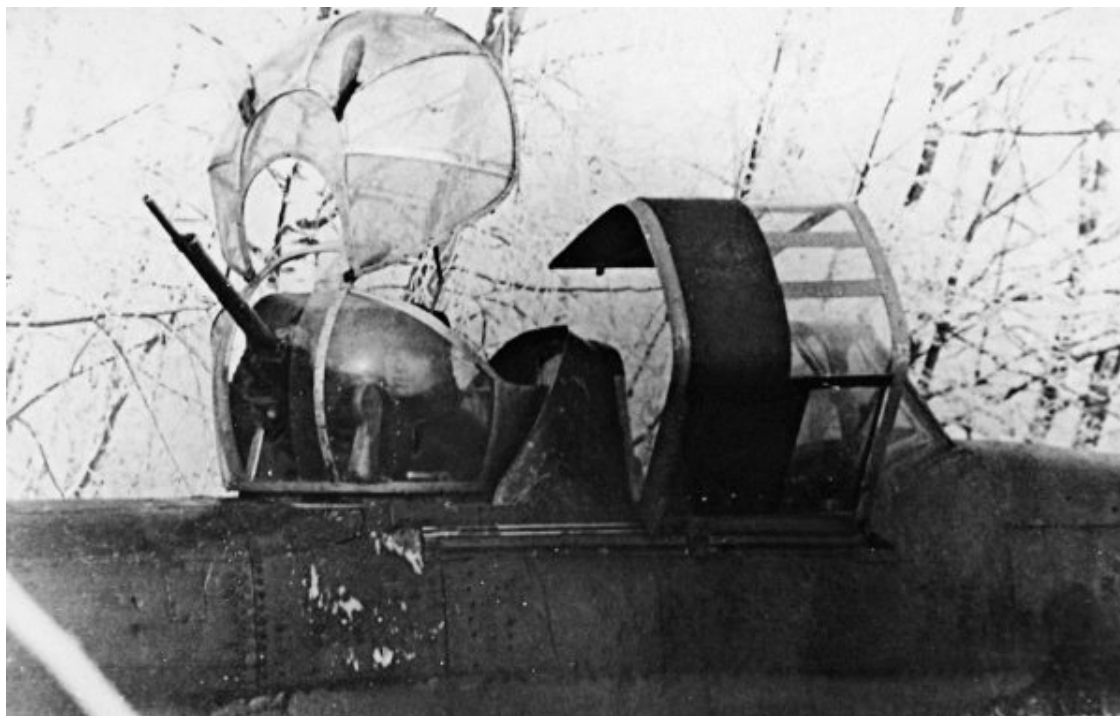
По плану перевооружения ВВС КА к концу 1941 г. в пяти приграничных военных округах самолетами Ил-2 планировалось вооружить все имеющиеся на 1 января этого года (65 – ЛВО, 61 – ПриОВО, 74 – ЗапОВО, 62 и 66 – КОВО) и все вновь формирующиеся (205 и 235 – ЛВО, 241 – ПриОВО, 190 и 215 – ЗапОВО, 253 – КОВО) штурмовые авиаполки. Полки штурмовой авиации, дислоцированные на Дальнем Востоке – 75, 76, 77 и 78-й шап, предполагалось перевооружить новым штурмовиком к середине 1942 г.

Кроме того, к концу года на Ил-2 предполагалось «посадить» и 8 ближнебомбардировочных авиаполков: 31 – ПриОВО (впоследствии вооруженный самолетами Пе-2), 174 и 175 – МВО, 243 и 245 – КОВО, 4 – ХВО, 299 и 232 – ОдВО.



*Ил-2 с самодельной оборонительной установкой под пулемет УБТ. ВВС ЧФ, 1942 г.*

Отметим, что вопрос о количестве бронированных штурмовиков Ил-2, поступивших к началу войны в части приграничных военных округов, до сих пор остается открытым – данные различных архивных источников отличаются значительно. Анализ архивных документов позволяет сделать вывод, что формально к началу войны части военных округов могли получить 21 Ил-2, из них: 5 – ПриБОВО, 9 – ЗапОВО, 5 – КОВО и 2 – ОдВО. На самолет Ил-2 было переучено 60 пилотов (из 325 по плану) и 102 технических специалиста. Однако не все самолеты и летчики успели попасть на приграничные аэродромы. К роковому дню в округах имелось всего: 4 Ил-2 – в 74-м шап (аэродром Малые Зводы), один – в 190-м шап (аэродром Щучин), 5 – в 66-м шап (аэродром Куровице), 2 – в 232-м шап (аэродром Федоровка). Остальные самолеты перегонялись экипажами с завода на аэродромы базирования полков. Но все источники совпадают в одном – к началу войны с Германией в боевом составе штурмовых авиачастей приграничных военных округов не было ни одного боеготового экипажа на самолете Ил-2.



*Ил-2 с оборонительной установкой УТК-1 с пулеметом УБТ, переделанный в ремонтных мастерских 15 ВА, ноябрь 1942 г.*

Единственным авиаполком, полностью вооруженным к началу войны современными штурмовиками Ил-2 оказался 4-й ббап (в дальнейшем 4-й шап) ХВО, но освоить их в полном объеме не успел.

Переучивание летного состава полка проходило в два этапа. С середины мая новый самолет осваивали командир полка майор С.Г. Гетьман и 15 наиболее подготовленных летчиков (командиры эскадрилий и их заместители), а также технический состав во главе с инженером полка инженер-капитаном Митиным. Обучение проходило в Воронеже на заводе № 18 – «головном» по выпуску Ил-2. Остальной летно-технический состав планировалось подготовить на месте базирования полка на полевом аэродроме недалеко от Богодухова после возвращения первой группы.

Для вывозных полетов использовался ближний бомбардировщик Су-2, у которого скорости отрыва и приземления были примерно такими же, как у Ил-2. После двух-трех провозных полетов на этом самолете с инструктором – летчиком-испытателем от завода № 18, летчики полка выпускались самостоятельно на Ил-2. Первым строевым летчиком, самостоятельно вылетевшим на самолете Ил-2, стал капитан К.Н. Холобаев, который имел опыт испытательной работы.



*Установка пулемета УБТ на серийном самолете Ил-2. Воздушный стрелок старшина И.А. Сучков, Калининский фронт, март 1943 г.*

С 10 июня начались вывозные полеты основной массы летчиков на полевом аэродроме. Летали с рассвета и до темноты. Но дело продвигалось медленно, так как летчикам приходилось ради нескольких провозных полетов изучать матчасть самолета Су-2. Несмотря на спешку, перед вылетом на фронт каждый летчик успел сделать лишь по 2–3 полета по кругу и 1–2 полета в зону на технику пилотирования. Полеты строем, маршрутные полеты, воздушный бой одиночно и в группе, бомбометание и стрельба на полигоне не отрабатывались. Ни летчики, ни техники толком не знали, как пользоваться вооружением. Реактивных снарядов никто из них не видел. Как ими стрелять, никто не знал. Бомбами самолеты ни разу не снаряжали. Как указывал в одном из отчетов комполка майор Гетьман: «Полк вылетел на фронт, не имея достаточного опыта в технике пилотирования и одиночной навигации и совершенно не имея опыта боевого применения самолета Ил-2. Замечательное огневое вооружение самолета – пулеметы ЛУКАС, пушки ШВАК, РО, бомбовооружение совершенно не было освоено летным составом. Самолеты получали с завода с неотрегулированным вооружением, что снижало эффективность самолета в боевом применении».



*Серийный самолет Ил-2 с мотором АМ-38ф*

25 июня командир полка майор Гетьман получил приказ немедленно вылететь в действующую армию. Полк поступал в распоряжение командующего ВВС Западного фронта.

Вылететь на фронт удалось на рассвете следующего дня. На второй промежуточный аэродром посадки в районе Старого Быхова, он же, как оказалось, и конечный пункт маршрута, 27 июня благополучно приземлились 55 Ил-2. Шесть самолетов Ил-2 первых серий, имевшие меньший запас топлива, расселись на вынужденных посадках, не долетев до аэродрома Карачев – первого промежуточного пункта маршрута. При взлете с аэродрома Карачев в 9.30 младший лейтенант В.В. Шахов разбил Ил-2. Летчик получил ушибы и направлен в госпиталь г. Карачев, а самолет по договоренности командования передан в 223-й дбап для ремонта. Еще один Ил-2 был оставлен на аэродроме Карачев по причине неисправности матчасти.

В 19.40 27 июня полк официально вошел в состав 11 сад генерал-майора Кравченко ВВС Западного фронта.

С началом войны обучение летчиков штурмовой авиации на новом самолете Ил-2 сосредоточилось в 1-й запасной авиабригаде, дислоцированной в Воронеже недалеко от завода № 18. Эта бригада занималась подготовкой летчиков как штурмовой авиации, так и дальнебомбардировочной авиации на самолетах ДБ-3ф и Ер-2, но вскоре полностью перешла на обучение на самолетах Ил-2.

Переучивание летного и технического состава частей на Ил-2 происходило одновременно с обучением инструкторов 1-й заб. Согласно документам, к 1 июля самостоятельно вылетел 51 летчик-инструктор из числа постоянного состава 5зап бригады. Считалось, что они могут выполнять боевые задачи на Ил-2 днем в простых метеоусловиях.



*Ил-2 АМ-38ф с турельной установкой УБШ конструкции завода № 487 НКАП под пулемет УБТ. Государственные испытания, июнь 1944 г.*

Первым авиаполком, официально сформированным на базе 1-й заб и там же прошедшим переучивание на новый штурмовик, оказался 1-й отдельный штурмовой авиационный полк особого назначения (с 1 июля 430-й шап). Формирование полка началось 23 июня. Его основу составили летчики-испытатели НИИ ВВС КА, имевшие опыт боевых действий в Испании, Китае, Монголии и на Карельском перешейке. Командиром полка был назначен подполковник Н.И. Малышев, а его заместителем – майор А. К. Долгов. Командирами эскадрилий назначались также институтские летчики-испытатели. Недостающие для укомплектования полка летчики и техники выделялись из числа переменного состава 5-го зап.



*Ил-2 АМ-38ф с 20-мм пушкой УБ-20 на турели ВУБ-3. Государственные испытания, август 1944 г.*

Принимая решение о формировании особого штурмового авиаполка, командование ВВС КА и руководство страны рассчитывало, что летчики-испытатели в условиях фронта смогут быстро отработать оптимальные способы боевого применения Ил-2 и выявить конструктивные недостатки и производственные дефекты.

Полеты по программе переучивания начались 27 июня. Поскольку летчики НИИ ВВС имели большой налет и опыт, тренировки были недолгими. В основном натаскивали строевых летчиков из 5зап. Уже 5 июля 430-й шап в составе 23 Ил-2 вылетел на Западный фронт в район Орши.

За первые шесть месяцев войны, начиная с 22 июня 1941 г., 1-й заб было сформировано и отправлено на фронт 52 штурмовых авиаполка, из них три полка успели пройти переформирование трижды, а 15 полков – дважды.

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

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

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

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

Некоторые архивные данные позволяют предположить, что боевое крещение самолет Ил-2 принял уже в самые первые дни войны.

Так, в историческом формуляре 74-го шап имеется упоминание, что «9 летчиков (кадры), находившиеся в это время на заводе № 18 и получив там 9 Ил-2, на маршруте следования совершили посадку на аэродром Бобруйск и с 22 по 28.6.41 были использованы для прикрытия г. Гомель, а также вылетали для уничтожения мотомехвойск противника на Слуцком шоссе». Всего группой было выполнено 15 самолето-вылетов.

Боевые вылеты группы от 74-го шап отчасти подтверждаются оперативными документами штаба 13-й бад, полки которой базировались на аэродроме Бобруйск. В оперативной сводке за 25 июня к 22.00 начальник штаба 13-й бад подполковник Тельнов докладывал, что пара Ил-2 от 10-й сад нанесла бомбоштурмовой удар по мотомехколонне немцев между станциями Грудапаль и Коссово. По возвращении из боя самолеты имели большое количество пулевых пробоин.

## **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.