

национальный аэрокосмический журнал

www.take-off.ru

ВЗЛЁТ

май 2015 [специальный выпуск]

70 лет
Победе!



Спецвыпуск подготовлен при поддержке Корпорации «Иркут»

*С праздником
Великой
Победы!*



Як-1

ВВС Черноморского
флота (1942 г.)



Як-7Б поздних серий

Самолет командира
звена 2-й эскадрильи
В.П. Каравая
Сталинградская
военно-авиационная
школа пилотов
(1942 г.)



Як-9Т

3-й истребительный
авиационный корпус
(1943 г.)



Як-9У ВК-107А

3-я эскадрилья 43-го
истребительного
авиационного полка
3-й истребительный
авиационный
корпус 16 ВА



Як-3

Самолет лейтенанта
С.И. Рогового
12-й гвардейский
истребительный
авиационный полк
Балтийского
флота (1944 г.)





Товарищи, друзья, коллеги!

Для нас нет более светлого и, одновременно, более горького праздника, чем День Победы. Он объединяет всех тех, кто любит Родину, уважает ее историю, преклоняется перед мужеством нашего народа.

Для работников и ветеранов корпорации «Иркут» этот праздник важен вдвойне. В годы Великой Отечественной войны в невероятно трудных условиях произошло становление ОКБ Яковлева и Иркутского авиационного завода.

Талант и энергия Александра Яковлева, профессионализм его соратников обеспечили создание самого массового в отечественной истории семейства истребителей. В кратчайшие сроки КБ разработало и испытало простые в производстве и эксплуатации самолеты с высокими характеристиками. Именно тогда выросла знаменитая на весь мир яковлевская конструкторская школа.

«Яки» составили почти 60% отечественных истребителей, выпущенных в годы войны. Каждым четвертым советским истребителем в небе войны был Як-9, каждым седьмым — Як-1, каждым десятым — Як-7. Особой любовью у фронтовых летчиков пользовался Як-3 — один из самых удачных и совершенных истребителей своего времени. Из 25 летчиков-истребителей — дважды Героев Советского Союза 17 сражались на «яках».

Рабочие, инженеры, руководители Иркутского авиационного завода в годы Великой Отечественной войны проявили трудовой героизм, выполняя постоянно растущие планы поставок самолетов фронту. Завод в кратчайшие сроки переходил от выпуска одного типа самолета к другому, выполняя при этом жесткие производственные планы. Так сформировалась культура мобильного производства, способного параллельно выпускать самолеты различных КБ.

Почти 2200 построенных заводом бомбардировщиков Пе-2, Ил-4, Ер-2 наносили удары по врагу в прифронтовой полосе, в глубоком тылу фашистской Германии, на морских театрах военных действий. По отзывам ветеранов, построенные в Иркутске бомбардировщики отличались высоким качеством сборки и потому пользовались особой любовью летчиков.

Сегодня коллектив корпорации «Иркут» достойно продолжает традиции наших героических предшественников и выполняет все поставленные задачи. Наши самолеты, как и в годы Великой Отечественной войны, необходимы для обеспечения военной и экономической безопасности России. Истребители Су-30СМ пополняют строевые части ВВС и морской авиации ВМФ России. На учебно-боевых самолетах Як-130 готовится новое поколение военных летчиков. С программой МС-21 связано будущее гражданской авиации нашей страны.

Поздравляю ветеранов боевых и трудовых фронтов Великой Отечественной войны, весь коллектив корпорации, сотрудников работающих с нами в единой команде предприятий с 70-й годовщиной великой Победы!

Демченко О.Ф.

*Президент ОАО «Корпорация «Иркут»,
Генеральный директор — Генеральный конструктор
ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева»*

Главный редактор
Андрей Фомин

18+

Фото на обложке:

Заместитель командира эскадрильи 9-го гвардейского истребительного авиаполка гвардии младший лейтенант Владимир Дмитриевич Лавриненков, будущий дважды Герой Советского Союза, на фоне истребителя типа «як» в районе Сталинграда (waralbum.ru)

Иллюстрация на 4-й странице обложки:
Андрей Жирнов

Издатель

АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин
Заместитель генерального директора
Надежда Каширина
Директор по маркетингу
Георгий Смирнов
Директор по развитию
Михаил Фомин

Разработка и изготовление оригинал-макета
ООО «Рекламное агентство «АлексВ»
Тел.: (495) 960-91-12
E-mail: alexv@alexv.ru
www.alexv.ru

Генеральный директор
Алексей Волохов

Дизайн и верстка
Алексей Канунников

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия Российской Федерации. Свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-19017 от 29 ноября 2004 г. Учредитель: А.В. Фомин

© «Взлёт. Национальный аэрокосмический журнал», 2015 г.
ISSN 1819-1754

Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» — 20392
Подписной индекс в объединенном каталоге «Пресса России» — 88695

Подписано в печать: 17.04.2015
Отпечатано в ООО «ЦПР», г. Москва. Тираж: 1500 экз.
Цена свободная

Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов статей

ООО «Аэромедиа»

Адрес редакции: г. Москва, ул. Балтийская, д. 15
Почтовый адрес: 125475, г. Москва, а/я 7
Тел./факс: (495) 644-17-33, 798-81-19
E-mail: info@take-off.ru



www.take-off.ru взлёт.пф
www.facebook.com/vzlet.magazine



СОДЕРЖАНИЕ

4 ОКБ А. С. Яковлева в Великой Отечественной войне

Свою мировую славу конструкторский коллектив, возглавляемый Александром Сергеевичем Яковлевым, завоевал в трудные годы Великой Отечественной войны. «Яки» стали самыми массовыми истребителями ВВС Красной армии в 1941–1945 гг. Их летно-технические характеристики в наибольшей степени соответствовали специфике боевых действий на советско-германском фронте.

waralbum.ru

12 Живое слово ветеранов

Воспоминания летчиков, воевавших на самолетах «ОКБ им. А.С. Яковлева» и Иркутского авиационного завода

Самые интересные, самые значимые, самые ценные слова о боевых самолетах — это слова, сказанные воевавшими на них летчиками. Их похвалы — высшая оценка труда конструкторов и производственников.

13 Голодников

Николай Герасимович

«Если брать немецкие машины, там «мессер» или «фоккер», то у них боевая скорость была ниже максимальной на 80–100 км/ч. У «яков» же эта разница была километров 60–70, а во второй половине войны и меньше. «Яки» были самыми динамичными и легкими истребителями советских ВВС.»

18 Звонарев

Константин Григорьевич

«Немцы обычно открывали огонь с дистанции 100–200 метров. Вот тут главное — не подпустить его, успеть дать очередь. Не обязательно сбивать: очередь перед ним дал — он уже отваливает.»

20 Беспалов

Николай Ефимович

«Як-3 — машина была исключительная, просто игрушка.»

22 Кожемяко

Иван Иванович

«Как летчику-истребителю мне выпало счастье видеть, как взрываются ударом о землю сбитые мной самолеты врага. (Поверьте, это счастье.) Но еще больше я горжусь тем, что за всю войну в моем звене не было потеряно ни одного летчика!»



- 26 **Еремин Борис Николаевич**
«Мы отдавали предпочтения «якам» — Як-1, Як-7 — маневренные. «За газом» ходят. Як-9 был немного тяжеловат, но вооружение хорошее. Самый лучший — Як-3, это идеальная машина для боя. Просто сказка!»
- 28 **Тихомиров Владимир Алексеевич**
«Як-7 был хорошим истребителем, разве что вооружение было слабовато, а вот Як-9 был по-настоящему хорош — быстрый, маневренный».



8 Иркутский авиационный завод в годы войны

Годы военного лихолетья дали мощный толчок развитию производственного, технологического и кадрового потенциала предприятия. Именно тогда закалился коллектив завода, и зародились традиции сибирского авиастроения.

- 30 **Белоусов Николай Иванович**
«Я на горящем самолете летел ровно 30 минут! Мне потом никто не верил. Самолет должен был взорваться! И тут как будто бы боженька мне подсказал: «Пора прыгать».
- 33 **Титов Федор Иванович**
«Для такого самолета у него слабые моторы. На взлете он был трудный, его разворачивало. Как только упустишь, не удержишь. А так... я привык».
- 34 **Пшенко Владимир Арсеньевич**
«Первые вылетов пять мандражил. Было страшновато. Кажется, самолет не так идет. Вроде заходят меня сбивать. Я уже кричу: «Радист, смотри! Стрелок, смотри! Второй раз уже живой не останешься, еслишибанут!»
- 36 **Минаков Василий Иванович**
«И нужно такому случиться! Я встретился с тем летчиком, который сбивал наши самолеты! Можете себе представить?! Да вы представить даже себе не можете! Тот, который сбивал наши самолеты, и мой самолет сбил, гад!»



- 38 **Калиниченко Андрей Филиппович**
«У нас так считалось: если на первом вылете не сбили, жди третьего, на нем могут скосить. Если на третьем ты цел — седьмой вылет. Если и тут остался жив — пролетаешь всю войну».
- 40 **Кабаков Иван Иванович**
«Один снаряд попал в двигатель, второй снес всю носовую часть, так что ноги с педалями почти на улице оказались. Сижку как в аэродинамической трубе».
- 43 **Буторин Николай Дмитриевич**
«Потери на Курской дуге в полку были, но незначительные, но за те два года, что я воевал, полк трижды обновлялся».
- 44 **Малютина Елена Мироновна**
«Надо сказать, что женщины, как овцы, плотно жались друг к дружке и строем хорошо ходили. Поэтому нас истребители любили прикрывать».



ОКБ А.С. ЯКОВЛЕВА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

warabum.ru

Прославленное конструкторское бюро добилось наибольших успехов именно тогда, когда это больше всего требовалось Родине.

Свою мировую славу конструкторский коллектив, возглавляемый Александром Сергеевичем Яковлевым, завоевал в трудные годы Великой Отечественной войны. «Яки» стали самыми массовыми истребителями ВВС Красной армии в 1941–1945 гг. В первый период войны самолеты Як-1 оказались самыми эффективными отечественными истребителями. Их летно-технические характеристики в наибольшей степени соответствовали специфике боевых действий на советско-германском фронте. Постоянное совершенствование конструкции самолетов позволило им до конца войны оставаться на высоте. Заложенные в период Великой Отечественной войны традиции и сегодня лежат в основе успешной деятельности «ОКБ им. А.С. Яковлева» и Инженерного центра им. А.С. Яковлева в составе корпорации «Иркут».



warabum.ru

Главный конструктор Александр Сергеевич Яковлев



Опытный истребитель И-26

В 1939 г. правительством были приняты меры по скорейшему преодолению отставания отечественной авиации. К разработке истребителей были подключены 12 конструкторских коллективов.

Успех ОКБ А.С. Яковлева в решении новой для коллектива задачи — создании новейшего истребителя — объясняется тем, что к 1939 г. конструкторское бюро накопило громадный опыт постройки легких высокоманевренных самолетов и самого скоростного в стране самолета Як-4 и имело в своем составе талантливых специалистов.

К 1939 г. на заводе № 115 (так тогда называлось конструкторское бюро) сложился дружный, сплоченный коллектив, в составе которого было 45 конструкторов и техников и 152 рабочих.

Руководитель конструкторского бюро Александр Яковлев, его заместитель Кирилл Вигант и ближайшие помощники главную задачу видели в тщательной проработке базовой конструкции истребителя. Это отвечало требованию массового производства в надвигающейся войне, в которой неизбежно потребуются мобильное проведение модификаций самолета, обеспечение высокой эксплуатационной надежности, простоты обслуживания и ремонта. Эту задачу коллектив решил успешно, и в короткие сроки был создан фронтовой истребитель И-26 — прототип всех последующих многочисленных истребителей «як».

От И-26 до Як-3

Первый полет на опытном истребителе И-26 Ю.И. Пионтковский выполнил 13 января 1940 г. Испытания показали, что создан новый легкий конструктивно и технологически оригинальный истребитель с высокими летно-техническими характеристиками. Сомнений в самолете не было, и он в середине 1940 г. был запущен в серийное производство до завершения государственных испытаний, которые он успешно выдержал в ноябре 1940 г. В декабре самолет получил обозначение Як-1.

Самолет обладал высокими летными и боевыми качествами, был прост в управлении и доступен летчикам средней и даже ниже средней квалификации военного времени. Он прощал неопытным летчикам грубые ошибки в технике пилотирования, легко выходил из штопора.

С сентября 1940 г. по июль 1944 г. выпущен 8721 самолет Як-1 всех модификаций, в том числе с 1941 г. — 8657. К осени 1942 г. Як-1 стал самым распространенным советским истребителем. Многие части и соединения, вооруженные Як-1, в числе первых получили высокое звание гвардейских.

Опыт использования дерева и стали в качестве конструкционных материалов, накопленный КБ в предвоенные годы, оказался бесценным для нашего самолетостроения в годы войны. Благодаря простоте конструкции самолетов «як» и доступности материалов, КБ совместно с серийными заводами сумело обеспечить массовый выпуск самолетов, производство которых легко осваивалось мало-квалифицированными рабочими.

Будущий Герой Советского Союза лейтенант Петр Грищенко в кабине истребителя Як-7



Заправка топливом истребителя Як-9 из 14-го гвардейского истребительного авиаполка



Як-7УТИ — двухместный учебно-тренировочный истребитель. Использовался также как разведчик и корректировщик.

Як-7 — модификация Як-7УТИ в одноместный боевой истребитель. Сохранена вторая кабина, которая могла быть использована для различных целей (переброска техсостава и летчиков, размещение дополнительных бензобаков, бомб и т. д.). Один из его вариантов, Як-7Б, отмечался как лучший истребитель Красной Армии. Всего с марта 1941 г. по июль 1944 г. построено 6399 самолетов Як-7 всех модификаций.

Як-9 — самый массовый советский истребитель в годы войны. С октября 1942 г. по декабрь 1948 г. построено 16 769 самолетов, из них 14 579 до конца 1945 г. Имел наибольшее количество серийных вариантов и модификаций, в числе которых: Як-9Д — истребитель сопровождения с большой дальностью; Як-9Б — истребитель-бомбардировщик с внутренней подвеской 400 кг бомб; Як-9Т — истребитель с пушкой 37 мм; Як-9ДД — истребитель с дальностью до 2285 км; Як-9М — истребитель с унифицированным фюзеляжем; Як-9У с ВК-107А — истребитель, отмеченный в акте по госиспытаниям как «лучший из известных отечественных и иностранных истребителей»; Як-9В — двухместный УТИ; Як-9К — истребитель с пушкой калибра 45 мм.

Як-3 — лучший самолет воздушного боя, самый легкий и маневренный истребитель второй мировой войны. В 1944–1946 гг. построено 4848 самолетов, в том числе до конца 1945 г. — 4560. Преимущества Як-3 в скорости, скороподъемности и маневренности позволяли советским летчикам диктовать врагу условия боя, занимать наиболее выгодные позиции для решающей атаки.

Цех по производству истребителей Як-7 на заводе № 153 в Новосибирске



Конструкторское бюро, ЦАГИ и ЛИИ совместно с ВВС постоянно изучали опыт боевых действий на фронтах войны и принимали незамедлительные меры по повышению безопасности и надежности самолетов «як».

В годы войны КБ постоянно работало над улучшением боевых качеств и технологичности своих самолетов. В результате было создано семейство истребителей Як-1, Як-7, Як-9, Як-3 и их многочисленные модификации.

На истребителях «як» были достигнуты скорости, близкие к предельным для поршневых самолетов: 720 км/ч на Як-3 с ВК-107А в 1943 г. и 745 км/ч с ВК-108 в 1944 г.

В период Великой Отечественной войны помимо истребителей в серийном производстве находились также учебно-тренировочные самолеты УТ-2, широко применявшиеся для подготовки летчиков-истребителей, и легкомоторные самолеты Як-6 для связи между войсками и перевозки небольших грузов, для полетов к партизанам.

Использовались и довоенные самолеты — тренировочные УТ-1, бомбардировщики Як-4, связные АИР-6. Самолеты УТ-1 и УТ-2 имели варианты с вооружением, которые применялись как легкие ночные бомбардировщики.

Эвакуация

Осенью 1941 г. конструкторское бюро было эвакуировано в Новосибирск, на завод № 153. Погрузка в эшелоны оборудования и людей началась в сентябре 1941 г. Завод, производя погрузку, одновременно продолжал выпуск самолетов. Коллектив завода работал круглые сутки.

Переселение коллектива завода с семьями, в теплушках, было очень тяжелым. Тем не менее эвакуация была проведена успешно. На заводе № 153 был создан филиал ОКБ.

Велик был героизм людей, измученных долгой дорогой, которые, приехав зимой в далекую Сибирь, в течение самого короткого времени сумели возобновить выпуск самолетов и продолжить их совершенствование.

Много беспокойства возникло с размещением людей и оборудования, но сложнее всего оказалось организовать нормальную работу завода. И эта сложная задача была решена: уже 20 февраля 1942 г. выпуск истребителей Як-7 достиг трех машин в сутки. Через 11 месяцев после прибытия эшелонов в Сибирь самолетов стало выходить в 7,5 раз больше. Завод представлял собой уже четко действующий производственный организм. И в этом большую роль сыграли А.С. Яковлев как уполномоченный Государственного комитета обороны и заместитель наркома авиационной промыш-



warabum.ru

ленности и руководство завода — директор В.Н. Лисицын и главный инженер А.Н. Тер-Маркарян.

К осени 1944 г. ОКБ полностью вернулось в Москву.

Бригады конструкторов и производственников ОКБ в годы войны многократно выезжали на фронт для отработки и проверки своей авиационной техники в боевых условиях, помощи в освоении ее эксплуатации и ремонте самолетов.

Самые массовые истребители

За 1941—1945 гг. было построено 35 086 истребителей Як-1, Як-7, Як-9, Як-3 (за 1940—1948 гг. 36 737), 381 самолет Як-6 и 4955 учебно-тренировочных самолетов УТ-2. Всего 40 422 самолета. В общей сложности в период Великой Отечественной войны в СССР было построено 143 013 самолетов.

Суммарный суточный выпуск истребителей «як» на всех заводах (см. таблицу) доходил до 38,3 самолета, причем на заводе № 153 он достигал 18 самолетов.

Из 25 летчиков-истребителей — дважды Героев Советского Союза большинство всю войну или часть ее сражались на «яках». Сотни летчиков, летая на истребителях «як», стали Героями Советского Союза.

Наши герои-летчики нанесли крупнейшее поражение немецкой авиации. Гитлеровская авиация потеряла на советско-германском фронте две трети своих самолетов.

На истребителях «як» успешно сражались также французские, польские и болгарские летчики. Французский полк «Нормандия-Неман» проходил подготовку на УТ-2 и Як-7В,

Истребители Як-3 1-го отдельного авиаполка сражающейся Франции «Нормандия» на аэродроме. Снимок сделан во время боев в Восточной Пруссии, вскоре после вооружения этой французской авиачасти самолетами данного типа

сражался на Як-1, Як-9Т, Як-9Д, Як-3, использовал связной самолет Як-6.

Самоотверженная работа коллектива конструкторов и производственников КБ в годы Великой Отечественной войны высоко оценена правительством. Труд создателей истребителей «як» отмечен четырьмя Государственными премиями в 1941, 1942, 1943 и 1946 гг. КБ было награждено в годы войны орденом Ленина (18 сентября 1942 г.) и орденом Красного Знамени (12 ноября 1944 г.). 🇷🇺

Выпуск самолетов «як» в 1941—1945 гг.

Завод	Самолет	Выпуск, шт.	Годы
№ 292, Саратов	Як-1	8534	1941–1944
	Як-3	3600	1944–1945
№ 153, Новосибирск	Як-7	4888	1941–1943
	Як-9	11 237	1942–1945
№ 301, Химки	Як-1	121	1941
	Як-7	186	1941
№ 82, Москва	Як-7	1320	1942–1944
	Як-9	817	1944–1945
№ 166, Омск	Як-9	3416	1943–1945
№ 31, Тбилиси	Як-3	960	1944–1945
№ 21, Горький	Як-7	5	1942
№ 47, Ленинград (с осени 1941 г. — Чкалов)	Як-1	2	1942
	Як-6	249	1942–1943
	УТ-2	977	1941–1945
№ 464, Долгопрудная	Як-6	50	1942–1943
№ 471, Шумерля	Як-6	82	1942–1943
№ 23, Ленинград	УТ-2	5	1941
№ 116, Семеновка	УТ-2	2931	1941–1945
№ 168, Волжск	УТ-2	935	1942–1945
№ 447, Ереван	УТ-2	27	1945
№ 600, Урумчи	УТ-2	80	1942–1943
Всего		40 422	1941–1945



ИРКУТСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД В ГОДЫ ВОЙНЫ

ИАЭ

Великая отечественная война для коллектива завода № 125 им. Сталина (ныне Иркутский авиационный завод — филиал ОАО «Корпорация «Иркут») стала тяжелым испытанием. Годы военного лихолетья дали мощный толчок развитию производственного, технологического и кадрового потенциала предприятия. Именно тогда закалился коллектив завода и зародились традиции сибирского авиастроения. Во многом благодаря им сегодня Иркутский авиационный завод входит в элиту отечественного и мирового самолетостроения.

Освоение Пе-2

Великая Отечественная война застала Иркутский авиазавод за изготовлением головной серии пикирующих бомбардировщиков Пе-2. В первой декаде июня была завершена окончательная сборка двух машин, которые затем передали на летные испытания. Первые иркутские Пе-2 поднимали экипажи летчиков-испытателей Ш.Б. Бидзинашвили и Д.Ф. Тихомирова.

Война внесла в ритмичную работу предприятия свои коррективы. Уже в начале июля перед заводом была поставлена задача в разы увеличить производство Пе-2. Окончательный правительственный план предусматривал

выпуск заводом в 1941 г. 192 бомбардировщиков.

Для выполнения задания потребовался значительный прирост производственных мощностей, поэтому уже в конце июня заводу № 125 передается Государственный авторемонтный завод № 104 Наркомата обороны.

5 июля 1941 г. Наркомат присоединил к предприятию улан-удэнский авиационный завод № 99, который полностью перешел на изготовление агрегатов для Пе-2. В таком расширенном составе летом 1941 г. Иркутский завод продолжил выпуск остро необходимых фронту бомбардировщиков.

После летных испытаний головных образцов Пе-2 завод поставил самолеты на серийное производство. Ветераны завода вспоминали, что в те годы непрерывно гудели двигатели на летно-испытательной станции: жители заводского поселка засыпали и просыпались под этот гул. В июле 1941 г. заводом выпущено 3, в августе — 4, и в сентябре — 15 бомбардировщиков Пе-2. Иркутские «пешки» перегонялись по воздуху специально отозванными с фронта строевыми летчиками ВВС.

В августе 1941-го вышел приказ Наркома авиапромышленности по «упрощению самолета Пе-2 в производстве и в эксплуатации». Серийный выпуск упрощенных машин приказано было начать уже 5 октября 1941 г. Для оказания помощи в скорейшем освоении этого варианта Пе-2, на завод № 125 в сентябре прибыли ведущие специалисты ОКБ В.М. Петлякова и ведущего завода № 22.

Несмотря на значительно возросшие производственные мощности завода, серийный выпуск Пе-2 все же отставал от плановых показателей. Сказались изначальные срывы графика запуска новой машины в производство, кроме того, такие объективные факторы, как несвоевременное получение материалов и готовых изделий, отсутствие возможности консультаций со специалистами, а также то, что на тот период машина еще не была полностью освоена на заводе № 22.

Для защиты столицы

В октябре—ноябре 1941 г. завод № 125 изготовил 66 бомбардировщиков Пе-2 и, наверстывая отставание от плана, усиленно наращивал объемы их дальнейшего производства. В то же время на Лётно-испытательной станции (ЛИС) завода стали накапливаться самолеты, по разным причинам не отправленные на фронт. 2 декабря 1941 г. в адрес Иркутского ОК ВКП(б) и руководства завода № 125 приходит грозная телеграмма Сталина, в которой он от имени ГКО приказывает «немедля покончить с преступным отношением к делу обороны страны, принять меры к тому, чтобы до 5 декабря все готовые самолеты были отправлены с завода в части ВВС... Виновные в задержке отправки готовых самолетов подлежат уголовной ответственности».

Выход нашли в отправке самолетов в Москву железнодорожным транспортом. «Составы с самолетами сопровождали фронтовые бригады старших бортмехаников Токарева и Лебедева, — вспоминает ветеран завода А.И. Денисевич. — Вместе с бригадами поехали заводские летчики-испытатели Тихомиров и Холодов. На прощание директор завода И.Б. Иосилевич сказал, что настал наш черед повоевать — собирать самолеты и передавать их фронтовикам, которые наши машины очень ждут. Ведь Москва сейчас — это фронт, и самолеты там нужны как воздух».

На пятые сутки состав подъехал к Москве, ночью по маневровым путям вышел на Центральный аэродром у территории завода имени Менжинского. Этой же ночью состав был разгружен, а утром были собраны два первых самолета, которые вскоре вышли в охранный круг над Москвой.

★
**«Настал
 наш черед
 повоевать —
 собирать
 самолеты и
 передавать их
 фронтовикам,
 которые наши
 машины очень
 ждут»**
 ★

*Сборка фюзеляжей
бомбардировщиков
Пе-2*



Архив Алексея Мищенко

Поскольку поезда с «пешками» из Иркутска стали поступать регулярно, рабочий день фронтовых бригад был заполнен до предела. Сборка машин, контроль, испытания, сдача фронтовым экипажам нередко проводились круглые сутки. Бригады работали в Москве вплоть до апреля 1942 г. и в Иркутск возвратились только после того, как фронт отодвинулся от столицы на 200—250 км.

Со второй половины декабря Пе-2 вновь стали отправлять и по воздуху. Для этого облетанные машины перегонялись на военный аэродром «Белая» под Иркутском, где их передавали перегонным экипажам строевых частей ВВС.

В декабре завод № 125 выпустил 56 Пе-2, при этом общее количество построенных в 1941 году машин составило 144 единицы, т.е. 75 % плана. В отчете за 1941 г. отмечается, что «достигнутые результаты производительности труда в декабре обусловлены широко развернувшимся стахановским движением и внедрением рацпредложений. Многие стахановцы в течение всего IV квартала перевыполняли нормы. На 1 января 1942 года завод № 125 вышел с заделом незавершенного производства в количестве 67,2 условных машин, и таким образом валовая продукция составила 211 условных единиц».

Объединение усилий

В октябре 1941 г. было принято решение об эвакуации в Иркутск завода № 39 имени Менжинского. В Москве еще шел демонтаж оборудования, а в Иркутске уже широко развернулись подготовительные работы.

Первые эшелоны достигли Иркутска в первой половине ноября, и затем стали поступать регулярно. По заводским железнодорожным

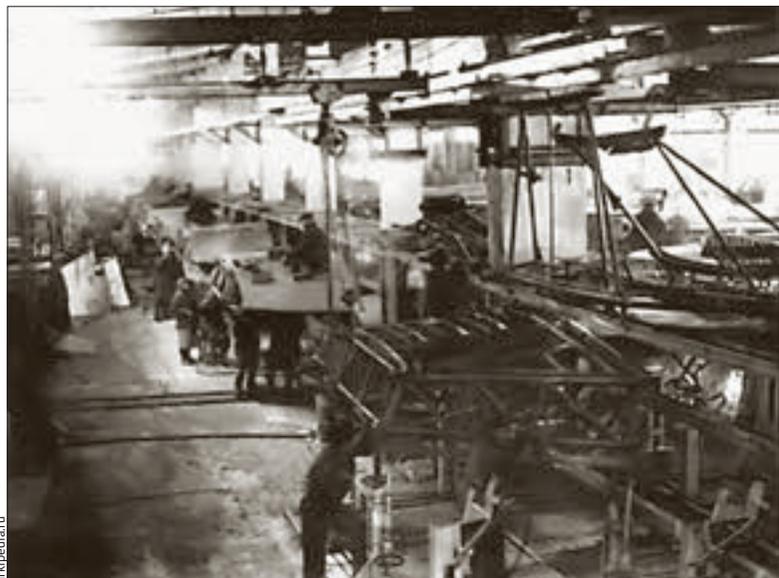
веткам эшелоны немедленно подавали на территорию завода для разгрузки: часто для скорейшего освобождения и возврата вагонов они разгружались прямо на станции. Тогда бесконечной лентой к заводским корпусам тянулись автомашины и конные обозы. Работы велись круглосуточно, практически вручную. Оборудование в цехах монтировалось прямо с колес и тотчас запускалось в работу.

В тех же эшелонах в Иркутск прибывали и работники московского завода № 39. Вагоны-теплушки с москвичами принимал железнодорожный пункт «Воинская площадка»: в декабре 1941-го их прибыло более 300. Численность эвакуированного в Иркутск персонала московского завода вместе с членами семей в декабре 1941 г. составила около 13000 человек. С размещением москвичей было крайне тяжело. Поэтому жилплощадь выделялась из расчета 3 кв.м на человека, и подселение происходило практически во все жилые помещения немногочисленных домов поселка. Людей селили везде — в прихожих, коридорах, подсобках, полуподвальных помещениях. Кроме того, они были размещены в центральных районах Иркутска, где также производилось грандиозное «уплотнение» и без того стесненных в жилье иркутян. Ведь согласно плану Совета по эвакуации, кроме авиационного завода, в Иркутск и другие города области были вывезены более 20 крупных промышленных предприятий, около 10 трестов и сырьевых баз.

После эвакуации в Иркутск менжинцев еще около месяца иркутский и московский заводы работали самостоятельно под своими номерами, каждый со своими службами и программами выпуска Пе-2. Однако уже в начале декабря 1941 г. стало ясно, что развернуть параллельное производство бомбардировщи-

★
Сразу после начала войны около 4000 заводчан ушли на фронт, их место у станков заняли женщины и подростки
★

Конвейерная линия сборки ферм корневой части центроплана бомбардировщиков Ер-2



ков завода № 39 в срок не удастся. Поэтому Наркомат авиационной промышленности принимает решение об официальном объединении заводов под № 39. Это позволило значительно увеличить производственные мощности.

Особенно ценным оказался обмен опытом работы — иркутянам было чему поучиться у прибывших московских специалистов. Это была великолепная школа, позволившая поднять планку мастерства иркутских авиастроителей на качественно новый технологический уровень.

Многотысячным коллективом в 1942 г. было продолжено строительство пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и истребителей Пе-3бис с общим плановым количеством 564 машины. Напряженный производственный план по выпуску столь ожидаемых фронтом самолетов вызвал необходимость введения казарменного положения для основных цехов завода.

В январе и феврале 1942 г. завод отправил фронтовым частям 50 бомбардировщиков Пе-2. Начиная с марта ежемесячные поставки фронту составляли свыше 100 машин. В 1942 г. в конструкцию Пе-2 непрерывно вносились улучшения.

Ил-4

В августе 1942 г. И.Б. Иосилевич был отозван в Москву на повышение. Новым директором стал бывший главный инженер В.И. Абрамов.

В том же месяце по решению ГКО завод № 39 прекратил выпуск Пе-2 и Пе-3бис и приступил к производству дальнего бомбардировщика Ил-4. К выпуску в 1942 г. было намечено 37 Ил-4, при этом первые машины должны были поступить в войска уже в ноябре. Четко организованная по графику работа служб завода обеспечила выполнение сроков, поставленных ГКО и Наркоматом авиационной промышленности. Безусловно, сказался и опыт постройки бомбардировщиков ДБ-3Ф, которым обладали эвакуированные в Иркутск московские специалисты.

В период освоения производства бомбардировщика в Иркутск дважды приезжал С.В. Ильюшин, лично возглавляя большую группу специалистов ОКБ. Все это позволило освоить и выпустить в серию Ил-4 за рекордные четыре месяца. К концу 1942 г. завод построил 46 машин, выполнив производственное задание на 121,3 %.

Решением ВЦСПС и Государственного Комитета Обороны за успешное выполнение правительственного задания по выпуску бомбардировщиков Пе-2, тяжелых истребителей Пе-3бис и досрочное освоение серий-

ного производства дальних бомбардировщиков Ил-4 завод был признан победителем во Всесоюзном соцсоревновании с присуждением переходящего Красного Знамени ГКО. В следующем 1943 г. Красное Знамя ГКО присуждалось заводу ежемесячно одиннадцать раз.

Всего за 1943 г. завод выпустил 697 самолетов Ил-4 при плановом задании 667 и, кроме того, 68 группкомплектов этих машин. Начиная с октября 1943 г., завод ежемесячно выпускал по 30 бомбардировщиков. В 1944 г. из Иркутска на фронт было отправлено 125 Ил-4. Бомбардировщики пополняли дивизии Aviации дальнего действия.

Ер-2

В сентябре 1943 г. заводу была поручена организация серийного производства дальнего бомбардировщика Ер-2, разработанного в ОКБ В.Г. Ермолаева. С запуском Ер-2 за короткий срок проделан колоссальный объем работ по изготовлению шаблонов, ступеней, сборочных приспособлений, штампов и пр. — всего 8983 наименования. Для этого техотделами завода было разработано около 2700 чертежей. Необходимо отметить, что многие работники ОКБ В.Г. Ермолаева переехали в Иркутск и в тесном сотрудничестве с заводскими специалистами занимались подготовкой Ер-2 к серийному запуску.

В 1944 г. одновременно с выпуском Ил-4 заводу предстояло построить 225 новых бомбардировщиков Ер-2. И уже весной 1944 г. иркутские бомбардировщики Ер-2 стали поступать в строевые части.

В августе 1944 г. вышло специальное постановление ГКО, согласно которому мощности иркутского завода должны дойти до пяти Ер-2 в сутки, этим же документом завод был освобожден от выпуска Ил-4.

Одновременно в ОКБ В.Г. Ермолаева шла разработка новой модификации Ер-2 — 10-местного пассажирского самолета с повышенной комфортностью Ер-2ОН (особого назначения) для полетов высшего командного состава Красной Армии и членов правительства СССР на дальние расстояния. В январе 1945 года прошли успешные испытания головной машины Ер-2ОН. В апреле самолет за 14,5 часов совершил беспосадочный перелет Иркутск—Москва (аэродром Тушино).

В 1945 г. завод продолжает выпуск бомбардировщиков Ер-2. К весне победного года полки дальней авиации, вооруженные иркутскими «ерами», приступили к активным боевым действиям. Бомбардировщики наносили бомбовые удары по военно-морским базам Восточной Пруссии, топили немецкие транс-

Родина высоко оценила труд иркутских авиастроителей. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 сентября 1945 г. за образцовое выполнение заданий Правительства по производству боевых самолетов работники Ордена Ленина и Трудового Красного Знамени завода № 39 Наркомата авиационной промышленности награждены:

- Орденом Ленина — 5 человек
- Орденом Отечественной войны II степени — 40 человек
- Орденом Трудового Красного Знамени — 16 человек
- Орденом Красной Звезды — 18 человек
- Орденом «Знак Почета» — 31 человек
- Медалью «За трудовую доблесть» — 41 человек
- Медалью «За трудовое отличие» — 40 человек

Главный инженер завода К.А. Петров был отмечен Орденом Отечественной войны I степени, директор завода В.И. Абрамов — Орденом Кутузова II степени.

порты в Балтийском море. Крупный массированный налет был совершен на город-крепость Кенигсберг, после которого город был взят советскими войсками. В апреле 1945 г. мощные удары наносились по Зееловским высотам и Берлину...

Иркутские крылья Победы

Всего с 1941 по 1945 гг. предприятие выпустило почти 2200 самолетов, в том числе: 730 пикирующих бомбардировщиков Пе-2, 134 дальних истребителя Пе-3бис, 919 дальних бомбардировщиков Ил-4, 391 дальний бомбардировщик Ер-2, четыре самолета особого назначения Ер-2ОН. Во время войны на заводе ежедневно собирали по 1—2 самолета, а к середине 1942 г. темп выпуска бомбардировщиков Пе-2 доходил до пяти машин в сутки. Кроме того, в течение всей войны завод ежемесячно выпускал до 25 тысяч корпусов 82-миллиметровых пехотных мин. Специально созданный минный цех работал круглосуточно, без выходных. В ритме около 1000 мин в сутки цех проработал до конца войны.

Также по инициативе и на средства, собранные иркутскими комсомольцами, заводская молодежь построила колонну из 12 танков, которая была отправлена на Северо-Западный фронт. За ударную работу завод 12 раз был удостоен благодарности Верховного Главнокомандующего.

За этими цифрами — титанический самоотверженный труд всего коллектива завода. Сразу после начала войны около 4000 заводчан ушли на фронт, их место у станков заняли женщины и подростки. Чтобы выполнить и перевыполнить производственное задание, коллективу приходилось трудиться, месяцами не покидая предприятия. Линией передовой для работников предприятия на все четыре тяжелых военных года оставалась заводская проходная. 🇷🇺

Статья подготовлена на основе материалов книги Г.И. Хвоцевского «Страницы истории авиационного завода № 39 им. Менжинского: от Москвы до Иркутска», а также архивных материалов Музея истории Иркутского авиазавода.

ЖИВОЕ СЛОВО ВETERАНОВ

**Воспоминания летчиков, воевавших
на самолетах «ОКБ им. А.С. Яковлева»
и Иркутского авиационного завода**



Самые интересные, самые значимые, самые ценные слова о боевых самолетах — это слова, сказанные воевавшими на них летчиками. Их похвалы — высшая оценка труда конструкторов и производственников.

На истребителях, разработанных «ОКБ им. А.С. Яковлева», и бомбардировщиках, выпущенных Иркутским авиационным заводом, в годы Великой Отечественной войны воевали десятки тысяч пилотов, штурманов, стрелков. Наверное, потому, что их было очень много, долгие годы не удавалось собрать, систематизировать и сделать общедоступными их бесценные воспоминания.

Объединив живой интерес к опыту наших героических предков и современные технологии, создатели проекта «Я помню» сделали большой шаг вперед в деле сохранения и распространения народной памяти о войне.

Сегодня на сайте iremember.ru представлены воспоминания почти двух тысяч ветеранов Великой Отечественной войны. Среди них — воины всех родов войск, партизаны, труженики тыла, простые люди, пережившие оккупацию. Часть материалов сайта вошла в книги «Я дрался на истребителе», «Я дрался на Ил-2» и многие другие. Проект «Я помню» постоянно пополняется новыми материалами.

При содействии инициатора и руководителя проекта «Я помню» Артема Драбкина журнал «Взлет» публикует подборку воспоминаний летчиков, воевавших на истребителях «як» и бомбардировщиках Ил-4 и Пе-2. Собранные воедино, эти воспоминания позволяют оценить, какой вклад в Победу внесли труженики предприятий, составляющих сегодня основу корпорации «Иркут». Воспоминания публикуются в сокращении. Полные версии материалов доступны на сайте iremember.ru.

Артем Драбкин

Собирать интервью ветеранов Великой Отечественной войны я начал в январе 2000 г. И начал это делать потому, что меня раздражали журналисты, которые вставляли в свои статьи отрывочные цитаты из бесед с ветеранами. Хотелось спросить: «Что было дальше? Чем объяснить тот или иной факт?».

Сайт «Я помню» был запущен летом 2000 г. и с тех пор вырос в библиотеку устных свидетельств участников самой большой и кровавой войны в истории России — Великой Отечественной. Ну а сам я превратился в «устного историка».

«Устная история» по своей сути — диалог. Интервью ветеранов формируют новый пласт знаний и обогащают историю, давая представление о повседневной жизни и ментальности так называемых «простых людей», которое теряется в традиционных источниках.

Однако нужно понимать ограничения этого источника информации. Несогласованности и конфликты среди отдельных интервью и между интервью и другими свидетельствами указывают на неотъемлемо субъективную природу устной истории. Интервью — акт памяти, наполненной неточной информацией. Это не удивительно, поскольку рассказчики сжимают годы жизни в часы рассказа о ней. Порой они путают названия и даты, соединяют разные события в единый случай и т.д. Конечно, устные историки стараются сделать рассказ свободным от неточностей путем исследования событий и правильного подбора вопросов.

Достоверность интервью может быть проверена при сопоставлении с другими рассказами на сходную тему, а также документальными свидетельствами. В сочетании с другими источниками рассказы ветеранов расширяют картину исторических событий, внося в нее личный оттенок.

Обращаясь к воспоминаниям ветеранов войны, мы должны помнить, что вся послевоенная жизнь и, во многом, современная государственная идеология строится на огромном значении Победы для нашего народа. Победа — одна из ключевых ценностей, до сих пор объединяющая разные социальные и этнические группы в единое целое — народ. Для объективного изучения истории Великой Отечественной войны необходимо использование как можно более широкого спектра источников. Одним из них являются устные свидетельства тех, кто не щадил себя для достижения Победы. 🇷🇺

Голодников Николай Герасимович

— Я окончил Ейское военно-морское училище летчиков им. И.В. Сталина за три дня до начала войны. ... После выпуска меня оставили инструктором-летчиком в училище, и на фронт я попал только в марте 1942 г. За время службы в училище я неоднократно подавал рапорты о назначении в действующий полк. Моя просьба была удовлетворена только в марте 1942 г., когда меня назначили летчиком на Северный Краснознаменный флот, в 72-й смешанный авиационный полк ВВС КСФ, который позже стал 2-м гвардейским истребительным авиаполком, а после гибели его командира дважды Героя Советского Союза Бориса Феоктистовича Сафонова* полку было присвоено его имя. В этом полку я провёл всю войну. В полку я последовательно занимал должности летчика, старшего летчика, командира звена, заместителя командира эскадрильи и уже после войны командира эскадрильи.

— **Каково было ваше первое впечатление о Сафонове? Что вы можете сказать о нем как о летчике-истребителе и человеке?**

— Мое первое впечатление о Сафонове — очень обаятельный человек. Он умел расположить к себе людей, психолог был хороший. Очень хороший аналитик. Анализировал каждое событие, каждый бой. Сафонов после каждого боя, каким бы тяжелым он ни был, всегда собирал всех и разбирал действия каждого. Бывало, привезет кто-нибудь десяток пробоин, он всех ведет к этому самолету и разбирает, каким же образом ты эти «дырки» заполучил. «Вот эти, — говорит, — ты получил, когда не видел, что по тебе стреляли, а эти — когда сделал то-то и то-то. А надо было так-то и так-то, тогда никаких бы пробоин не было».

Сафонов «видел» здорово! Был у него такой талант. Умел ответственность на себя брать. «Парой» мы первые начали летать. Думал всегда об улучшении технических возможностей, именно благодаря ему поставили «эрэсы» (РС — реактивные снаряды — ред.) на И-16. Ставить «эрэсы», пушки и «березины» на «харрикейны» — тоже его идея была. И когда англичане на него зашумели: «Мол, как же... без нашего согласия... новое вооружение...» Он только сказал: «Ерунда. Война все спишет. Давай под мою ответственность».

Было еще у него одно качество, немаловажное — почти трезвенник. Никогда не видел, чтобы он водку пил. По вечерам, когда собиравшись, выпьет грамм 25—50 красного вина, и все.



Голодников Николай Герасимович

Во время войны — командир эскадрильи 2-го гвардейского Краснознаменного авиаполка. На его счету 212 боевых вылетов и 7 сбитых самолетов. После войны — генерал-майор авиации, один из основателей, а с 1969 по 1978 гг. — начальник Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов противовоздушной обороны имени маршала авиации Судца.

***Сафонов Борис Феоктистович** — дважды Герой Советского Союза, гвардии подполковник, командир 2-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС Северного флота. Один из самых результативных летчиков-истребителей начального периода Великой Отечественной войны. Совершил 234 боевых вылета, сбил лично 18 вражеских самолетов и 4 — в группе. Погиб в воздушном бою 30 мая 1942 г.

Не курил. Очень грамотный. Начитанный. Культурный. Умел говорить — красиво, точно, сжато. Мог и матерком, сами знаете, люди у нас часто нормальных слов не понимают, но у него мат всегда по делу и ситуации. Ну, в бою само собой — там больше мата, чем слов.

А чтобы кого просто так обругать — никогда такого не было.

Сафонов считал самым важным для летчика-истребителя уметь стрелять. Притом стрелять «по-сафоновски» — наверняка, «по заклепкам». Во-вторых — маневр. Уметь сблизиться, выйти на дистанцию стрельбы наверняка. В-третьих — «смотреть». Осмотрительность — основа всего. Увидел — сманеврировал, сблизился — открыл огонь — сбил! Вот такая у него была формула.

Что касается его личного счета, то, я думаю, он сбил больше, чем 22 немецких самолета. Сафонов великолепно стрелял и, бывало, в одном бою сбивал по два, по три немецких самолета. Но у Сафонова было правило — больше одного сбитого за бой себе не писать. Всех остальных он «раздаривал» ведомым.

— **Каковы были сильные стороны советской предвоенной тактики, если они были?**

— Прежде всего, надо сказать, что все наши тактические приемы, которые мы отрабатывали до войны на боевой подготовке, были аналогичны немецким, здесь никакой существенной разницы не было. Сильной стороной нашей тактики было то, что наш летчик умел вести маневренный бой, т.е. его учили моментально оценивать обстановку и не бояться численного превосходства противника. С нашим летчиком в маневренном бою было совладать очень тяжело. Немцы это сразу поняли, поэтому предпочитали в маневренный бой не вступать, если у них не было численного превосходства.

Сильной стороной немецкой тактики было четкое взаимодействие пар в звене и особенно звеньев между собой. Как только началась война, мы такому взаимодействию стали у немцев спешно учиться, плюс спешно внедрять все, что до войны сами додумали да у других подсмотрели.

Когда техническое превосходство немцы потеряли, а мы приобрели боевой опыт, у немцев возможностей провести внезапную атаку стало значительно меньше, а в умении вести маневренный бой они изначально отставали. И это отставание с каждым годом войны проявлялось все сильнее и сильнее. У большинства



Евгений Халдей

Летчик 72-го смешанного авиационного полка ВМФ РККА Герой Советского Союза капитан Борис Феоктистович Сафонов у истребителя И-16 (тип 24) на аэродроме Ваенга

немецких летчиков не было нашего навыка в пилотаже, не любили они эту «собачью свалку». Маневренный бой — не немецкий стиль ведения боя.

— **Как вы можете оценить немецких летчиков-истребителей? Из боевых качеств: пилотаж, стрельба, взаимодействие в бою, тактика; какие у немецких летчиков были наиболее сильны в начале, середине и конце войны?**

— В начале войны все перечисленные Вами качества у немецких летчиков были очень сильны. Они пилотировали очень хорошо, стреляли великолепно, практически всегда действовали тактически грамотно и очень хорошо взаимодействовали между собой в бою. Особенно взаимодействие поражало, не успеешь в хвост ему пристроиться, как тебя уже другая пара у него из-под хвоста «отшибает». В начале войны летчики у немцев были подготовлены, я не побоюсь этого сказать, почти идеально. Они хорошо организовывали и использовали численное превосходство, если очень было надо, могли и в «собачью свалку» ввязаться. Любить «свалку» не любили (это чувствовалось), избегали как могли, но если очень было надо, то могли и ввязаться — мастерство позволяло. Хотя, конечно, нашим ведущим асам, вроде Б.Ф. Сафонова, в этом виде боя они уступали даже в 1941-м.

Опять же, у них постоянное численное преимущество, и, поверьте мне, они этим пользовались очень хорошо. Кроме того, по ТТХ немецкие самолеты в большинстве случаев наши превосходили, и немецкие летчики это превосходство очень грамотно использовали. Такого высокого класса летчики у немцев преобладали в 1941—1942 гг.

К 1943-му мы летчиков довоенной подготовки у немцев сильно повыбили, у них пошли на фронт летчики, качество подготовки которых стало заметно ниже.

Эта нехватка хорошо обученного летного состава привела к тому, что к середине 1943 г. в Люфтваффе сложилась такая ситуация, что

★
«По аэродинамике и тяговооруженности яковлевские машины были на самом высоком уровне»
 ★

наиболее опытных летчиков-асов немецкое командование сводило в специальные отдельные группы, «гоняя» их по разным фронтам, на наиболее ответственные участки. Остальные же части укомплектовывались обычными летчиками, подготовленными неплохо, но и не хорошо, а так — посредственно. Такие «крепенькие середнячки». В 1943-м большинство немецких летчиков нам уступало в маневренном бою, немцы стали хуже стрелять, стали нам проигрывать в тактической подготовке, хотя их асы были очень «крепкими орешками».

Еще хуже летчики у немцев стали в 1944-м, когда средний немецкий летчик стал из породы «скороспелых» (ускоренной подготовки) — плохо пилотировал, плохо стрелял, не умел взаимодействовать в бою и не знал тактики.

— **Скажите, а в 1942 г. хоть какие-то слабые стороны у немецких летчиков-истребителей были?**

— Вот таких, чтобы в глаза бросались, не было. Очень расчётливые были, не любили рисковать. Сбивать очень любили. Они этим зарабатывали. Нам тоже за сбитые платили, но у нас заработок на последнем месте стоял, а у немцев не так... Сбил — получи «денежку», баки подвесные не сбросил — тоже заработал.

Вот так они и бои вели, чтобы наверняка сбить, а самому целым остаться.

Что в этом плохого? Часто, чтобы бой выиграть — надо сильно рискнуть и переломить бой в свою сторону, а немцы рисковать не любили. Они если чувствовали, что бой равный или только начинает не в их пользу складываться, то предпочитали из боя выйти побыстрее.

— **Ну правильно. В следующий раз «верх возьмут».**

— Тут уж, когда как, раз на раз не приходится. Есть такие бои, где надо драться «до последнего», никакого «следующего раза». Например, защита объекта или конвоя от атаки бомбардировщиков,крытие своих «бомберов». Здесь умри, акрытие обеспечить, без всякого «следующего раза».

И все-таки был у немецких летчиков-истребителей один крупный недостаток. Могли немцы в бой ввязаться, когда это совсем не нужно. Например, при прикрытии своих бомбардировщиков. Мы этим всю войну пользовались, у нас одна группа в бой с истребителями прикрытия ввязывалась, «на себя» их отвлекала, а другая атаковала бомбардировщики. Немцы и рады, шанс сбить появился. «Бомберы» им сразу побоку и плевать, что другая наша группа эти бомбардировщики бьет, насколько сил хватает.

Вообще у меня сложилось впечатление, что бомбардировщики не были приоритетны в Люфтваффе. Там приоритет был за истре-

бителями и разведчиками. Одним невероятная свобода действий, другим самое лучшее прикрытие. А бомбардировщики — это так, «утюги». Мол, у них стрелки есть — отобьются, а не отобьются — сами виноваты. Формально немцы свои ударные самолеты прикрывали очень сильно, но только в бой ввязутся, и все — прикрытие побоку, довольно легко отвлекались, причем на протяжении всей войны. А в начале войны немцы в такие отвлекающие бои ввязывались невероятно легко, поскольку наши истребители всегда были в меньшинстве и по ТТХ наши машины уступали. Т.е. шанс сбить кого-нибудь у немецких летчиков был большой. Они и рады были в любой бой ввязаться, только повод дай. Видно, очень хорошие деньги за каждый сбитый платили. Меня эта «легкость» до сих пор удивляет.

На мой взгляд, свобода, которой располагали немецкие летчики-истребители — это «лазейка» — попытка заинтересовать истребителей действовать более активно. По большому счету, ничего хорошего эта мера за собой не несет. Понимаете, в тех местах, где решается судьба войны, летчику летать никогда не хочется. Его туда посылают приказом, потому, что сам летчик туда не полетит, и по-человечески его понять можно — жить всем хочется. А «свобода» дает летчику-истребителю «законную» возможность этих мест избегать. «Лазейка» в «дыру» превращается. «Свободная охота» — это самый выгодный способ ведения войны для летчика и самый невыгодный для его армии. Почему? Потому что почти всегда интересы рядового летчика-истребителя в корне расходятся с интересами как его командования, так и командования войск, которых авиация обеспечивает.

— **Да, но счета немецких асов «километровые», а разве нет прямой зависимости «больше сбил — больший урон врагу нанес — больше сротал на победу»?**

— Нет, такой прямой зависимости нет.

Тут все упирается в приоритетность задач. У немцев всю войну с этим проблемы были, не могли определиться правильно. Вот Вам пример. При прикрытии своих бомбардировщиков немецкие истребители постоянно отвлекались, ввязывались в посторонние воздушные бои. Получается, что командование Люфтваффе, когда определяло своим летчикам приоритетную задачу, и охрану «своих», и сбитие «чужих» делало одинаковыми по приоритетности. Вот немецкие летчики и выбирали «сбить». Чем все закончилось — Вы знаете.

— **А как действовали у нас на прикрытии бомбардировщиков?**

Истребитель «Харрикейн» Мк IIВ(Т), пилотируемый командующим военно-воздушными силами Северного флота генерал-майором авиации А.А. Кузнецовым. Из этих самолетов был сформирован 78-й истребительный авиаполк под командованием Б.Ф. Сафонова. Часть самолетов была передана в 72-й истребительный авиаполк



waralbum.ru

— У нас группе непосредственного прикрытия ударных самолетов, бомбардировщиков или штурмовиков, всегда задача ставилась строго определенным образом. Мы должны были не сбивать, а отбивать. Прикрытие — основная задача. У нас правило такое было, что лучше никого не сбить и ни одного своего «бомбера» не потерять, чем сбить трех и потерять один бомбардировщик. У нас если хоть один бомбардировщик сбили, то назначается целое расследование: «Как, где и почему сбили? Кто допустил, что его сбили?» и т.д. У немцев, судя по всему, такого не было, видать, совсем другое отношение к этим случаям было, поскольку они всю войну свои бомбардировщики «бросали», если шанс сбить появлялся.

Был приказ, по которому истребители прикрытия строго наказывались, если они потеряли бомбардировщики. Вплоть до суда. У нас в полку не было случаев, чтоб мы бомбардировщики бросили, но бывало, «бомберы» сами «отрывались».

— **Ну допустим, немецкие летчики-истребители — «спортсмены», для них война была разновидностью спорта. Чем война была для наших летчиков, для Вас лично ?**

— Для меня лично тем же, чем и для всех. Работа. Тяжелая, кровавая, грязная, страшная и непрерывная работа. Выдержать которую можно было только потому, что Родину защищаешь. Спортом тут и не пахнет.

— **Каково было летать на «харрикейне» после И-16? Лучше, хуже?**

— На «харрикейне» нужно было привыкнуть летать. Мне И-16 нравился больше. Хотя в принципе «харрикейн» примерно одинаковый был с 10, 17, 21-м типами И-16. Ну «не показался» мне «харрикейн», не лежала у меня к нему душа.

— **Вы говорили, что после «харрикейна» пересели на Р-40. На каких пришлось воевать?**

— Воевал на Р-40 «Киттихаук» и на Р-40 «Томахаук». Первые пошли Р-40 «Томахаук».



waralbum.ru

— **Каково ощущение после И-16 и «харрикейна»? Лучше, хуже?**

— Конечно, P-40 были лучше и И-16, и «харрикейна». После первого полета я себе сказал: «Ну вот, Коля, наконец-то и тебе достался современный истребитель».

— **Когда вы начали воевать на P-39 «Аэрокобра»?**

— На «кобре» я начал летать с ноября 1942-го. Первые самолеты мы получали в Москве. Собирали и на них же учились.

«Кобра» мне понравилась. Особенно Q-5. Это был самый лучший истребитель из всех тех, на которых я воевал. Из «кобр» она самой легкой была.

— **Что вы можете сказать, сравнивая «кобру» и отечественные машины?**

— Если говорить про отечественные истребители, то надо уточнять, смотреть, какие и когда.

Про И-16 я уже говорил. Из других самолетов первой половины войны я летал на ЛаГГ-3 и МиГ-1. На «лагге» я начал летать в 1941 г., еще в училище. Тяжел, даже облегченный. В войсках его сразу невзлюбили. Слабоват был двигатель для такого планера. Воздушных боев я на нем не вел. На МиГ-1 я стал летать в полку, у нас их три штуки было. Они много стояли по причине ненадежности двигателя. Как бывшему инструктору, мне и пришлось на одном из них летать. Они были без предкрылков, с тремя пулеметами. Немного неустойчивый был. Но были и достоинства. У него был великолепный планер, усилия на рули нужны

Полученный по ленд-лизу американский истребитель P-40 на зимнем полевом аэродроме



remember.ru

Николай Голодников и его самолет P-39 «Аэрокобра». Североморск, 1942 г.

были небольшие. Удобный был. Обзор из кабины очень хороший. На команды реагировал моментально. Нагнетатель стоял. «Выше 4 тысяч, самолет — бог», — это Покрышкин правильно о «миге» сказал. Двигатель M-35 его подвел. Страшно ненадежный, очень «сырой».

Что касается истребителей «як» и «ла». Я никаких комплексов по поводу советских истребителей не испытывал. У нас были очень хорошие машины. Я на большинстве «яков» сразу после войны летал, так что мог сравнить. Нет, наши были не хуже «кобры».

По аэродинамике и тяговооруженности яковлевские машины были на самом высоком уровне, правда, на пределе прочности.

Ни «яки», ни «лавочкины» по скорости, динамике разгона, маневренности не уступали «мессерам» и «фоккерам». На больших высотах превосходство в скорости у немецких машин было на 10—20 км/ч, но эта разница не такая, чтобы обеспечить подавляющее превосходство, в бою она практически не ощущается.

— **Вы говорите, что основные советские истребители «як» и «ла» были равны немецким по скорости, хотя по справочным данным у немецких машин всегда имеется превосходство в скорости. Чем Вы объясните такую разницу между справочными и практическими данными?**

— Вы знаете, в бою на приборы особо не смотришь, там и без него видно, уступает твоя машина по скорости или нет. Вот поэтому я утверждаю, что «кобры», «яки» и «ла» по скорости немецким самолетам не уступали.

Понимаете, Вы совершаете ошибку, свойственную всем людям, далеким от боевой авиации. Вы путаете два понятия: максимальная скорость и боевая скорость. Максимальную скорость измеряют при идеальных условиях: горизонтальный полет, строго заданная высота, рассчитанные обороты двигателя и т.д.

Боевая скорость — это диапазон максимально возможных скоростей, которую может развить самолет для ведения активного маневренного воздушного боя при всех сопутствующих такому бою видах боевого маневра.

Я когда Вам о скорости говорю, то имею в виду именно боевую, я на ней бой веду, а максимальная-то мне — «постольку-поскольку».

Если надо догнать — ну, догнал, а дальше что? Если ты очень сильно разогналса, то потом все равно скорость сбрасывать надо, а то проскочишь. И при стрельбе на очень большой скорости попасть проблематично. Точнее, попасть-то я попаду, а вот будет ли количество попаданий достаточным, это вопрос. Тут так: догнал — скорость подбросил — отстрелял — газ и снова скорость набрал. А способность двигателя разогнать и тормозить самолет в кратчайшее время и называется приемистостью.

Многие считают, что если самолет имеет высокую максимальную скорость, то и его боевая скорость будет максимально высокой, а это не так. Бывает так, что при сравнении двух типов истребителей у одного из них выше максимальная скорость, а у другого выше боевая. На боевую скорость оказывают существенное влияние такие факторы, как приемистость двигателя и тяговооруженность. Это те факторы, которые обеспечивают максимальную динамику разгона.

Да за примером далеко ходить не надо. Был у нас такой истребитель ЛаГГ-3. Я на нем летал. Так вот, в 1941 г. у него скорость была повыше, чем у Як-1. И перед «яком» у него было несколько неоспоримых преимуществ, помимо того, что он был быстрее. «Лагг» был прочнее и хуже горел за счет того, что он был сделан из дельта-древесины. Кроме того, «Лагг» был мощнее вооружен. И что же? Спроси любого летчика, отвоевавшего на войне: «Какой бы из двух истребителей, «як» или «лагг», вы бы предпочли?» — он наверняка ответит, что «як». Почему? Да потому, что «як» был очень динамичной машиной, приемистость у него была высокой, а «лагг» — очень «тупой», «утюг». «Лагг» был намного тяжелее «яка», а значит, и инертнее. Да и усилия на рули на «лагге» надо было прикладывать приличные.

У «яка» перед «лаггом» было только два преимущества, но зато каких! — отличные приемистость и легкость управления. «Як» потерянную скорость набирал очень легко, «полный газ», и достаточно. И пикировать не надо, «як» и на кабрировании скорость набирал. «Як», плюс ко всему, и управлялся значительно легче «лагга» — с одной стороны, был устойчив, а с другой, при минимальном усилии на рули на малейшее отклонение реагировал моментально.

— Сейчас популярно мнение, что производили «як» только потому, что Яковлев был «вхож» к Сталину, был его главным консультантом в вопросах авиастроения, чем и пользовался, а его истребитель был сам по себе посредственным. Как Вы считаете?

— Неправда, «яки» были прекрасными машинами. Я и сам на них летал, и знал много отличных летчиков, на «яках» воевавших, они о них отзывались очень хорошо.

Понимаете, «яки» уникальны вот в чем — это истребители с очень высокой боевой скоростью. Яковлев изначально сделал истребитель не просто с высокой максимальной скоростью (как тогда стремились делать авиаконструкторы), а с высокой боевой скоростью. Не знаю, уж специально так задумано было или случайно вышло, но «як» получился именно таким.



Самолет Як-3 стал самым совершенным в семействе истребителей «як» и одним из лучших истребителей Второй мировой войны

★
«Як-3 был уникальным истребителем. Наверно, на тот период ни у одной страны в мире не было истребителя, который мог бы с ним тягаться по боевой скорости»
 ★

И всю войну «як» улучшался, прежде всего, в сторону увеличения боевой скорости.

Понимаете, если брать немецкие машины, там «мессер» или «фоккер», то у них боевая скорость была ниже максимальной на 80—100 км/ч. Насколько знаю, тогда у английских и американских самолетов эта разница в скоростях была аналогичной. И это соотношение скоростей у западных машин сохранялось на протяжении всей войны. У «яков» же эта разница была километров 60—70, а во второй половине войны и поменьше. «Яки» были самыми динамичными и легкими истребителями советских ВВС, поэтому и очень хороши на вертикали. Всю войну обычный, средний, добротный подготовленный летчик на «яках» дрался с «мессерами» на равных. А уж в начале войны «як» был мечтой любого летчика.

Я уже не говорю про появившийся в 1944 г. Як-3, который по динамике разгона и тяговооруженности, а значит, и по величине боевой скорости был вообще уникальным истребителем. У него разница между боевой и максимальной скоростями была километров 40—50. Наверно, на тот период ни у одной страны в мире не было истребителя, который мог бы с ним тягаться по боевой скорости. Приемистость Як-3 была потрясающей, да и максимальная скорость у него была не маленькой, хотя это был не самый быстрый истребитель в мире. Не самый быстрый, но в бою он догонял любого противника практически на любом виде маневра.

Кроме того, «яки» были просты и дешевы в производстве, что позволяло выпускать их в очень больших количествах. Видите ли, если имеется хороший истребитель, но его нельзя выпускать в требуемых на войне количествах, то это уже не очень хороший истребитель. Простота и дешевизна боевого самолета в производстве — это почти такое же важное для войны качество, как его скорость или маневренность. 🍎

ЗВОНАРЕВ КОНСТАНТИН ГРИГОРЬЕВИЧ

— Я попал в Качинскую краснознаменную школу истребителей. Это было уже весной, в апреле 1941 г. Еще до войны успел сделать несколько вылетов на истребителе. Сначала летал на УТ-2, потом на спаренном УТИ-4 и один полет успел совершить до войны на И-16.

22 июня ночью — тревога. Мы — на аэродром. Выкопали щели и сидели в них. Рядом была бухта, бомбить начали ее. Зенитки как дали им! Было видно, половину из всех тех, что прилетали, сбили.

Потом нас эвакуировали. Передислоцировали под Энгельс, в Красный Кут. Боевые самолеты у нас забрали, оставили только УТИ, на которых мы продолжали учебу. Потом горючего не стало. Мы сидели на нарах, разутые, раздетые. Я голода особо не ощущал, а некоторым было очень голодно. Из нас отбирали тех, кто поспособнее. Когда в нашу часть привозили бензин, руководство школы рассчитывало, скольких могут выпустить, — тех и отбирали. Выпускали нас из школы истребителей постепенно. Подготовят, потом ждут, когда бензинчику еще дадут. Потом, когда стало видно, что советские войска несут большие потери, нам стали давать бензина больше, чтобы уже хватало не на 5—6 человек эскадрильи, а побольше. Отбирали ребят, что покрепче. И я попал в их число.

И-16 нам уже не давали, потому что их все побили. Сначала нам дали три «лагга». Два из них сразу разбились. Бестолковые были эти самолеты, нехорошие, недоработанные. Потом дали Як-1. На нем и выпустили.

В 1943 г. году я окончил училище, в марте, и был направлен в Рассказово, под Тамбов. В школе я только научился взлету-посадке и пилотажу, а боевого применения не знал. А вот в УТАПе начали парами летать, звеньями, учились стрельбе по конусу, воздушному бою.

И уже начали туда приезжать представители полков, «покупать» нас. Целые полки начали образовывать. Первый раз к нам приеха-



remember.ru

Звонарев Константин Григорьевич
Совершил 145 боевых вылетов. Официально зафиксированы три победы в воздушных боях. Награжден двумя орденами Боевого Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны и двумя — Красной Звезды.

Самолет Як-1 стал родоначальником семейства поршневого истребителей ОКБ-115 главного конструктора А.С. Яковлева и одним из основных и наиболее массовых истребителей ВВС Красной Армии во время Великой Отечественной войны

ли командир полка и командир эскадрильи. Набрали нашей молодежи. А кто ее учить-то будет? Через два месяца приехал командир эскадрильи, который стал командиром полка, и опять набрал новичков. Такие потери были...

В УТАПе я пробывал до июля. Часов сто налегал. Каждый день летали. Приехал начальник боевой подготовки дивизии и отобрал тех, кто покрепче. Нас зачислили в 814-й полк.

В дивизии полки были сильные. В моей второй эскадрилье за войну два летчика всего погибло.

Нас вводили в строй, давая по несколько полетов. Мы уже были «слетанные». Проверили также в воздушном бою, слетанность пары и начали постепенно брать по несколько человек: по одному, по два — смотря какая обстановка.

Тяжелые были бои летом 1943 г... Вообще, легких боев не бывает, когда ты к штурмовикам привязан. Ведь наш полк в основном занимался сопровождением «илов», и только когда на фронте было затишье, мы ходили на «свободную охоту». Наша дивизия и штурмовая дивизия — 108-й, 109-й и 110-й полки — все время были вместе. Для нас так подбирали аэродром, чтобы мы поближе к линии фронта были. «Илы» проходили через нас, мы к ним пристраиваемся — и пошли. Обычно на шестерку «илов» давали в сопровождение пару, а на двенадцать самолетов — звено. Штурмовики идут примерно на 1000—1200 метров, а мы метров на 400—600 над ними — с этой высоты можно успеть разогнать самолет и отбить атаку. Немцы обычно открывали огонь с дистанции 100—200 метров. Вот тут главное — не подпустить его, успеть дать очередь. Не обязательно сбивать: очередь перед ним дал — он уже отваливает. Я ведомым был, так что моя задача была прикрыть ведущего, пока он атаку отбивает. Я атакую только по его команде. А без команды кто влезет — обязательно там останется.

Запомнился вылет 15 июля 1944 года. Тимошенко повел эскадрилью — две шестерки — сопровождать двенадцать «илов» на немецкие склады. «Илы», обычно, один—два захода делали, а здесь шесть заходов. Штурмовики склады разбились, они начали рваться — дым до 4000 метров стоял. «Фоккеры», причем каких-то новых, я таких ни до, ни после не видел, пришло 14, а нас 12. Они с первого захода сбили пару Волошина и Каштанова — они прозевали атаку — и еще четверых внизу. Тимошенко кричит ведущему



Архив Евгения Арсеньева

«илов»: «Уходи, я больше не могу тебя спасать!» «Сейчас, — говорит, — еще один заход». Трех мы все же сбили.

Практически всю войну я летал на Як-1. Только под конец нам с Забыриным дали Як-9У. Мы на них порезвились! Як-9У лучше, чем Як-1 и Як-3: у него маневренность лучше, да максимальная скорость — 720 км/ч! На нем я с Ме-262 бой вел. Они пришли парой штурмовать аэродром, а я как раз взлетал. Сбить не сбил, но от аэродрома отогнал.

Поначалу он мне так не понравился! На земле греется, рулить нельзя, запустил — и сразу взлетай, двадцать метров проручил — все, мотор закипел. У меня Як-1 был номер 33, а у Кольки — 44-й. Механику говорю: 33. Он перетаскивает парашют. Ракета, взлет. Колька ругается. У него на Як-9У скорость 720, а у меня — 600. Но я выше его залезу, метров на 100, и нормально. А вообще мы обычно ходили на 400 км/ч: штурмовики-то 350 идут. Это только на «свободной охоте» можно разогнаться.

— **Какой из этих самолетов лучше всего приспособлен для сопровождения «илов»?**

— Всех лучше Як-3. И скорость быстро набирает, и маневренность у него хорошая, лучше, чем у других «яков», и он легче. Огневая мощь у всех «яков» достаточная.

— **Как Вы оцениваете немецких летчиков?**

— Хорошие летчики. Только в конце войны появились слабые, а так сильные летчики были. Они нам не уступали ни по морально-волевым качествам, ни по технике пилотирования. Стреляли хорошо. Если ты в прицел ему попал, то он тебя собьет. Правда, в бой они не ввязывались, если у них не было численного преимущества. Мы к ним относились как к противнику, ненависти я не испытывал.

— **Когда у Вас создалось ощущение, что «немец пошел не тот»?**

— На Сандомирском плацдарме почувствовал, что «кончился» немец.

Под конец войны мы в основном на штурмовку ходили, а также сопровождали «илы» — в небе уже было мало немецких истребителей, они уже нас стали бояться, в бой редко вступали.

Потом как-то бронепоезд разбомбили с пикирования. Это было под Шпратау, в Германии. Мы шли звеном. По-моему, первым сбросил бомбы Вася Семакин, но не в бронепоезд попал, а в рельсы. Разворотил. Бронепоезд встал. Я на Як-9Т с 37-мм пушкой ударил. Из бронепоезда пар пошел. Он так и остался там.

Вообще, Як-9Т с 37-мм пушкой очень тяжелый. Но я на нем в январе 1945-го над Кельцами двумя снарядами сбил «мессера» (давать очередь больше чем из двух снаря-



Архив Евгения Арсеньева

Технический состав авиаполка готовит истребитель Як-9У к предстоящим полетам

★
«Всех лучше Як-3. И скорость быстро набирает, и маневренность у него хорошая, лучше, чем у других «яков», и он легче. Огневая мощь у всех «яков» достаточная»

★

дов запрещалось инструкцией). Получилось так. Пошли мы с Колькой на разведку. Я на этом самолете отставал. Он вылезает, я сади. Потом смотрю — валится на него четверка «мессеров». Он их не видел, а потом смотрю: заметил — и в пикирование. Одна пара — за ним. Мне ничего не оставалось делать, как попытаться их отсечь. Я задрал нос, прикинул, выстрелил раз, два. Один снаряд попал. Смотрю: от «мессера» щепки полетели, и он повалился вниз. Смотрю, Колька идет. Цел, слава богу. А остальные «мессера» сразу ушли.

— **Как был устроен быт летчиков?**

— Пока по нашей территории шли, жили в землянках. Их строили для каждой эскадрильи. Но мы только спали в них, а так мы целый день на аэродроме или в полете. На аэродроме тоже была вырыта землянка для командного пункта эскадрильи. Чем занимались в нелетную погоду? Ее не было, нелетной погоды. «Илы» поднимали почти в любую погоду. А раз они летят, то и мы с ними. Между вылетами играли в домино. Карты у нас не приживались.

Кормили прекрасно. Аппетит всегда был. Вечером 100 грамм давали, если боевой вылет есть. Если два вылета, то 200 грамм. Это чтобы напряжение снять. Давали и курево. Я курить начал в 43-м, закончил в 70-м. В эскадрилье все курили. Немцы тебя как погоняют, ты покрутишься, домой придешь, две штуки подряд выкуришь — тогда ничего.

Летом летали в брюках и гимнастерке. На ногах сапоги. Ордена, документы — все с собой брали. Зимой сначала летали в комбинезонах, потом нам выдали куртки. На ногах унты. Шелковых платков нам не выдавали. Приходилось подшивать воротничок из простынь, что помягче. Но все равно бывало, что натирала шею.

— **В отпуски отпускали?**

— Только после войны. Какой отдых на войне?! Как в 1943 г. попали на фронт, так до 1948-го никаких отпусков. 🍀

БЕСПАЛОВ НИКОЛАЙ ЕФИМОВИЧ

— В конце 1942 г. в училище пришли истребители Як-1. Мы начали летать на «Яках». Мороз был минус сорок. Кроме того, кормили там неважно: кроху размазни поешь — и на полеты. Мороз 46 градусов, на тележке везут второй завтрак, пайку мяса.

В училище прошли пилотаж, взлет, посадку — и все. Строем не ходили и тактику действия в паре не отрабатывали. Тем не менее, в феврале 1943-го я окончил училище на Як-1 и попал в учебно-тренировочный полк под Калачом Воронежским. Там мы и прошли боевое применение. А 20 июня 1943 г. нас перевезли на самолете в боевой полк — 814 ИАП, который потом стал 106 ГИАП.

А полк воюет. Самолеты летают, а мы, «зеленьки», стоим, смотрим. К вечеру нас распределили по эскадрильям.

Слетали за потрепанными Як-7Б, «горбатыми» как мы их называли, в УТАП, и мы начали воевать.

Боевое применение, которое нам давали в УТАПе, было поверхностным. Трех ребят, что пришли вместе со мной и были определены в первую эскадрилью, мы сразу потеряли.

В моей второй эскадрилье к новичкам относились бережнее. Все же от командира эскадрильи зависит. Тогда нашей эскадрильей Тимошенко командовал — мировой мужик, жалко, погиб под конец войны, когда уже был заместителем командира полка.

Летали как? Допустим, идет шестерка: пять опытных летчиков, а с ними один молодой. В нашей эскадрилье было пять Героев: Тимошенко, Савельев, Волошин, Забырин и Химушин*.

Конечно, мне повезло, что в нашей эскадрилье был и состав достаточно сильный, и хорошие командиры. После моего прихода и до конца войны больше в эскадрилью никто не приходил — мы никого не потеряли.

— **Свой первый боевой вылет помните?**

— Первый боевой вылет на облет линии фронта я выполнял с Химушиным, прекрасным летчиком, на счету которого было 8 или 9 самолетов, отличным танцором. Все его уважали. Был случай, когда к нам приехал ансамбль. Попели они, поплясали. Он говорит: «А можно и мне?» Вышел на сцену, да как начал плясать. Они все: «Вот это да!» Оказывается, он в Москве учился в танцевальной школе.

Так вот, мы пошли по реке Северский Донец, в районе Чугуева встретили «раму». Он за ней, а я, ведомый, — за ним. Догнали ее, он чуть-



remember.ru

Беспалов Николай Ефимович
Совершил 135 боевых вылетов, провёл 28 воздушных боев. Гвардии майор. В архивных документах зафиксирована победа в воздушном бою над истребителем ФВ-190. Награжден орденом Боевого Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды

***Николай Химушин — Герой Советского Союза, старший летчик 814 ИАП, погиб в бою 27 июля 1943 г. Совершил 192 боевых вылета, в 49 воздушных боях сбил 11 самолетов противника лично и 2 — в группе. Именем Химушина названа улица в Москве (район Метрогородок)**

чуть пострелял, я тоже. Она задымила и сразу ушла вниз. Мы сели, доложили, нам засчитали групповую победу.

С Химушиным вместе я сделал 18 вылетов. Но вскоре погиб он. Посмертно ему было присвоено звание Героя.

— **Вы боевые действия начали на Як-7. Что это за машина?**

— По сравнению с Як-3 и даже Як-1 самолет этот был тяжелый, на нем особо не покрутишься. Огневая мощь меня устраивала. А вот Як-3 — машина была исключительная, просто игрушка. Да, запас топлива был на нем небольшой, но позволял находиться в воздухе час—час 15, а если бомбардировщиков сопровождали на высоте, то и побольше. Кабина тоже была удобная.

— **С какого вылета Вы начали чувствовать себя в воздухе более-менее свободно и научились видеть все, что происходит вокруг?**

— Пожалуй, понимать, что происходит в воздухе, я стал после 15—20 боевых вылетов. Дело в том, что на первых вылетах явно не хватает внимания следить за обстановкой. Тут остается одно: держаться за ведущим. Он принимает решение, а ты должен не оторваться от него. Состояние очень напряженное — это же война, знаешь, что тут убивают. Летчик-истребитель должен видеть воздух. Если недосмотрел — расплачивайся. Постепенно втягиваешься, но, в любом случае, сколько бы потом ни летали, напряженность присутствует. Это не мандраж, а собранность и готовность к бою.

В боях на Курской дуге мы, в основном, занимались сопровождением штурмовиков. Потери они несли очень большие. Сколько же их лежало по трассе от Курска до Белгорода! Нам за потерю «ила» от истребителей противника боевой вылет не засчитывался. Так что наша задача — сохранить «илы». Для этого было никуда не отвлекаться, только смотреть, чтобы их не тронули. Обычно «илы» ходили восьмерками. Для их прикрытия выделяли не меньше звена или шестерки истребителей.

До цели штурмовики шли на высоте 1000—1200 метров. Если мы сопровождаем их звеном, то две пары идут по бокам строя, а если нас шестерка, то еще пара идет чуть сзади—сверху. Скорость мы держали примерно 450 км/ч за счет маневра по высоте и направлению. Немцы на встречном курсе к «илам» не подойдут, поэтому основное

внимание уделяли задней полусфере. В тот период как раз немцы начали применять атаки строя штурмовиков сзади—снизу. Они пикировали, набирая скорость, позади строя «илов», подходили к ним на бреющем и били в брюхо. Крутиться приходилось очень много. Отбил атаку и тут же возвращаешься на свое место. Если у немцев атака не получилась, они тут же уходили на солнце или в облака, после чего обязательно старались атаковать еще раз, но, скорее всего, уже сверху — по ведущему группы «илов». Когда «илы» подошли к цели, встали в круг, мы тоже метров на 400—600 над ними, примерно в таком же круге. Смотрим, чтобы их не атаковали при выходе из пикирования. Очень нужно быть внимательным и при сборе группы: немцы иногда пытались атаковать именно в этот момент.

Более того, если какой-то «ил» был подбит и отставал от остальных, то он все равно мог рассчитывать на нашу защиту. Мы всегда прикрывали основную группу и последнего. Как результат, я не помню, чтобы в нашем полку когда-то не засчитали боевой вылет из-за потери «илов».

— **Какие характеристики истребителя были наиболее важны в ту войну?**

— В первую очередь, скорость, маневренность. Вот Як-3 был маневренный, но сказать, что он сильно скоростной был, нельзя. Скорость хорошая у него была, за 600, но не более того.

Если говорить вообще о «яках», то управление шагом винта и двигателем в бою не отвлекало от пилотирования. Все это отработывалось до автоматизма. Кабина «яков», конечно, не совсем была доработана. Летом в ней было жарковато, зимой холодновато. Зимы-то какие раньше были! А в бою на «яке» жарко, конечно. Ведь мотор водяного охлаждения под тебя дышит. Поэтому мы подшлемники носили, чтобы голова не особо мокрая была.

— **Расскажите один боевой день от начала и до конца.**

— В полку ежедневно выделялась дежурная эскадрилья, которая держала в готовности номер один (летчики в кабине) — дежурное звено. Это звено должно было по сигналу с КП полка, по ракете, взлететь, получить задачу по радио и лететь на ее выполнение. Остальные самолеты, которые не относились к дежурной эскадрилье, вылетали по плану. План этот присылали из вышестоящих инстанций: из дивизии, из корпуса. За день обычно 2—3 вылета получалось. Одна эскадрилья отлетала — заправляется, вторая моментально в воздух — и так в течение всего дня, но не то чтобы до самых сумерек. Летом в 21 час



Николай Беспалов
(слева) на самолете
Як-3

★
«Як-3 — машина была исключительная, просто игрушка. Да, запас топлива был на нем небольшой, но позволял находиться в воздухе час—час и 15 минут»

★

возвращались, а зимой, вообще, в 18:00 был отбой. Дежурное же звено стояло в готовности дотемна, а иногда и ночью приходилось дежурить.

После полетов летный состав везли на машине на место жительства, обычно в близлежащую деревню, а техсостав жил прямо на аэродроме.

Жили мы поэскадрильно. На дежурство вставали до рассвета, в темноте. Шли в столовую, там первый завтрак: пончики, кофе. После этого в машину — и на аэродром. Если объявлялась готовность номер один, то все рассаживались по самолетам, а если вторая, то около самолетов были. В 10 часов нам привозили второй завтрак. Поешь и дальше дежуришь.

Обед тоже на аэродром возили. А ужин мы принимали уже в столовой. Там тем летчикам, что летали в этот день, выдавалось по 100 грамм, а нелетавшим ничего не давали. Но из-за этого никто не переживал. Помню, даже когда мы в командировке в Саратове сидели, то возьмем бутылочку на четверых — и пошли на танцы. Там девчата были, оружейницы. Многие из наших на них поженились.

Вот так мы и жили. В нелетную погоду и когда просто свободное время было, старались отдохнуть по-человечески. В карты не играли, а вот танцевать — танцевали. Еще наши ребята в Польше ходили с карабинами на охоту. Я-то сам был не большой любитель, а ребята ходили на кабанов, приносили зайцев. Их в столовой на ужин жарили.

Кроме того, у нас в полку была очень хорошая самодеятельность. Участвовали в ней все службы. Помню, что смеялись мы до упаду. Конечно, не только своя самодеятельность была, приезжали к нам в полк и концертные бригады. 🍷

КОЖЕМЯКО ИВАН ИВАНОВИЧ

— Сразу после выпуска весь наш курс целиком отправили, но не на фронт, а в ЗАП, располагавшийся в поселке Укурей на «Маньчжурке» — так тогда называли границу СССР с Маньчжурией. Там нас стали переучивать на истребитель Як-7Б. «Яки» в ЗАПе были новосибирского завода. В ЗАПе на переучивание на Як-7Б мне дали ровно 5 полетных часов. То есть если считать с довоенным, то налет у меня составлял где-то так часов 15 на УТ-2, 10 часов на УТИ-4 и 4—5 на И-16.

В ЗАПе мы учились целым авиаотрядом до начала 1943 г.

Ну вот, налетали мы 5 часов, после чего решили отправлять нас на фронт. Я еще немножко повозмущался: «Куда меня на фронт?! Я же ни разу не стрелял!» — а мне инструктор и говорит: «Захочешь жить — сразу стрелять научишься!»

Распределили меня в 867 ИАП. Полк был выведен из-под Сталинграда на пополнение и переформирование. После Сталинградских боев остались от полка «рожки да ножки»: комполка погиб, из трех командиров эскадрилий уцелел один, из девяти командиров звеньев выжило трое или четверо, из рядовых летчиков осталось двое или трое.

Мой первый боевой вылет был в составе пары на Як-7Б с таким же необстрелянным, как я, младшим лейтенантом. Он — ведущий, я — ведомый.

Задание было такое — уничтожить позицию наблюдателя. Возле станции Коробочкино, на господствующей высоте наши войска засекли наблюдателя — в замаскированном ветками окопе блестела какая-то оптика.

Мой младший лейтенант решил с заданием покончить быстро и просто: сразу после взлета и набора высоты рванул по прямой прямо на цель. Я, естественно, за ним. Перелетаем передний край, и лейтенант тут же в пике на этот окоп (я остался повыше, чтобы контролировать воздушное пространство). Пикирует, а огня не ведет. Может, оружие отказало, а скорее всего — от волнения с предохранителя забыл снять. Теперь уже не скажешь, почему он не сделал ни одного выстрела, а вот немцы сделали: как дали по нему «эрликоны» (20-мм зенитки), так он, не выходя из пике, упал и взорвался!

Я из зоны зенитного огня выскочил, дух слегка перевел. И задаю себе вопрос: «Что мне делать?!» Один остался, спросить совета не у кого. Потом решил: раз приказа никто



remember.ru

Кожемяко Иван Иванович
Воевал в составе 107-го гвардейского истребительного авиационного полка. После войны служил в ВВС, майор запаса.

★
«Идет шестерка илов, а в прикрытии у них — четверка «яков». Если на них нападет шестерка «мессеров», то четыре «яка» вполне смогут защитить свои «илы». Не потеряют ни одного!»



не отменял, надо выполнять задание. Сделал небольшой кружок, зашел со стороны немецкого тыла. Спикировал я на этого наблюдателя (окоп и человек в нем сверху просматривались очень хорошо), пропорол наискосок эту яму длинной очередью из пушки и пулеметов — и на полный газу к своим. Только один заход и сделал. «Эрликоны» по мне тоже пальнули, но не попали.

Потом постепенно пошло. Вскоре я стал командиром звена: я, сержант, — командир, а у меня в подчинении три младших лейтенанта, офицеры.

За время войны я совершил 130 боевых вылетов, провел 25 воздушных боев. Меня один раз сбивали, но и я сбил четыре немецких самолета. Не только остался в живых, но и ни разу не был ранен; думаю, что дрался неплохо.

— До какого времени Ваш полк воевал на Як-7Б?

— В конце 1943-го, в начале зимы, нас вывели на переформирование, мы сдали оставшиеся самолеты «братскому» 106-му авиаполку, а сами поехали в тыл, в Саратов. Там на авиазаводе и получили только что собранные Як-1 с вооружением в виде пушки ШВАК и одного синхронизированного (левого) УБС, с форсированным двигателем.

— Як-1 был лучше Як-7Б?

— Явно лучше. Он был легче, а значит, маневреннее и динамичнее. Видимо, в этой модели «яка» было больше металла и меньше дерева. Максимальная скорость у Як-1 была поменьше, чем у «мессера», километров на 10—15. По прямой на одной высоте мы «мессершмитт» догнать не могли. Динамика разгона — вровень с «мессером», Як-1 не отставал, «за газом» ходил.

Насчет «вертикали» скажем так: если «вертикаль» у 109-го принять за пять, то у Як-1 вертикальный маневр был на четыре с плюсом. Я считаю, что даже этот тип «яка» был тяжеловат, поэтому на вертикали и уступал.

Но, тут так было: «горка», да и другие вертикальные фигуры, у «мессера» были лучше. В основном за счет того, что на вертикали «мессер» был быстрее, отрывался он от «яка» на вертикальных фигурах (например, на «горке» 109-й был быстрее «яка» километров на 40). Величина же фигур была практически одинаковой.

В общем, все зависело от боевой обстановки. Если у нас было преимущество по высоте (хоть метров 200), а значит, и запас скорости, то мы уверенно дрались со «109-ми» и на вер-

тикали, тем более, что по «боевому развороту» посильнее уже был Як-1. Почему-то, уступая практически на всех вертикальных фигурах, по «боевому развороту» Як-1 был сильнее. На «боевом развороте» Як-1 и большую высоту набирал, и разворачивался с меньшим радиусом. В бою часто бывало, что в одинаковой ситуации «мессера» уходили на «горку», а «яки» — на «боевой разворот».

Если же встреча с «мессерами» происходила на одной высоте, то боев на вертикали мы старались избегать.

По горизонтальному маневру все было наоборот: если «горизонталь» Як-1 принять за пятерку, то у «мессера» — твердое четыре. Четыре, естественно, у трехточечного. Пятиточечный Me-109Г виражил плохо.

Что касается боевых скоростей в маневренном бою, то тут скорости «яка» и «мессера» выравнивались — диапазон от 200 до 550 км/ч, эти скорости считались боевыми.

В общем, если брать характеристики скорости и маневренности в сумме, то Як-1 и Me-109Г были примерно равными истребителями. Если оценивать эти истребители в различных видах боевых задач, то в половине предпочтительней было драться на «мессере», в другой половине предпочтительней был «Як». В поединке, в маневренном бою Me-109Г и Як-1 (один на один), исход зависел исключительно от мастерства летчика.

— **Як-9 в Вашем полку были? Просто Як-9, без всякого буквенного индекса?**

— Были. Як-9 разных типов начали поступать в полк с весны 1944 г. У нас были Як-9, Як-9Т, Як-9Д и Як-9ДД. На всех этих типах я летал.

По кабине они — тот же Як-1, только форма фонаря и бронестекла немного другая, но обзор такой же хороший.

По максимальной скорости Як-9 был быстрее, чем Як-1, километров на 10–15. Это было плюсом. Был и минус: Як-9 был потяжелее, поэтому немного «тупее», помедленнее на разгоне, чем Як-1. Чтобы превосходство Як-9 по скорости проявилось, его надо было раскочегарить. Як-1 был подинамичнее «девятки», поэтому чуть получше на вертикали (когда надо с места врать), поэтому я Як-1 любил больше, чем Як-9.

Также хочу сказать, что были у нас в полку и летчики, которые, наоборот, Як-9 любили больше, чем Як-1, именно из-за того, что «девятка» быстрее. Тут уж у кого какая манера боя.

По горизонтальному маневру все Як-9 аналогичны Як-1.

— **Иван Иванович, в нашем разговоре постоянно фигурирует термин «виды боевых задач для истребителей». Можно подробнее о разных видах боевых задач, ну, и объяснить заодно, при выпол-**



Истребители Як-7, построенные на средства жителей Новосибирской области

нения каких задач был эффективнее «мессер», а при каких — «як»?

— Тогда, во время войны, истребители выполняли следующие виды боевых задач:

1. «Свободная охота»;
2. Маневренный бой с истребителями противника;
3. Бой с истребителями противника при непосредственном сопровождении ударных машин;
4. Атака бомбардировщиков противника.

«Свободная охота» — бой по принципу «ударил—убежал». «Чем» и «по чему» ударил: пулеметно-пушечным огнем по самолету противника или бомбами по наземной цели — неважно. Принцип один: один-единственный внезапный удар с уходом от цели на максимальной скорости.

Здесь «мессер» вне конкуренции, намного сильнее «яка». Уже потому, что «мессер» быстрее. «Мессер» намного лучший «воздушный охотник», чем «яки». Если бы мне постоянно ставили задачу только на «воздушную охоту» и спросили, какой истребитель я бы выбрал: «як» или «мессер», — я бы, не колеблясь, остановился на «мессере».

Теперь сравним Як-1 и Me-109Г в маневренном бою «истребитель против истребителя», так называемой собачьей свалке. Обычно такой маневренный бой истребители ведут при расчистке воздуха, когда не связаны непосредственным прикрытием ударных машин. Реже — когда встречаются «охотники» (но тоже бывало). В таком виде боя никаких ограничений на скорость и маневрирование нет. В этом виде боя «як» и «мессер» примерно равны (при условии одинакового мастерства их летчиков, естественно).

При непосредственном сопровождении преимущество будет за «яком». Безоговорочно. Видите ли, наличие строя бомбардировщиков (или штурмовиков), накладывает серьезные



Архив Евгения Арсеньева

ограничения на проведение вертикального маневра. Огонь стрелков не дает атакующему истребителю выходить из атаки вверх — только в сторону.

Отсюда, истребитель непосредственного сопровождения тем лучше, чем лучше маневрирует по горизонтали. Поскольку «як» обладает лучшей горизонтальной маневренностью, чем Me-109, поэтому он и будет лучше. Превосходство «мессера» в скорости здесь роли играть не будет. При сопровождении бомбардировщиков на максимальной скорости не идут, чтобы от них не отрываться. И за истребителями противника особо не гоняются, поскольку нельзя ударные самолеты бросать.

В непосредственном сопровождении весь бой строится на вираже и «боевом развороте», то есть на том, в чем «як» явно сильнее.

Кстати, в бою с бомбардировщиками и их истребителями непосредственного сопровождения (в качестве истребителя ПВО), пожалуй, «як» тоже будет предпочтительнее «мессера», поскольку и в таком бою решающим будет превосходство по горизонтальной маневренности. Чтобы бомбардировщики разгонять, особо большой вертикальной маневренности не требуется, а вот горизонтальную маневренность надо иметь повыше.

— **Если я понял правильно, тактика наших истребителей (при сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков) была рассчитана на то, чтобы ударные машины ни в коем случае не потеряли строя?**

— Совершенно верно. Поймите, истребителям сопровождения никто не ставит задачу «прикрыть бомбардировщики». Это так просто говорят (хотя, конечно, с военной точки зрения, это неправильное выражение). Задачу ставят на «истребительное обеспечение бомбового (или бомбо-штурмового) удара». Главное — удар.

Истребитель Як-1 на лыжном шасси, вооруженный шестью ракетными орудиями РО-82 для стрельбы реактивными снарядами РС-82

★
**«Поверни
 жизнь вспять,
 и я бы опять
 поступил
 точно так же.
 Стал бы
 воевать
 летчиком-
 истребителем»**

★

Вся наша тактика непосредственного прикрытия и решала основную задачу сохранить строй ударных машин. И поверьте, против немецкой тактики «индивидуальных» атак наша тактика работала очень хорошо. Бывало, несли наши штурмовики потери, но строй сохраняли всегда. Поэтому и удар наносили всегда, пусть и ослабленный, но наносили. А вот немецкая тактика нанести удар позволяла далеко не всегда.

Точно так же и истребителям, прикрывающим передний край или районы скопления войск, никто не ставит задачу «сбивать бомбардировщики», им ставят задачу на «отражение бомбового удара». Как истребители будут отражать этот удар, уже зависит от обстановки, мастерства, выделенных сил и многого другого.

Единственно, что недопустимо, — это позволить ударным самолетам противника нанести удар. Если удар нанесен, тебя ничто не оправдает, даже сбитые самолеты. Толку от этих сбитых, если противник все равно все разбомбил?! — **Тогда вопрос: опять-таки, на Ваш взгляд, почему немецкие истребители не перешли к тактике непосредственного сопровождения ударных машин? Ведь, по Вашим словам, она позволяла воевать в меньшинстве?**

— Черт его знает! Я думаю, что причин было несколько, как сугубо человеческих, так и технических.

У меня вообще сложилось впечатление, что «Мессершмитт-109» был совершенно не приспособлен к такому виду боя. Похоже, когда его проектировали, то видели в нем, прежде всего, «воздушного охотника» и истребитель для маневренного боя. А вот про то, что придется сопровождать ударные машины непосредственно, даже и не вспомнили.

При проектировании «яка», похоже, исходили совершенно из другого принципа. «Як», прежде всего, задумывался как истребитель для непосредственного сопровождения ударных машин и как истребитель ПВО (для отражения атак вражеских бомбардировщиков), только потом как истребитель для маневренного боя. И в самую последнюю очередь, при случае — «воздушный охотник».

Я Вам могу сказать прямо, что в качестве истребителя «непосредственного сопровождения» даже Як-7Б был лучше «мессера». Что же касается Як-1 и Як-9, то они в этом качестве настолько же превосходили Me-109Г, насколько он их превосходил как «воздушный охотник».

Больше того — вот идет шестерка «илов», а в прикрытии у них — четверка «яков». Так вот, если на них нападет шестерка «мессеров», то четыре «яка» вполне смогут защитить свои «илы». Не потеряют ни одного! «Яки» ведь для этого и были созданы. (Понятно, что при

равном мастерстве наших и немецких летчиков-истребителей.) А вот если идет шестерка «лаптежников», а у них в прикрытии четверка «мессеров», то при нападении шестерки «яков» шансов защитить свои бомберы у немцев нет. Не сумеют. Сдохнут, но не сумеют! Не для того был «мессер» сделан. Хоть один «юнкерс», но «яки» собьют, а остальных обязательно разгонят. Впрочем, сдыхать «мессеры» на этом деле не будут.

— **Скажите, вот когда вы получали Як-1 на авиазаводе в Саратове, то с рабочими авиазавода встречались?**

— Встречались. По цехам нам экскурсию организовали. Что сильно удивило, так это большое количество женщин и подростков. Стоят за станками пацаны лет 12—13, работают, а под ногами ящики, иначе до станков не достанут. Своими глазами видел. Наверно, каждый третий рабочий на заводе был женщиной и каждый третий — подростком. Мужчин-рабочих было процентов 30, если не меньше, да и те — то старик, то инвалид.

Мы близко с рабочими пообщались: люди русские, душа открытая. Мы им говорили: «Ваши истребители Як-1 очень хорошие, лучше тех, на которых мы воевали раньше и не хуже «мессера». Вы уж постарайтесь делать их покачественнее». Но, сами понимаете, все тактично, без «напора». Куда на таких напирать? Заморенные тетки и пацаны. Без слез смотреть было невозможно. Они и так делали больше, чем могли.

— **Небоевая аварийность в полку была большой?**

— Не особо. «Як» не тот самолет, что бы создавать большую аварийность.

— **У меня сложилось впечатление, что в наших истребительных полках количество сбитых немецких самолетов было каким-то второстепенным показателем. Я прав?**

— Нет. Количество сбитых — это важный показатель и предмет вполне законной гордости, как командования полка, так и рядовых летчиков, на счетах которых записаны эти сбитые. Другое дело, что это далеко не единственный показатель работы полка.

Например, в нашем полку всегда в боевых рапортах вначале указывали, сколько раз летали на прикрытии штурмовиков, обязательно указывали, что потерь у прикрываемых нами штурмовиков не было. Отчитывались, сколько раз прикрывали войска, и про то, что во время нашего прикрытия бомбежек войск не допускали. Указывали, сколько раз слетали на штурмовку, сколько бомб сбросили во время штурмовок и «охоты», и сколько единиц техники и живой силы уничтожили, сколько разбомбили мостов, сколько провели разведок и т.п.

Як-9ДД с двигателем ВК-105ПФ — истребитель дальнего действия, модификация Як-9Д и Як-9Т. Увеличено количество бензобаков, изменена конструкция крыла, установлено оборудование для полетов ночью и в сложных метеоусловиях. Модификация производилась ОКБ в связи с возникшей в 1944 г. необходимостью иметь истребитель с большей, чем у Як-9Д, дальностью полета, способный выполнять задачи по сопровождению бомбардировщиков при их действиях в глубоком тылу противника

Вот плюс ко всему этому, так сказать, венцом боевой работы, указывали количество сбитых самолетов противника, которых, естественно, лучше иметь побольше. Просто же абстрактное количество сбитых, оно ни о чем не говорит.

Опять же, мы же, в основном, в прикрытии ударных самолетов летали, а там правило такое: лучше ни одного штурмовика не потерять, и ни одного «мессера» не сбить, чем сбить три «мессера» и потерять хотя бы один штурмовик.

Я почти всю войну провоевал командиром звена. Как летчик-истребитель я своими четырьмя сбитыми законно горжусь. Как летчику-истребителю мне выпало счастье видеть, как взрываются ударом о землю сбитые мной самолеты врага. (Поверьте, это счастье.) Но еще больше я горжусь тем, что за всю войну в моем звене не было потеряно ни одного летчика! В моем звене летчики только приходили, приобретали боевой опыт и уходили на повышение в другие звенья и эскадрильи. Ни одного погибшего! В отношении потерь я был чертовски удачливым командиром. Когда ко мне новичка посылали, я ему сразу говорил: «Запомни! В моем звене правило простое: или мы возвращаемся все, или погибаем все! Все на всех поровну, и жизнь, и смерть!» Только так!

Больше того, в прикрываемых моим звеном штурмовиках и бомбардировщиках тоже нет ни одной потери от немецких истребителей. За всю войну! Хотя случалось моему звену прикрывать и четверку, и шестерку, и восьмерку.

— **И еще один вопрос: на Ваш взгляд, война для летчика-истребителя — работа или спорт?**

— Работа... Тяжеленная... До потери сознания и жизни.

— **Сейчас Ваше мнение о войне не изменилось?**

— Нет. Поверни жизнь вспять, и я бы опять поступил точно так же. Стал бы воевать летчиком-истребителем. Вот так... 🇷🇺



ЕРЕМИН БОРИС НИКОЛАЕВИЧ

— День 9 марта 1942 г. запомнился мне на всю жизнь. В начале марта сорок второго года полк базировался южнее Харькова. Мы прикрывали наши войска, бомбить которые приходили группы бомбардировщиков Ю-88 и Ю-87 под прикрытием Ме-109Ф.

В нашей группе было семь истребителей. Я — ведущий. На каждом истребителе подвешено по шесть «эрэсов» под крыльями, боекомплект для пушек и пулеметов — по штатной норме.

Приблизившись к линии фронта, справа, почти на одной высоте с нами, я увидел группу из шести Ме-109 и тут же, чуть ниже, — группу бомбардировщиков Ю-88 и Ю-87. Сзади, на одной высоте с бомбардировщиками, шли еще двенадцать Ме-109. Всего 25 самолетов противника. Немцы нередко использовали истребители Ме-109Е в качестве штурмовиков. Под плоскостями к ним подвешивали бомбы, а когда они освобождались от бомб, то начинали действовать как обычные истребители. Я увидел, что эти 12 Ме-109Е, которые летели за бомбардировщиками плотной группой, шли в качестве штурмовиков. Следовательно, прикрытия составляли только те шесть Ме-109Ф, которых я заметил чуть раньше. Хотя эти шесть «мессершмиттов» шли немного выше всей группы, все же все вместе самолеты противника держались весьма компактно и не делали каких-либо перестроений. Я понял, что нас они пока не видят.

Ребята заволновались, Мартынов и Скотной установленными сигналами (радио у нас не было, только визуальные сигналы — покачивания, жесты) уже обращали мое внимание на



remember.ru

Еремин Борис Николаевич
Совершил 342 боевых вылета, провел 70 воздушных боев, сбил лично 8 и в группе 15 самолетов противника. До 1975 года служил на различных командных должностях в ВВС. Герой Советского Союза. Генерал-лейтенант

Именной истребитель Як-1Б Бориса Еремينا

вражеские самолеты. Я же в тот момент был занят лишь одной мыслью: не дать противнику нас обнаружить. Думаю, если сейчас начать бой, я понесу большие потери. И решил отвернуть с маршрута к этим бомбардировщикам.

Поэтому я просигналил ребятам: «Вижу! Всем — внимание! Следить за мной!» Решение было принято. Необходимо было выполнить небольшой доворот всей группой влево, уйти на юго-запад с набором высоты и атаковать противника с запада. Это обеспечивало нам внезапность атаки и, следовательно, преимущество.

После набора высоты я дал команду «все вдруг» к развороту вправо, и с небольшим снижением, с газком, мы вышли на прямую для атаки. Бомбардировщики и истребители противника начинали какое-то перестроение, но только начинали!

Каждый из нас в этой массе сам себе выбирал цель. Исход боя теперь зависел от первой атаки. Мы атаковали и истребители, и бомбардировщики: уничтожили сразу четыре самолета, из них два бомбардировщика. Потом все смешалось — мы попали в общую группу. Тут главное — не столкнуться. Слева, справа, сверху идут трассы. Мимо меня, помню, промелькнуло крыло с крестом. Кто-то развалил, значит. Объем, в котором все происходило — небольшой; бой стал носить хаотичный характер: идут трассы, мелькают самолеты, можно и в своих попасть... Пора было выбираться из этой каши. Немцы стали уходить, и на догоне я сбил один Ме-109. Поскольку бой проходил на предельных режимах двигателей, горючего уже почти не было. Я понял, что надо собирать группу — подаю сигнал сбора. Обозначил себя глубокими покачиваниями, и остальные стали пристраиваться. Подходит слева Саломатин, смотрю, конфигурация самолета у него какая-то необычная — снарядом фонарь сбило. Сам он, спасаясь от встречной струи воздуха, пригнулся так, что его и не видно. Справа — вижу, подходит Скотной — за ним белый шлейф, видимо, радиатор подбили осколками. Потом мимо меня — один, второй, третий... все наши! Вы представляете, после такой схватки — и все пристраиваются! Все — в полном порядке! Я чувствовал радость победы, удовлетворение необычное, какого никогда и не испытывал! Первые-то дни мы чаще в роли побежденных были.

Идем на аэродром. Прошли над ним с «прижимчиком», строй распускается веером,



varalbum.ru

садимся по одному — Саломатин сел раньше, без фонаря пилотировать тяжело.

Все бегут ко мне, кричат, шумят... Все очень необычно: «Борис! Победа! Победа!» Командир полка, начальник штаба — все подбежали. Вопросы: «Как? Что?» А мы и сами толком не знаем, сколько сбили самолетов — семь? Потом все подтвердилось.

После войны от Яковлева я узнал, что накануне этого боя авиаконструкторов вызывал Сталин: «Почему горят наши «ла» и «яки»? Какими лаками вы их покрываете?» — выразил неудовольствие, что новая матчасть себя не оправдывает. И тут — такой бой! Яковлев говорит, что ему потом позвонил Сталин и сказал: «Видите! Ваши самолеты показали себя».

Откровенно говоря, на моих глазах, если считать от начала войны, это первый столь результативный победный бой. Бой, проведенный по всем правилам тактики, со знанием своей силы и с максимально полным использованием возможностей новых отечественных истребителей. Наконец, это мой первый бой, в котором враг разбит наголову, в котором большая группа вражеских самолетов растаяла, не достигнув цели. Главное, что мы поняли, что можем бить фашистов. Это было так важно для нас весной сорок второго года!

До этого боевые действия мы вели на И-16 — маленьких самолетах со слабым вооружением. Что там стояло? «ШКАСик»... Нажмешь — все вылетело, и бить нечем. К тому же и скорости нет. Хотя на этом самолете можно вираж «вокруг столба» сделать. На Халхин-Голе он хорошо себя показал, но ведь



*Истребитель Як-1Б
Бориса Еремина
в зимнем камуфляже*

речь идет о начале войны. И вдруг 1 декабря 1941 г. мы получаем Як-1 от Саратовского завода комбайнов, который стал выпускать самолеты! Самолеты беленькие — под снег, на лыжах, хоть они и прижимались, но были тяжелые. Это была качественно новая машина с солидным вооружением: пушка, два пулемета, шесть реактивных снарядов.

Если бы в этом бою мы были на МиГ-1 или ЛаГГ-3, его результат вряд ли был бы таким же. Мы отдавали предпочтения «якам» — Як-1, Як-7 — маневренные. «За газом» ходят. Як-9 был немного тяжеловат, но вооружение хорошее. Самый лучший — Як-3, это идеальная машина для боя. Просто сказка! 🇷🇺

*Як-3 — один из лучших
истребителей второй
мировой войны*



ТИХОМИРОВ ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ

— Мне повезло с учебкой, потому что когда я, наконец, попал на фронт, у меня за плечами уже было несколько тысяч летных часов.

Попал я в 12-ю Краснознаменную отдельную истребительную авиаэскадрилью 9-й штурмовой авиадивизии ВВС Краснознаменного Балтийского флота — всю войну основной нашей боевой задачей было сопровождение Ил-2, в основном из 35-го штурмового полка. Вскоре нашу эскадрилью переформировали в 12-й авиаполк.

При формировании 12 ИАП командиром 2-й эскадрильи был назначен Дмитрий Федорович Петрухин. Он был высококлассным летчиком, принимал участие в Финской войне, был награжден орденом Красного Знамени и золотыми часами. Проверив меня, он сказал: «Пойдешь со мной».

После нескольких вылетов ведомым меня допустили к ведению звена, и вскоре мне довелось участвовать в своем первом воздушном бою.

Петрухин тогда повел четверку «яков» на сопровождение пяти штурмовиков, вылетевших на поиск кораблей противника в Финском заливе в районе о-ва Гогланд. Погода была неважная, стояла «кучевка», и командир эскадрильи парой в качестве непосредственного прикрытия шел под самой кромкой облачности, а мне, как ведущему второй пары, приказал идти выше. Во время полета я запрашивал его по радио: может, мне стоило спуститься вниз, но он отвечал отказом. В какой-то момент в облаках показался разрыв — внизу я увидел, как одиночный «мессершмитт» атаковал самолет Петрухина, и тот стал падать с сильным шлейфом то ли дыма, то ли пара. Вражеский истребитель вышел из атаки горкой и направился как раз в разрыв облаков, поскольку я сразу атаковал его сзади—сверху. Он выскочил в нескольких десятках метров прямо передо мной, мы зависли в воздухе, и мне оставалось только нажать гашетки. От моей очереди за ним потянулась белая полоса, но ему удалось скрыться в облаках. Что с ним произошло потом, не знаю — после возвращения на аэродром я не стал заявлять о воздушной победе.

Первая воздушная победа была у меня в феврале. Я получил задание четверкой прикрыть наши войска и переправу через реку Нарву. Тогда начались трудные бои с немцами, погода на нашей стороне стояла



**Тихомиров
Владимир Алексеевич**

В списке побед числится 14 самолетов, в том числе, 11 — сбитых лично. После войны служил в 58 ИАП на Дальнем Востоке

отвратительная, и никак к этой переправе прорваться не могли, но я прорвался. Вдруг слышу разговор по радио: «Вижу самолет противника!» А как определишь, где? Стал искать, смотрю: какие-то хлопки — значит, зенитки по кому-то бьют. Подошел поближе и действительно — летит самолет. Как сейчас помню, был это «хейнкель» — двухмоторный бомбардировщик. Летел он совершенно один и без прикрытия. Полетели какие-то бумажки. Я снизу-сзади на первом заходе дал очередь по правому двигателю и увидел, как тот остановился и загорелся. Мои ведомые добились его. После посадки мы узнали, что этот Хе-111 разбрасывал листовки над позициями наших войск — несколько штук застряло на радиаторе у Витьки, и мы их сдали по возвращении.

Самый трудный вылет был у меня в июне, во время наступления против финнов на Карельском перешейке. Тогда мы прикрывали группу «илов» 35-го полка, атаковавших корабли в Финском заливе, и были перехвачены 18 ФВ-190. Они попытались зайти в атаку сверху—сзади, но мы были начеку и этот наскок отбили, а один «фокке-вульф» был подбит стрелками. Три или четыре раза я сходил в лобовой атаке с одним из «фокке-вульфов». В последний раз мы разошлись с ним в самую распоследнюю секунду — он прошел у меня над головой. У меня в груди все отлегло, как с того света вернулся — ведь мы почти столкнулись!

Где-то в июне—июле месяце нашу штурмовую авиацию стали использовать для разрезания минных полей в Финском заливе и проводили площадное бомбометание. Штурмовикам указывали необходимый квадрат, и они сыпали туда бомбы — срабатывало. Немцы, конечно, противодействовали, и в одном из вылетов (весь полк летал) мы потеряли не только несколько истребителей, но, главное, штурмовиков. После возвращения командир полка Волочнев стал нас обвинять в потере сопровождаемых: «Плохо воюете, да как могли потерять?!»

А я как летчик-истребитель могу сказать, что пусть мне надо будет сбить бомбардировщик, а его будут прикрывать десять истребителей, я соблю его, если захочу. Я наберу высоту, весь строй прошибу, может, и сам погибну, но его соблю. Так и немцы. Они хорошо воевали, у них опыт огромный был — больше, чем наш...

В июле 1944 г. наш полк перевооружился на новые истребители — Як-9. Никаких особых формальностей не было — машины поступили, и мы стали летать, поскольку Як-7 и Як-9 были довольно схожи в управлении.

Как бы я сравнил эти истребители? Як-7 был хорошим истребителем, разве что вооружение было слабовато, а вот Як-9 был по-настоящему хорош — быстрый, маневренный. На Як-7Б обзор назад был плох, а на «девятом» стоял каплевидный фонарь, видимость через который была превосходная. Были у нас и «семерки» без гаргрота. Надежность обеих машин была приличная, хотя иногда, по недосмотру, мотор М-105 перегревали, и он выходил из строя.

Баки на «сестьмом» и «девятом» были одинаковые, переделок топливной системы в части мы не делали. Среднее полетное время было полтора часа, но опытные летчики летали и дольше, если, конечно, обходилось без воздушных боев. Меньше топлива было у Як-3, но он и весил-то — как современная легковая машина. Бензин заливали не ниже 92-го. Вооружения было достаточно. Я никогда не стрелял дальше, чем со ста метров, а на такой дистанции пробивалась любая броня. Стреляли короткими очередями, у нас стояла прекрасная пушка — ШВАК. Хотя, пожалуй, крупнокалиберный пулемет УБС был еще лучше, а их у нас на Як-9 было два!

Еще у нас были Як-9 с 37-мм авиапушкой — довольно тяжелые для боя истребители. На такой машине я одержал две воздушные победы. Максимум в очереди можно было выпустить 3—4 снаряда из-за сильного разброса, да и ствол пушки перегревался. Боекомплект к ней был 28 снарядов.

— **Я слышал, за воздушные победы полагались деньги?**

— Да. Если было подтверждение на победу, тогда полагалась премия. И за сбитый самолет, и за боевые вылеты. Но, конечно, это ничего не значило для нас. Все перечисляли деньги в Фонд Оборона, чтобы помочь в борьбе с врагом.

— **Были в полку самолеты с дарственными надписями?**

— В нашем полку был только один такой самолет — Як-9 «Красная Осетия».

— **Вы верите в высокие счета немецких летчиков-истребителей?**

— Сложный вопрос. Был один Ил-2, который садился на вынужденную посадку 11 раз. Немцы наверняка записывали его себе как воздушную победу, раз он был сбит, но штурмовик восстанавливали на следующий день, и он летал, а числился поврежденным в бою. Хотя, конечно, привирали все. Может,



Летный состав
2-й эскадрильи
12 ИАП КБФ.
1944 г.

★

«Как летчик-истребитель могу сказать, что даже если бомбардировщик будет прикрывать десять истребителей, я собью его, если захочу. Я наберу высоту, весь строй прошибу, может, и сам погибну, но его собью»

★

не целенаправленно, сложно просто в бою за сбитыми следить, тут главное боеспособного не упустить, а то пока рассматриваешь, тебе сзади и выдадут.

— **Что Вы думаете о войне?**

— Вы знаете, я счастлив, что у меня был шанс защищать Родину, и я рад, что смог выполнить долг до конца. Да, я убивал, и учил убивать, но об этом хорошо сказал один летчик-штурмовик, я могу полностью присоединиться к этим словам: «Это было самое счастливое и горькое время. Горькое, потому что было много зла и горя, а счастливое — потому, что я делал то, что должен был делать! Никаких планов, ценилась только победа, у меня были настоящие друзья, большинство из них уже умерли. Тогда мы знали, за что бьемся, и почему. Для тех, кто воюет, война — это испытание: из какого теста они сделаны. Она дает тебе опыт, который ты больше нигде не получишь. Для мирных жителей война — это ад, а для солдата — тяжелая, грязная и опасная работа... Когда война заканчивается, гражданские люди начинают говорить разное о том, что делали солдаты. Что-то не имеет оправдания, но все это надо оставить войне. Мои руки по локоть в крови, но я горжусь тем, что я делал, и если бы довелось, повторил бы все, не задумываясь».

Вот почему я не могу смотреть американские фильмы про войну. Ни русские, ни немцы никогда не были кретинами, как их пытаются изобразить. Не американцы выиграли эту войну — они воевали с Японией, но не с немцами. Ту войну выиграли они, а нашу — мы.

Молодым бы я сказал так: храните мир, во время войны не задумывайтесь, воюйте, но будьте людьми, а не зверьем, а когда война закончится — остановитесь, не таите злобы, прощайте, но ничего не забывайте! 🍀

БЕЛОУСОВ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ

— Попал я в 455-й дальнебомбардировочный полк, который базировался под Новгородом в Кречевицах. Буквально за две недели до войны полк перелетел на полевой аэродром в 100 км на юг. Это уберегло нас от первых бомбежек. Аэродром в Кречевицах, хорошо известный немцам, был разбомблен ими в пух и прах.

Первый вылет полк, все пять эскадрилий, совершил 25 июня. Собрались в колонну и полетели бомбить по дорогам скопления танков и автомашин. Уж не знаю почему, в первый вылет никого из нашего полка не сбили. Отбомбились, пришли на аэродром, сели. На следующий день второй вылет полком. Пошло уже не пять девятков, а поменьше — некоторые самолеты оказались неисправными. Вылет тоже прошел более-менее благополучно. 27 июня третий вылет. Задание такое же — бомбить колонны танков и автомашин западнее Даугавпилса.

Только я сел в кабину, как подъехал командир полка и дал дополнительное задание: пройти вдоль железной дороги до станции Сувалки, разведать скопления эшелонов, обо всем увиденном доложить по радио. Полетели. Облачность на 1200–1400 метров. Я иду под самой нижней кромкой облаков. Как только радист и стрелок сообщают: «Командир, заходит истребитель», я сразу ныряю в облако, изменяю немного курс, через 5–7 минут вываливаюсь. Истребители меня теряют. Дошли до Сувалки. На местном аэродроме подсчитали количество самолетов, доложили на КП и взяли курс домой. Идем. Лечу спокойно, думаю, задание выполнили, летим к дому. Примерно за 3–5 минут до линии фронта закончилась облачность. Я один в открытом небе. Думаю: «Тут нас могут перехватить истребители». И точно. Стрелок-радист кричит: «Справа и слева две пары «мессеров»! Подходят». — «Стреляй!» Он дал одну очередь и замолчал. Стрелка в том вылете у меня не было. По самолету забарабанили пули. Смотрю, в левой консоли крыла здоровая дыра от пушечного снаряда и горит бензобак. Хорошо, что над вражеской территорией я включил подачу CO₂ в баки, и бак не взорвался. Пламя сначала до хвоста не доставало, а потом все сильнее и сильнее. Увидел большое облако и рванул к нему. Вошел в это облако с правым креном. Тут же резко переложил крен влево. Когда вышел, смотрю, немецкие истребители далеко вправо. Что-то понесло пылью из кабины. Такое бывает, когда



remember.ru

**Белоусов
Николай Иванович**
В ходе войны выполнил 184 боевых вылета, в том числе два — на Дальнем Востоке

★
**«Я на горящем
самолете
летел ровно
30 минут!
Мне потом
никто
не верил.
Самолет
должен был
взорваться!»**

★

штурман открывает люк. Смотрю, штурмана нет. Думаю: «Вот ты гад, без команды прыгнул». Между кабиной летчика и бомболоком плексигласовая перегородка, видно, что висят 10 ФАБ-100. Аварийно сбросил бомбы. Впереди еще облако. Я к нему на полных газах, скорее, чтобы спрятаться. Спрятался. Пролетел какое-то время. Выскочил. Истребителей не вижу.

Я на горящем самолете летел ровно 30 минут! Мне потом никто не верил. Самолет должен был взорваться! И тут как будто бы боженька мне подсказал: «Пора прыгать». Высота 3000 метров. Самолет немного задрал и выпрыгнул. Прошло 4–5 секунд, не больше, и самолет взорвался. Закрыв лицо, чтобы осколки не попали, но повезло — все пролетело мимо.

Впереди меня вспаханное черное поле. День солнечный. Солнце бьет туда. Думаю: «Хорошо бы приземлиться на пахоту». Немножко подтянул стропы. Приземлился так, что даже не упал. А ведь это был мой первый прыжок с парашютом!

Вернулся и снова начал летать. Сначала продолжали летать днем. Таких вылетов я совершил 21. А потом нам дали вывозные полеты ночью, и стали летать ночью в любых метеоусловиях.

В первые месяцы войны полк понес большие потери. Уже к третьему вылету девятки стали собирать из разных эскадрилий. Вскоре стали летать звеньями, а потом и одиночными самолетами. Вот тут много самолетов потеряли. Осенью, во время битвы за Москву, мы стояли под Рязанью, аэродром Дягилево. В полку в то время оставалось всего два самолета.

— **Как Вам Ил-4?**

— Отличный самолет. Единственный большой недостаток — скорость маловата. Ему бы километров 50 прибавить, тогда бы идеальный был самолет. На мой взгляд, и продольная, и поперечная устойчивость у него нормальная. Молодые экипажи брали тонну бомб — 10 «соток» в бомболок. Опытные экипажи брали больше — 10 «соток» плюс одна 250 кг. Слетал с нею — в следующий раз «пятисотка». Справился с этой нагрузкой — две «пятисотки». Получалось 2 тонны. У меня был отличный самолет Ил-4. Сказал командиру полка: «В следующий раз возьму три «пятисотки». — «Оторвешься?» — «Оторвусь». Мы стояли в Мигалово под Калинином. Там бетонка длиной 1000 метров. Подвесили мне



waralbum.ru

три пятисотки. Весь полк вышел посмотреть, оторвется Белоусов или нет. Разбежаться начал метров за семьдесят до полосы, на форсаже. Держу самолет. Ил-4 на взлете разворачивался вправо, потому что винты левого вращения. Главное, его вовремя остановить. Если уж пойдет, тогда не остановишь. Пробежал всю полосу, оторвался метров 50 за ней. Взял немного триммерочек, и он так мягко пошел, метров 30–40 набрал, форсаж выключил. Еще набрал высоты — газ прибрал, чтобы моторы не перегружать. Никто в полку ни до ни после такой вес не брал, потому что этот мой хороший самолет молодой летчик вскоре подломал. Его, конечно, восстановили, но самолет потерял свои качества. На другом самолете я не рискнул брать три «пятисотки».

В 1942 г. полк перебазировался на север. В ночь на 20 сентября полку была поставлена задача нанести бомбовый удар по аэродрому Алакуртти. Это был мой 45-й боевой вылет. До цели было всего около 80 км, а высоту дали 5000 м. Поэтому сразу же после взлета пришлось лезть вверх. Подойдя к цели, приглушил моторы. Все же нас обстреляли, видимо наводя по локатору. По сигналу штурмана, старшего лейтенанта Николая Тимохина, я вывел самолет на боевой курс. За несколько секунд до расчетного времени сброса бомб в районе хвостовой части самолета раздался сильный взрыв.

Самолет перешел в пикирование. Я попытался выровнять его, но штурвал двигался свободно, а угол пикирования увеличивался. Загорелся правый бензобак. Крикнул экипажу: «Живы?» В ответ — молчание. Ответил только штурман. Я дал команду «Прыгать!» и стал открывать фонарь кабины, поджатый

Для повышения скрытности во время ночных полетов на выхлопных патрубках двигателей бомбардировщика Ил-4 устанавливались глушители ГАМ-9 или самодельные глушители и пламегасители

из-за отрицательной перегрузки моей же головой. Только большим усилием удалось сдвинуть фонарь, и он с ударом отскочил назад. На пикировании самолет набрал скорость, и напором воздуха меня плотно прижало к бронеспинке. Поставив одну ногу на сиденье, сделал отчаянный толчок. Попытка удалась — я вывалился из кабины.

Тут уже я не стал затягивать раскрытие парашюта. Дернул кольцо, и он сразу же раскрылся на высоте около 3000 м. Осмотрелся. Подо мной — центр аэродрома противника. Зенитные снаряды рвутся выше меня. Меня на парашюте ветер относил от аэродрома в южном направлении на лесной массив. Стал искать в ночном небе раскрытые парашюты своих товарищей, но не нашел.

Надо было уходить. Хорошо, что перед полетом я обулся «двойным» образом: сначала — хромовые сапоги, а поверх них — меховые унты. В условиях заполярной осени я бы не смог долго передвигаться в одних унтах. А так при движении я брал унты на плечо и шел в сапогах, при отдыхе снимал их и грел ноги в унтах.

Первые двое—трое суток нестерпимо мучили жажда и голод. Потом, как ни странно, жажда перестала донимать меня, а бодрости прибавилось.

В одну глухую, темную ночь, когда моросил холодный дождь со снегом, мне вдруг послышался приближающийся лай собак. Недалеко я заметил небольшой склон, а внизу — ручей. Я устремился к нему и стал бежать по его дну что есть силы. К моей радости, лай собак стал затихать. Видимо, в воде они потеряли мой след.

На третью или четвертую ночь, переходя лесную поляну, я вдруг почувствовал,



что нога коснулась какой-то прочной нити. Остановился, пощупал рукой. Это была тонкая проволока, протянутая к мине. Это чудо, что мина не взорвалась. Я отломил засохшую травину, обломал боковые сучки и получил гибкий щуп. Беру его и тихонько провожу вперед на длину руки. Если согнется, значит, проволока. Тогда перешагиваю ее аккуратно. Перешагнул, опять щупаю. Так прошел минное поле.

С каждым днем сил становилось все меньше. Передвигаться становилось все труднее и труднее. Меховой комбинезон стал как свинцовый. Ноги распухли, и я уже не мог натягивать сапоги. Казалось, все силы израсходованы. Временами наступало полное безразличие к своей судьбе, сознание часто притуплялось! Был момент, когда вынул пистолет и уже хотел прекратить мучения, но вспомнил про мать, про то, что младший брат, летчик-штурмовик, уже не вернулся с задания. Подумал, как ей будет тяжело, если еще и я не вернусь, и убрал пистолет в карман.

Перед рассветом восьмого дня пути я вышел к берегу большого озера, в которое впадала небольшая речка. По моим расчетам, за ней — наша территория. С трудом, по пояс в воде, перешел речку. От холодной воды ноги потеряли чувствительность и подвижность.

Я упал и уже больше не мог подняться. Долго лежал, набираясь сил, затем стал то перекатами, то по-пластунски, метров по 40–50, с передышками, перемещаться вперед. Вот так, ползком, я оказался на нашем минном поле. Лежу я, смотрю — прямо на меня идут два наших солдата с винтовками. Они меня взяли слева и справа под руки, повели в землянку.

Пришел их командир, лейтенант: «Как вы оказались на нашем минном поле?» — «Вот так, ползком». — «Вы должны были подорвать-

Экипаж бомбардировщика дальнего действия Ил-4 готовится к очередному боевому вылету. 1942 г.

★
«Ил-4 — отличный самолет. Единственный большой недостаток — скорость маловата. Ему бы километров 50 прибавить, тогда бы идеальный был самолет»
 ★

ся». — «Как же я туда попал?! На парашюте?!» — «Да, на парашюте. У вас есть документы?» — «Нет. Мы на задание не берем. Свяжитесь с полком. Они вам подтвердят, кто я». Он ушел и вернулся только через полчаса или час: «Вашу личность полк подтвердил». Отдал пистолет, деньги, которые у меня были.

На второй день приехал какой-то полковник и детально расспрашивал меня о том, где я шел, что видел, и все записывал. На третий день привезли меня в полк, оттуда в госпиталь. Никакой проверки я не проходил. Вскоре дали самолет, новый экипаж со штурманом Юрой Цетлиным. С ним я сделал еще 139 боевых вылетов — 137 на западе и два вылета на Дальнем Востоке. За войну всего я выполнил 184 боевых вылета.

— **Как выполнялся заход на цель? Какие высоты давались?**

— Чаще всего 3–4 тысячи метров. Но на дальние цели давали побольше — от 5 до 7 тысяч. На столицу 7 тысяч. Надо сказать, полеты по 6–8 часов давались тяжело. На пути туда все в напряжении.

Цель обычно уже освещена САБами, которые сбрасывает первый экипаж-осветитель. Они видны обычно за 40–50 км. Подходим ближе. Проектора шарят, видны разрывы зенитных снарядов, на земле все ярче взрывы бомб. Разрывы снарядов зенитной артиллерии слышны в кабине самолета даже сквозь гул моторов. Выходим на боевой курс. Я удерживаю самолет в заданном режиме, штурман колдует над прицелом. Все внимание на выдерживании высоты, курса и скорости полета. Наконец самолет вспухает — бомбы пошли! В кабине запах сгоревших пиропатронов. Штурман командует: «Разворот, бомбы сброшены». Немедленно выполняю резкий маневр со снижением. На пологом пикировании увеличиваю скорость полета. Через некоторое время зенитные разрывы и прожектора остаются позади. Штурман и стрелок-радист наблюдают место разрыва наших бомб, что фиксируется в боржурнале.

Напряжение постепенно спадает. Как только от цели отлетим, все успокоится, зенитки далеко. Говорю: «Юра, заверни мне сигарку». Он свернет, закурит и подает мне в окошко между кабинами. Можно выпить кофе из литрового термоса и съесть конфет «кола» для бодрости.

Летом ночи короткие. Линию фронта пересекали на рассвете. Тут уже могут атаковать истребители. Перевожу самолет в пологое планирование и увеличиваю мощность двигателей. Вот мы и дома. Надо сказать, что после первого такого полета из кабины выбирался с помощью техника. А потом, когда втянулись, еще после вылета сходишь на танцы. 🍷

ТИТОВ ФЕДОР ИВАНОВИЧ

— Когда вышел приказ Тимошенко (Приказом № 0362 от 22 декабря 1940 г. выпускникам военно-авиационных училищ и школ присваивалось звание «сержант»; ранее они получали звания младших лейтенантов или лейтенантов. — ред.), из взводов сразу начали бежать, из училища убегали. Две ночи в казарме стоял гул, никто не спит, подушки летят, сапоги летят. Дежурные офицеры всю ночь ходят по казарме, успокаивают. А ведь уже было пошито обмундирование, только кубики привинтить.

В войну я уже получил старшего сержанта, потом старшину. Командиром звена стал еще старшиной — уже 90 вылетов сделал! А тут приходят старший лейтенант и лейтенант ко мне в подчинение... Зато в 1943 г. сразу получил три звания: младшего лейтенанта, лейтенанта и старшего лейтенанта.

— **Говорят, Ил-4 достаточно сложный самолет?**

— Для такого самолета у него слабые моторы. На взлете он был трудный, его разворачивало. Как только упустишь, не удержишь. А так... я привык. Летал потом на Б-25. Мне они не слишком понравились. Вроде хороший самолет, моторы хорошие, три «ноги» — едешь как на такси. Ну, может, скорость побольше была немножко. Зато на Ил-4 я набирал высоту до 7800, а на этом до 4500 — и все, дальше не идет!

— **Из тех целей, на которые вы летали, у кого была самая сильная ПВО?**

— Где как... В Минске стоял один прожектор, мы его называли «старшина». У него луч здоровый, широкий, на вершине даже раздваивался, как ласточкин хвост. Как «старшина» загорится, значит, кто-то попался.

— **Перед боевыми вылетами провозили в прожекторах? Ведь в прожекторах можно потерять ориентировку и свалиться...**

— Во время войны — нет. Главное, на него не смотреть. Только на приборы — и уходи. У нас один экипаж так и погиб в прожекторах, причём над своей территорией. Поначалу взлетали на стартовые костры — вначале полосы два и в конце два. Потом стали ставить слабенький прожектор. Один экипаж все время жаловался, что им он мешает, слепит. Летали тогда под Сталинград, где-то в районе Борисоглебска другие экипажи видели, как его поймали наши прожектора и он упал. Видимо, потерял пространственную ориентировку.

Помню, несколько раз летали на Будапешт. Все шло как обычно, а тут километров за сто включились прожектора, которые стояли как бы полосой. Не отвернешь — горячки в обрез...



Титов Федор Иванович
Выполнил 297 боевых вылетов, в том числе 3 — на Дальнем Востоке. Командир эскадрильи. После войны продолжил службу в Советской Армии. После увольнения в запас в звании полковника работал руководителем полетов в Воронеже

Дальний бомбардировщик Ил-4 готов к вылету на боевое задание с тремя фугасными авиабомбами ФАБ-500св



Архив Евгения Арсенева

Я сразу прикинул, что пришли истребители и будут ловить тех, кто пойдет в обход на фоне прожекторов. Говорю: «Пойдем напрямую, не будем обходить». Только зашел в это поле — справа самолет горит, один, второй, третий — это те, кто пошел обходить. Я отбомбился, развернулся и опять полетел через прожектора.

— **Сколько брали на Ил-4 бомбовой нагрузки?**

— Когда как. На дальние цели десять «соток». А бывало полторы тонны брали. Я максимально брал 1750 кг: десять «соток» в бомболюках и три по 250 на внешней подвеске.

— **Какое было максимальное количество вылетов за ночь?**

— Когда началась Курская битва, в первую ночь мой экипаж сделал три вылета. Ночи-то короткие были. В одну сторону 1 час 20 минут. Туда и обратно — порядка двух с половиной часов. Один раз попал... Может, на полевой аэродром высочил... Не знаю. Высота 2000 метров была, как зенитка врежет! И крупнокалиберная, и «эрликоны». Как я вывернулся?! Прямо ужас!

По два вылета часто делали. Даже Хельсинки бомбили два раза в ночь в начале 1944 года. Страшно... внизу вода. Даже если выпрыгнешь, то замерзнешь...

— **Блуждать приходилось?**

— Нет. В Клину и в Серпухове стояли две «пчелы» — приводные радиостанции, которые крутили пластинки. Как только линию фронта пролетел, вышел на свою территорию, сразу штурману говоришь: «Музычку давай». Временные потери ориентировки случались, конечно.

— **Какое соотношение боевых и небоевых потерь в полку?**

— Боевых больше, конечно. 🍀

ПШЕНКО ВЛАДИМИР АРСЕНЬЕВИЧ

— Программу на Р-5 я закончил в декабре 1941 г., и меня перевели в Бежскую авиационную школу пилотов для обучения на СБ. А там — горючего нет, полетов никаких. Весь 1942 г. мы занимались сельским хозяйством — сажали, пололи, убирали урожай.

Только в конце 1942 г. пришли инструктора, и мы начали летать на СБ. В течение трех месяцев я закончил программу, и 8 марта 1943 г. мне было присвоено звание младший лейтенант. Но чтобы на фронт попасть, надо было учиться дальше или на Пе-2, или на Ил-4. Мне повезло — попал в дальнюю авиацию, и меня направили в Корши в Высшую школу штурманов, куда я приехал в апреле 1943-го.

Я приехал в Монино в сентябре 1943 г. в 16-й гвардейский авиационный дальнебомбардировочный полк и был зачислен в 3-ю эскадрилью, командовал которой хороший командир Храпов Петр Иванович, будущий Герой Советского Союза. В это время в полку было всего 13 экипажей из положенных 32. Постепенно стали приходиться со школ еще экипажи, и с конца 1943 г. начались боевые вылеты.

Летать начал с аэродрома Выползово на Таллин, Ригу, Любаву. В основном бомбили аэродромы, военно-морские базы, военно-промышленные объекты, железнодорожные объекты. Летали только ночью. Дневных вылетов у меня всего три: на Кенигсберг, на Берлин и на разведку погоды в район Данцига. В Данцигской бухте шла погрузка войск. Тогда сказали: «Любими путями, но привези все данные». Всю дорогу я шел на бреющем, чтобы не сбили. Счастье, что пришел домой и задачу выполнил. А когда на Кенигсберг летали днем, то там столько самолетов было, что сначала было страшновато. Все думал, как бы не столкнуться. Между нами ходят наши же истребители. Ко мне подошел один. Открывает фонарь, рукой показывает: «Здорово!» Бомбы пошли. Он юрк вниз, посмотрел, куда упали бомбы. Догоняет и показывает большим пальцем вверх: «Во!» Значит, попал.

— **Кто во время полета вел наблюдение за воздухом?**

— В основном я смотрю за воздухом. Головой крутишь так, что после вылета шея вся красная. Штурману почти ничего не видно. И конечно, радист. Мы пошли бомбить железнодорожный узел в Вильнюсе, и на обратном пути меня атаковали три немецких истребителя. В тот вылет стрелком-радистом у меня



Пшенко Владимир Арсеньевич

В ходе войны выполнил 80 боевых вылетов. После войны — командир авиационного полка

★
«Все время меня догоняли, атаковали, но безрезультатно. Домой пришли — 18 пробоев в плоскости»
 ★

был старшина Станислав Себелев, который обычно летал с командиром эскадрильи и воевал чуть ли не с самого начала войны. Очень опытный, имевший на счету сбитые днем самолеты. Только благодаря ему я остался жив. Отошли от цели, истребитель зажег фару, и пошел в атаку. Себелев мне командует: «Вправо, влево» — и все время стреляет. Хорошо, пулемет не отказал! Отбили атаку одного. Второй заходит, и он его сбивает. Кричит: «Ура! Горит!» Но эти двое меня еще долго преследовали. Мне пришлось снизиться с высоты 3000 до 300 метров. Все время меня догоняли, атаковали, но безрезультатно. Домой пришли — 18 пробоев в плоскости. Экипажи подтвердили, что наблюдали стрельбу и видели горящий самолет. За этот вылет меня представили к ордену Красной Звезды, а Станиславу дали орден Отечественной войны. Так что у меня есть один сбитый самолет, хоть и я потерял самолет.

Как потерял? В лунную ночь очень много зависит от стрелка, поскольку истребитель будет идти ниже и стараться увидеть меня на фоне неба. У меня стрелком был опытный Леша Гудков. Один раз, 20 декабря 1944 года, я его оставил дома, а вместо него взял старшего техника-лейтенанта Толю Прача. Он все просился: «Командир, возьми меня войну посмотреть, а то домой приду и что я скажу?» — «Будет близко цель от линии фронта, я тебя возьму вместо стрелка, ты же умеешь стрелять».

Вылетели подсвечивать цель Мемель (Клайпеда). Первый экипаж сбросил светящиеся бомбы, я сбрасывал вторым. Через три минуты мне надо зайти и сбросить еще раз, чтобы цель освещалась непрерывно. Зашел, САБы сбросил. Зенитные снаряды рвутся недалеко от самолета, а этот пулемет вниз опустил и начал стрелять. Кричит «Бей гадов!!» и стреляет. Я говорю: «Прекрати». Сманеврировал, отошел от цели, но, видимо, истребитель нас засек по выстрелам пулемета и уже не выпускал из виду.

При подходе к линии фронта я перестал маневрировать. Взаялся переключать баки (мы основные баки, которые ближе к мотору, использовали только над целью, чтобы уменьшить вероятность остановки двигателя в результате повреждения бензопровода осколками или при разрыве струи при резком маневрировании), в этот момент между моими ногами и спиной штурмана начали рваться снаряды, выпущенные истребителем.

Зарево! Все как будто взлетело вверх. Я оказался в огне! Штурвал туда-сюда — самолет не слушается, перебито управление. В переговорное устройство кричу: «Алло, алло!» Никто меня не слышит. Посмотрел на штурмана Кречетова Ивана Николаевича, но за стеной огня его не увидел, стал кричать. И тут появилось какое-то чувство, какая-то сила над головой и говорит: «Прыгай немедленно! Не забудь кольцо!» Я за кольцо вцепился и за борт, но за что-то зацепился брезентовой лямкой унтов. Дергал-дергал — сорвал унт. Меня струей подхватило, на бок перевернулся, дернул за кольцо, в этот момент я вскользь ударился тазом о хвостовое оперение.

Парашют открылся. Горящий самолет пошел вниз. Думаю: «Все погибли». Однако штурман сидел с 3,5 тысячи до 1500 метров, а потом все же рискнул выпрыгнуть и спасся. А радист и стрелок, видимо, были ранены и погибли вместе с самолетом.

Приземлился я в густой еловый лес. На левой ноге один меховой носок «унтенок», на правой ноге — унт. Достал индивидуальный пакет, бинтом перемотал ногу. Вытащил пистолет. Шлемофон снял. Стянул парашют. Сел и заплакал. Минут 15–20 сидел, пока не почувствовал — прохладненько. Ну, думаю, надо выбираться. Ножом вырезал у шлемофона уши, надел. Пистолет в правую руку, компас в левую и пошел на восток. Сначала слышал стрельбу впереди. Где ползком, где пригнувшись, так и шел не знаю сколько, только смотрю, а осветительные ракеты уже по сторонам взлетают. Думаю: «Где-то здесь наши».

Я попал к заградотрядовцам, которые дезертиров и блуждающих немцев отлавливали. Они

мне сказали, что обязаны, согласно приказу Сталина, летный состав доставлять немедленно на аэродромы. До ближайшего аэродрома штурмовиков надо было ехать 18 километров. Дали мне сани с лошадьёю и охрану из двух автоматчиков — по лесам очень много бродило дезертиров с оружием. Привезли на аэродром прямо к руководителю полетов. Я своих спасителей расцеловал, поблагодарил, и они сразу поехали обратно, чтобы домой засветло попасть.

Вместе с вернувшимися с задания штурмовиками пошел в столовую. А там мой штурман!

В часть мы вернулись через двенадцать дней. За это время никто не сообщил в полк, что мы живы. Обычно ждут десять дней. Мы со штурманом появились в полку на рассвете. На нас набросились, на руках понесли в столовую, целовали, обнимали. Потом командир полка велел идти отдыхать, а постель моя уже свернута. Поставили мне кровать и новую постель сделали. Они и матери сообщили, что я погиб. Но, как видите, все обошлось, правда, за то, что техника взяла, мне влетело.

Летать я не мог, поскольку слегка обгорел, и болела поясница. Да и внутреннее состояние было не ахти. Нас отправили в Солнечногорск в дом отдыха санаторного типа с углубленным осмотром и лечением. Пробыл я там 24 дня, подлечился, успокоился и вернулся в полк.

Дали новый самолет. И я еще сделал 28 вылетов. Первые вылетов пять мандражил. Было страшновато. Кажется, самолет не так идет. Вроде заходят меня сбивать. Я уже кричу: «Радист, смотри! Стрелок, смотри! Второй раз уже живой не останешься, еслишибанут!» Потом привык, все прошло, как будто ничего не бывало. 🍷

Группа дальних бомбардировщиков Ил-4 на задании



Семен Фридлянд

Минаков Василий Иванович

— 25 августа 1942 г. я уже был «обстрелянный», у меня было около 50 боевых вылетов. И дырки привозил, и аварийно садился — все было! Но 25 августа произошло то, о чем я никогда и не думал даже.

Экипаж самолета-разведчика под Новороссийском обнаружил танки. Немецкие танки шли и зашли в колхозный сад, и стали под кроны. Разведчик сначала прошел, ничего нет. А когда сбоку посмотрел, танков примерно 70—80 стояло вот в этом самом саду в 50—60 километрах от Новороссийска. Готовились к прыжку.

И по тревоге нашему полку, нашей эскадрилье, приказали срочно нанести удар по этим танкам. Подвесили по 10 бомб в фюзеляж, по три бомбы под фюзеляжем, это будет 90 и 27, а всего 117 бомб, и отправили. И полетели мы, 9 самолетов.

А у нас, это еще раньше объявили, до меня еще: 11 июля 1941 г. из нашего 2-го минноторпедного полка, он потом в 1942 г. стал 5-й гвардейский, 12 самолетов бомбили транспорты в порту в Сулине. И вот командира эскадрильи атаковали истребители, и 20-мм снарядом ему голову снесло. Штурман не растерялся, Толмачев Саша. Он вставил ручку в передней кабине, там были сектора газа, и он через Дунай перетянул, посадил самолет. Румын там еще не было.

И после этого летчикам приказали надевать каски, когда идет воздушный бой, и когда сильный обстрел, когда тут море огня со всех сторон летит. Эта каска всегда в кабине находилась. Мы вытащили изнутри все амортизаторы, и она находилась с правой стороны. Если нужно, ты опускаешь руку, берешь ее и надеваешь. Но я ее никогда не надевал. До 25 августа я не надевал.

...Но в тот день, когда открыли огонь, вы не представляете, это был ад! Рвутся снаряды белые, черные, осколочные, «эрликоны» бьют, «струями» все пронизывают — это море огня! И уже когда мы заходили для сбрасывания бомб, люки открыты, у меня какой-то инстинкт самосохранения сработал. Я взял эту каску и натянул. Ну, еще несколько секунд прошли, бомбы посыпались, я уже услышал запах пироксилина, это вставляют в пиропатроны, чтобы замки открывались. У меня буквально в 10 метрах, какое, даже метрах в 5 у крыла, прямо у крыла разорвалось три снаряда. Черные такие! Вот что я помню, больше ничего не помню. Рвануло, и я потерял сознание в воздухе. Все!



remember.ru

Минаков Василий Иванович

За время войны выполнил 206 боевых вылетов, из которых 108 пришлось на бомбовые удары по морским и сухопутным целям, 31 — на торпедные атаки, 28 — на воздушную разведку, 28 — на минные постановки, 7 — на выброску грузов для партизан, 3 — на десантирование разведчиков, 1 — на прикрытие кораблей. После войны — на командных и преподавательских должностях ВМФ, генерал-майор авиации, Герой Советского Союза

Высота была 3200 метров. Самолет перешел в пикирование и пошел отвесно пикировать. Хорошо, что я всегда на штурвале держал самолет, он не «задирался». И я падал с 3200 метров до примерно 500 метров без сознания. Штурмана бросило вперед, стрелков там... Сорвало кабину, радиостанцию привалило и прочее... Штурман не мог закрыть бомболюки штурвальчиком. И это тоже меня спасло. Самолет набирал скорость, весь дрожал, люки открыты...

Я когда пришел в себя и увидел на доске 500 под 600 километров в час, думал, ну, все, погиб! Если выпрыгнуть... Да куда тут, уже 500 метров?! В секунду я бы в земле был. И я начал тянуть штурвал. Самолет не выходит. Это все секунды! Это я долго рассказываю. Тяну — не выходит. Я тогда хватаю триммер, а триммер — ручка, и раза три прокрутил. Самолет поддался со скрипом, у-у-о-о-ооо, все, думаю, сейчас...

И вот так метров 300 уже. Перегрузка такая большая. Уже, очевидно, до 6 дошла. Но я в сознании был. Я вижу, самолет идет, за штурвал держусь, и уже начал что-то такое соображать. Взял перчаткой замшевой провел — все в крови. Лицо все в крови. Осколок вот такой попал в плексиглас, попал мне вот в это место, в каску. Потерял я сознание из-за него. Осколок упал в кабину. Эти мои пищат там:

— Командир, что такое?!

А я сам не понимаю. Потом смотрю, дырка свистит в плексигласе.

— Да это меня тут осколком зацепило.

— Ну, как? Доведешь самолет?!

— Да доведу. Все нормально.

И прилетел на свой аэродром. Посадил. Командир эскадрильи говорит:

— Минаков, а мы думали, что ты погиб!

Потому что падал. Доложили все, что Минакова сбили.

— Ну, рассказывай!

Пока я рассказывал, техник в кабине ползал, подошел и говорит:

— Командир! Как в той песне, «а до смерти четыре шага», а Вам было до смерти 3 сантиметра. Если бы немножко ниже...

У меня был этот осколок. Я в такой хорошей вазочке его держал. А потом в музей забрали. И где-то в военно-морском музее он находится. Вот такой осколок.

И потом я столько вылетов сделал, более 150 вылетов, а всего у меня 206 боевых вылетов, но я ни разу каску не одевал. В аду был, горел! У меня 10 штурманов было, правда, одного только тяжело искалечили, а у остальных ранения.



waralbum.ru

- **А Вы всю войну летали на Ил-4?**
- Всю войну на Ил-4.
- **А сколько самолетов поменяли?!**
- Мой самолет ни разу не меняли. Только ремонтировали. Делали латки.
- **Да Вы что?!**

— Честное слово! Он весь в латках был. А погиб мой самолет 18 августа 1944 г. Меня отправили в отпуск на 15 дней. И тут началась операция по взятию Румынии и Болгарии. На моем самолете полетел командир эскадрильи, свой у него неисправный был. Над Констанцей его сбили. Сбили его не зенитки, а истребители. Из нашего полка над Констанцей истребители сбили 4 самолета.

И нужно такому случиться! Я встретился с тем летчиком, который сбивал наши самолеты! Можете себе представить?! Да вы представить даже себе не можете! Тот, который сбивал наши самолеты, и мой самолет сбил, гад!

— **Когда, где?!**

— А это было так. Получил команду лететь в Румынию, около Констанцы был аэродром, а Румыния уже была освобождена. Я прилетел на этот аэродром, вышел, смотрю — стоят самолеты «Мессершмитт-110» штуки четыре. Я говорю шоферу:

— Остановись! — а мне интересно.

Вышли с переводчиком. Вдруг подходит маленького роста человечек и показывает мне четыре растопыренных пальца и на мой самолет, на котором я прилетел. Я переводчика спрашиваю:

— Что он говорит?

— Он показывает, что четыре таких самолета сбил.

Торпедоносец Ил-4Т готовят к боевому вылету

— Сбил?!

Я бросился на него, и задушил бы этого гада! Но меня схватил за руку переводчик:

— Не нужно, товарищ капитан! Это история уже. Не нужно.

Но я все же разок его догнал и не рукой, а ногой ударил.

А как они сбивали. Локатор с земли «увидел» приближающиеся самолеты. Взлетают истребители ПВО. На них тоже стоят локаторы и четыре антенны, а впереди пятая. Эти истребители и ночью с земли наводят: высота, дальность — у него локатор работает, и он летит к цели. И как только визуально заметил (а на самолете виден из патрубков огонь), он подходит и из 8 огневых точек разваливает наш самолет. Вот так и мой самолет погиб... 🚫

Загрузка боекомплекта 12,7-мм пулемета УБТ стрелком-радистом самолета-торпедоносца Ил-4Т



Евгений Халдей

КАЛИНИЧЕНКО АНДРЕЙ ФИЛИППОВИЧ

— На СБ начали летать только в 1942 г. За лето прошли программу, но поскольку на фронте их почти не осталось, стали переучиваться на Пе-2. К маю 1943 г. на «пешке» я налетал часов двадцать, а общий налет приближался к ста часам. Выпустили нас в звании младший лейтенант.

Сформированным экипажам дали несколько полетов по маршруту, на пикирование. Но я тебе скажу, подготовлены мы в училище были очень слабо. Три или пять полетов с экипажем по маршруту, один раз на пикирование — слетанности никакой. А если со штурманом слетанности не будет, то бомбометание будет неточное. Ведь он делает все расчеты, дает команду на ввод в пикирование...

Когда мы прибыли на фронт, командир эскадрильи Герой Советского Союза Раков Василий Иванович*, получивший это звание еще на финской, проверил у нас технику пилотирования. Надо сказать, что мы, салаги, плохо летали. Поэтому нас перевели на тыловой аэродром Богословы, где дали дней десять на отработку слетанности, бомбометания, изучение района боевых действий.

Первые боевые вылеты мы совершали по артиллерийским батареям противника. Располагались они недалеко и были прикрыты не так сильно, как мосты или порты. Нам давали возможность втянуться в боевую работу. Первый вылет я сделал в конце июня 1943 г. Вылетали эскадрилей. Взлетели, построились, набрали высоту, и через двенадцать минут мы над целью. Присматриваюсь к земле. Где же там батарея?! Ничего не вижу, хотя перед вылетом изучал и карты, и фото-



Калиниченко Андрей Филиппович

В годы войны выполнил 55 боевых вылетов в составе 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота

Пикирующие бомбардировщики Пе-2 прогревают двигатели перед взлетом на аэродроме в Заполярье



Евгений Халдей

снимки... За эти годы местность, где стояли немецкие батареи, превратилась в лунный ландшафт — одни воронки. Перестроились в цепочку (пикировать звеньями и эскадрилей мы начали позже). Поскольку я шел ведомым, я решил, что сделаю так же, как будет делать ведущий. Выпустил тормозные решетки. Чуть-чуть запоздал с вводом машины в пикирование, и угол получился почти восемьдесят градусов. Батарею я так и не увидел — видел только разрывы бомб впереди идущего самолета. В центр этих разрывов положил и свои. Машину вывел на тысячу метров ниже положенной высоты. Еле догнал группу.

Помню, лег спать и все думал: «Что же такое?! Почему я ничего не видел?!» Спрашиваю своего друга: «А ты что-нибудь видел?» — «Ничего я не видел. Смотрю, командир пикирует, я за ним. Смотрю, у него бомбы отделились — я тоже кнопку нажал».

— **Машины каких заводов были в полку?**

— Пе-2 делали в Иркутске и Казани. Иркутские были лучше, легче в управлении, хорошо слушались рулей. Но выбирать не приходилось какую дадут, на той и полетишь.

— **Сколько вылетов прошло, прежде чем Вы начали «видеть землю», поняли, что овладели самолетом?**

— По количеству трудно сказать. Сначала один вылет сделаешь, а потом пять дней нет погоды. Сидишь. Навык неустойчивый, он уходит. Перед Синявинской операцией я уже вылетов пять—семь сделал, а сказать, что многому научился, нельзя. А когда началась эта операция, мы постоянно летали. Тут я уже освоился. У нас так считалось: если на первом вылете не сбили, жди третьего, на нем могут скосить. Если на третьем ты цел — седьмой вылет. Если и тут остался жив — пролетаешь всю войну. Это шутка, конечно. Полк переформировывался каждые полгода. Так что через шесть месяцев я уже считался ветераном.

— **Сколько бомб брали?**

— Если мы бомбим с пикирования, то использовали только внешнюю подвеску. Брали две бомбы по 250 килограмм и две «сотки». А если погоды нет и бомбим с горизонтального полета, то использовали внутреннюю подвеску. Туда только «сотки» влезали, а сколько, я уже не помню. Точно могу сказать, что 1000 кг не брали.

— **Каковы функции штурмана во время полета?**

— До пересечения линии фронта он делает расчеты, вносит в прицел необходимые поправки. Как только линию фронта пересек-

ли, он сидеть не будет, он стоит за пулеметом. Даже если я в пикирование вожу самолет, он стоит и назад смотрит.

Вот если я один лечу, то тогда он командует, прицеливается, дает команду на ввод в пикирование: «Пошел!» А если группой идем, то я пикирую за командиром и штурман никаких команд мне не дает. Сам веду цель по центральной линии остекления пола кабины, а если есть боковой ветер, то штурман меня предупредит, и я самолет подверну на угол сноса, и ветер его вынесет прямо на цель. Я мог сбросить бомбы самостоятельно, но только аварийно — мне не дотянуться до ЭСБР.

В сентябре 1944 г. мы летали бомбить немецкие корабли в Либаве. Полк сделал, по-моему, девять вылетов и понес очень большие потери, поскольку, помимо портовых и корабельных зениток, рядом сидели немецкие истребители. Первый вылет в этот день мы сделали утром. Потеряли три самолета, но и сами потопили сразу три подводные лодки.

Второй вылет делали вечером. Для нанесения удара мы заходили с моря, чтобы выйти из пикирования в сторону линии фронта. Истребители нас встретили на выходе из пикирования. Начался такой бой! Я помню, девятка Ракова шла впереди. Я вел девятку, которая шла правее. Немцы почему-то начали атаки с одной стороны. Сбили моего правого ведомого. Следующая очередь по мне будет. Даю команду внутреннему ведомому Степану Сухнину перестроиться, а он не перестраивается. Треск пулеметов непрекращающийся. Штурман и стрелок-радист отбивают атаки одну за одной. Вдруг стрелок-радист перестал стрелять. Кричу: «Вася, почему молчишь?!» Ответа нет. Штурман стреляет. Маневрирую по его команде. Атака снизу — и у него прерывается пулеметная очередь. Спрашиваю: «Миша, почему не стреляешь?» А он бросил пулемет, лег и говорит: «Андрюха, готов я». Стрелок молчит, не стреляет. Штурман ранен, не стреляет. Следующая атака с другой стороны, уже бьют по мне. Ранили в ногу и в голову. Кровь потекла по лицу. В левом сапоге хлюпает, но чувствую себя нормально, продолжаю вести самолет. Штурмана периодически потрогаю, он открывает глаза, но не говорит. Выскочили на свою территорию в районе Шяуляя. Смотрю, за самолетом Ракова тянется шлейф то ли дыма, то ли бензина. Подбили его. Раков передает по радио: «Иду на вынужденную». Я решил идти за ним, потому что надо спасти штурмана, а то, пока я до аэродрома долечу, он уже умрет. Сели на аэродром Шяуляй. Вытащили стрелка-радиста Васю Романова. Он был мертв. Снаряд попал в голову, ото-



Пилот и штурман пикирующего бомбардировщика Пе-2 обсуждают предстоящий боевой вылет

***Раков**
Василий Иванович — дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации, в годы Великой Отечественной войны — командир 12-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Автор книг «Крылья над морем», «Над морем и сушей», «В авиации — моя жизнь»

рвал нижнюю челюсть и разворотил гортань. Пока мы стояли, выясняли, что делать, видим, через весь аэродром мчится автостартер. Раков распорядился нас, раненых, увести в санчасть.

Пока нас везли в госпиталь, стемнело. Занесли нас с Мишей в какое-то помещение, пришел врач и сестра с фонарем «летучая мышь». Я чувствовал себя получше, поэтому попросил сначала прооперировать Мишу. Он был тяжело ранен в бок и уже не разговаривал. Сделали ему операцию, промыли, зашили. А потом на стол положили меня. Извлеченную из ноги крупнокалиберную пулю врач подарил мне на память. Примерно неделю мы пролежали в этом госпитале, а потом прилетел полковой доктор Тарасов и забрал нас в Ленинград, в военно-морской госпиталь. Через месяц я уже ходил. Сначала с палочкой, а когда нога совсем зажила, разрешили летать.

— **Насколько точное бомбометание с «пешки»?**

— У нас на полигоне был круг диаметром двадцать метров. Если в него попал — хорошо. Но никогда ты в его центр не попадешь. Немножко, но бомба отклонится.

— **Что считалось боевым вылетом?**

— Если я получил от вышестоящего командования задание на боевой вылет и пересек линию фронта, то это боевой вылет. Если я линию фронта пересек, но выполнить задание по каким-либо причинам не смог — бомбил, но не попал или вернулся из-за плохих погодных условий, то считалось, что это не успешный боевой вылет. У меня есть не успешный боевой вылет — задание было не выполнено из-за плохой погоды. 🍀

КАБАКОВ ИВАН ИВАНОВИЧ

— Окончил училище на СБ в мае 1941-го. Немного задержался, ожидая назначения, а тут война. Мы, юнцы, стали проситься на фронт, и вскоре я получил назначение в 40 БАП ВВС ЧФ. Полк базировался в Джанкое. Матчасти фактически не было.

В июле нас, безлошадных молодчиков, направили в 1 ЗАП в город Саранск. Туда же прибыл на переучивание и пополнение 73 БАП ВВС КБФ, командовал которым Герой Советского Союза Анатолий Крохалев. Полк понес большие потери, и летного состава в нем было дай Бог одна эскадрилья. Меня зачислили в 3-ю эскадрилью этого полка.

Закончив переучивание в январе 1942 г., полк наземным путем поехал в Иркутск на завод, получать новые самолеты. К этому времени самостоятельный налет на «пешке» у меня был порядка пяти часов. Получили 32 самолета. Командиру полка вручили именную самолет, собранный на деньги МОПР (Международная организация помощи революционерам). Маршрут от Иркутска до Ленинграда по полетному времени был в несколько раз длиннее, чем мой общий налет на этом типе самолетов! До Казани летели по «компасу Кагановича» — вдоль железной дороги.

Добрались до Ленинграда. Тут же дали самолет и на боевой вылет. Летели бомбить военноморскую базу у города Хельсинки. Я в Ейске над морем летал, но что такое Азовское море — болото! А тут Балтика! Высота три тысячи метров, а кажется, что оно прямо под тобой. Я ничего не понял в этом вылете. Ни зениток, ни вражеских кораблей не заметил. Потом вылеты пошли своим чередом.

К августу месяцу от полка осталось четыре машины. 11 августа полку была поставлена задача помочь наземным войскам прорвать немецкую оборону в районе Синявинских болот. Для этого оставшиеся самолеты должны были взять по десять «соток», встать в круг на высоте 1000 метров и сбрасывать по одной бомбе за заход. Делалось это с целью отвлечения зенитных средств от групп штурмовиков, которые также должны были нанести удар. Сразу после взлета у одной из машин забарахлил мотор, и она вернулась. Полетели втроем. Прикрывали нас десять «харрикейнов» из 3 ГИАП. На седьмом заходе нас атаковали истребители. Двоих они сбили. Ранили стрелка-радиста. Один снаряд попал в двигатель — палка встала, второй снес всю носовую часть, так что ноги с педалями почти на улице оказались. Сижку как в



Олег Сиверидин

Кабаков Иван Иванович
В годы войны выполнил 76 боевых вылетов в составе 73-го бомбардировочного авиаполка ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Награжден орденом Красного знамени

★
«Угол пикирования держали 70—80 градусов. По описанию Пе-2 мог выйти из пикирования в 93 градуса, но конечно мы до такого не довели»

★

аэродинамической трубе. И ведь как на грех очки не взял — думал, летим недалеко, всего восемьдесят километров. Слезы текут, почти ничего не вижу. Вся электрика отказала, на приборной доске только компас и указатель скорости работают. Подошел к аэродрому на высоте метров семь и тут же плюхнулся прямо с бомбами, не выпуская шасси. Сразу после вылета получил разнос от командира полка за не сброшенные бомбы. А как их сбросишь? Высоты-то не было! Кстати, самолет после этого вылета восстановили.

Как выполнялось пикирование? Тут много нюансов. Поначалу пикировали одиночными самолетами, растягиваясь гуськом. В ходе войны стали пикировать сначала звеном, а потом и позскадрильно. Ввод в пикирование осуществлялся по команде штурмана, не доходя 37 градусов до цели. Тут много зависит от летчика, скорости его реакции, темпа ввода в пикирование. Один может энергично, добавив газу, другой — замедленно. Штурман должен учесть эту особенность и дать команду на градус раньше или позже. Ввел самолет в пикирование. Поначалу мы старались цель загнать в коллиматорный прицел, стоявший перед летчиком. Потом от этого отказались. Штурман рассчитывает поправку на ветер, ты оставляешь цель сбоку так, что самолет на нее сносит. Угол пикирования держали 70—80 градусов. По описанию Пе-2 мог выйти из пикирования в 93 градуса, но конечно мы до такого не довели.

Сброс осуществлял штурман и тут же хлопал меня по плечу, чтобы я выводил. Перегрузки, конечно, значительные. На приборной панели были две лампочки: зеленая и красная. Красная загоралась при перегрузке выше шести крат. Но тренированный летчик выдерживал такие перегрузки спокойно. У меня был такой случай. Пошли на пикирование, и вдруг откуда-то вылетает разводной ключ и летит передо мной! Думаю: «Он же при выводе обратно полетит!» Хватаю его рукой и штурману отдаю, а сам продолжаю пикировать.

Все бомбы сбрасывали в одном заходе, если не ставилась иная задача.

В январе 1943 г. принимали участие в прорыве блокады Ленинграда. Нам дали цель — здание 8-й ГЭС, стоявшее на самом берегу Невы. Причем сказали, что ни одна бомба не должна попасть на лед, поскольку по нему будут переправляться войска. Я сделал четыре вылета практически с предельной нагрузкой — двумя 500-килограммовыми бомбами.



Григорий Чертов

Вскоре мне присвоили звание младшего лейтенанта и наградили вторым орденом Боевого Красного Знамени.

— *Чем занимались в свободное время?*

— Девушками. Война войной, а любовь любовью, это естественная природная потребность, хочется отвлечься. В полку были оружейницы, метеослужба, официантки. Ходили в клуб на танцы. Молодость есть молодость, ни голод, ни потери не мешали. Я ведь шесть «туров» пережил. Весь личный состав перебыют, в кубрике все кровати убраны, и я один. Какой тут сон? Лежишь и думаешь: «Ведь придет и твоя очередь...» На этой почве потерял аппетит. Обратился к полковому врачу. Он выписал мне порошки — не помогает. Перед самым заданием к самолету приносили бутерброды и кофе, а я есть не могу. Официантка плачет: «Ты же упадешь!» Тогда врач мне выписал стакан вина и порошок шиповника. После этого аппетит появился.

Привыкнуть к потерям невозможно, но смерть, как чужую, так и возможную свою, я со временем перестал воспринимать болезненно. Получаем задание, дается общая обстановка и возможное противодействие противника. Сидит личный состав, и я вижу, как люди переживают, а я почему-то всегда был спокоен.

Весной 1943 г. наша шестерка вывела из строя Нарвский мост, но примерно через месяц немцы его восстановили. В начале июня пришел приказ освоить полеты на Пе-2 ночью. На нем и днем не так-то просто летать, а тут ночью. Тренировались я, два комэска и командир полка Курочкин. Так четверкой в ночь с 18 на 19 июня мы и полетели. Это был мой 76-й боевой вылет. Комполка еще сказал: «Слетаем и буду представлять тебя на Героя». Отбомбились с горизонтального полета. На

Эскадрилья пикирующих бомбардировщиков Пе-2 на боевом задании в Карелии



«Привыкнуть к потерям невозможно, но смерть, как чужую, так и возможную свою, я со временем перестал воспринимать болезненно»



отходе от цели мой самолет был подбит. Шел сколько мог на одном двигателе — посадочные щитки выпущены на пять градусов, скорость в пределах 300 километров в час. Меньше нельзя — упадешь.

Дотянуть до линии фронта не получилось. Пришлось садиться на лес примерно в трех километрах от нее. Я экипажу сказал, что кто желает, может прыгать. Все отказались. При посадке Бориса Куликова, который не был пристегнут, выбросило из кабины, и он сразу погиб. Я ударился головой о приборную доску и потерял сознание. Стрелок-радист Николай Смирнов вылез и ходил возле самолета. Видимо решил, что я погиб. Когда пришел в себя, увидел, что самолет горит. Быстро расстегнул привязные ремни, снял парашют, выскочил из кабины. Только отошли метров на сто, как самолет взорвался.

Пошли. Вскоре за нашими спинами послышался лай собак. У Николая наган, у меня ТТ. Залегли в кустах. Несколько раз рядом с нами проходили немецкие солдаты, но нас не обнаружили. Но, в конце концов, собаки навели немцев на нас. Их было человек пятнадцать, но мы решили принять бой. Они стали бросать гранаты и меня ранило в левое предплечье. Расстреляли все патроны, при этом убив двоих и ранив трех человек. Решили сдаться. Вышли. Вдруг один из немцев открыл огонь из автомата мне по ногам. Может, мы его друга убили, а может из-за того, что я был одет в черную морскую форму. Четыре пули прошли на вылет, не задев кость, а пятая застряла в ступне. Я упал.

Привезли в госпиталь. Положили на пол в прихожей. Пуля, что осталась в левой ступне печет, жжет. Кручусь, крою матом немчуру. Подошла русская сестра, работавшая в этом госпитале: «Сынок ты не ругайся, а то убьют».



waralbum.ru

Немецкие врачи в первую очередь оказали своим раненым помощь, а потом уже взяли на операционный стол меня.

Когда раны начали подживать, меня перевели в лагерь в Красногвардейске. Оттуда в Псков. Потом Рига, лагерь Люфтваффе в Лодзи. В последнем лагере я пробыл довольно долго, наверное, до середины 1944 г. Хотя лечения, как такового, я не получал, но был молод, раны заживали быстро, и к концу 1943 г. я уже начал ходить.

В 1944 г. нас перевезли в Нюрнберг. По дороге один из пленных сбежал. Немцы построили нас и расстреляли каждого десятого. Из Нюрнберга повезли нас в Судецкую область, город Комутау, ныне город Хомутов. Лагерь был маленький, всего на двести пятьдесят человек. Охраняли чехи. Они относились к нам по-доброму, да и понимали, что войне скоро конец.

А 8 мая ворота лагеря открыл младший лейтенант, сибиряк. Какая же была радость! Пришла наша новая жизнь. Он говорит: «Идите в город, там уже наша власть, переоденьтесь, но не наедайтесь, а то можете умереть». Пошли в магазин, выбирали себе костюм. В подвалах колбасы, сосиски.

На следующий день, раздобыв повозки и лошадей, мы двинулись вслед за дивизией, которая нас освободила. Местные жители встречали нас по-человечески, с хлебом и солью. В один из дней на построении командир дивизии заметил нас, одетых в гражданское: «Это что за войско?» — «Мы бывшие военнопленные» — «Возвращайтесь обратно, там с вами разберутся». Через пару дней вернулись в Хомутово. В лагере уже действовала советская комендатура. Нас, несколько человек летчиков, отправили в дивизию Покрышкина. В штабе дивизии отобрали «своих», а остальным, разбив на пятерки, выдали документы до станции Алкино. Через Варшаву добрались до Москвы.

Пикирующие бомбардировщики Пе-2 на аэродроме. Ленинградский фронт

★
«Так и летал до 1981 г. сначала на По-2, потом на Ан-2, а потом командиром корабля Ан-24. За 43 года в авиации налетал 22 тысячи часов»
 ★

Через месяц поехали в Башкирию. Нас за колючую проволоку, запретили свидания и переписку. В лагере в основном сидели власовцы, поэтому отношение к нам было такое же, как и к ним — изменники, предатели Родины. Как же было обидно! Случались и самоубийства. В такой обстановке легко потерять веру. Настроение ужасное, гнетет неопределенность и неизвестность, сколько мы тут просидим. Я говорю: «Давайте, писать Сталину». Пишем, а поскольку переписка запрещена, то письма бросали по дороге с работы. Видимо, нашлись добрые люди, переправили по назначению. Наконец, началась собственно проверка. Меня вызвали первым. Я рассказал свою судьбу, в какой части служил, при каких обстоятельствах попал в плен, в каких лагерях находился, кто может подтвердить мои показания. Ну, конечно, спросили: «А почему ты не застрелился?» — «Если это требуется, давайте пистолет, сейчас застрелюсь». — «Ну зачем так сразу?» — «Я на что-то надеялся, на судьбу. А сейчас вы мне такие дикие вопросы задаете!»

В августе проверка закончилась. Поскольку я ничем не запятнал себя, то мне разрешили вернуться служить в свой полк. Приехал в Москву в Управление морской авиации. Там меня переодели, вернули погоны лейтенанта, ордена. Приехал в свой 12-й гвардейский полк. Командовал им тогда полковник Усенко, который в 1943-м пришел лейтенантом. Курочкин командовал дивизией. Я пришел к нему, доложил. Он говорит: «Сынок, живой! Мы знали, что ты в плену, но ходили слухи, что ты немцев на Пе-2 летать обучаешь» — «Если бы они мне доверили, я бы уже давно улетел». Дали мне отдохнуть. Прошел медицинскую комиссию. Восстановил летные навыки и был назначен командиром звена, хотя, когда меня сбили, уже был замкомэска.

В начале мая 1948 года приходит посыльный из штаба дивизии: «Срочно явиться в штаб». А там приказ на демобилизацию. Я к майору особняку: «В чем дело?» — «Если бы на тебе хоть одно пятно было, я бы тебе житься не дал. Сейчас идет сокращение армии и в первую очередь за счет бывших военнопленных. Ну, дорос бы ты до командира эскадрильи, дальше бы тебе роста не было». — «Мне бы долетать еще бы полгода, чтобы военную пенсию получать. У меня семья, дочь». — «Нет!».

Поехал в Главное управление ГВФ, а там в очереди годами стоят — идет массовая демобилизация. Правдами и неправдами я попал на прием к начальнику отдела кадров, а оттуда в Казахстан летчиком По-2. Так и летал до 1981 г. сначала на По-2, потом на Ан-2, а потом командиром корабля Ан-24. За сорок три года в авиации налетал 22 тысячи часов. 🍷

Буторин Николай Дмитриевич

— В 1940 г. я прошел программу на Р-5 и был переведен в Тамбовскую летную школу, учиться на СБ. Окончил программу к июню 1941 г. Нас не выпустили, поскольку был избыток летного состава, а отправили в Среднюю Азию, в Джизак.

В конце лета 1942 г. из Энгельсского училища приехал «купец», старший лейтенант. По летным книжкам из двух тысяч мальчишек он выбрал шестьдесят семь человек, в том числе и меня. Так я попал в училище. Первый полет на Пе-2 я выполнил 6 ноября 1942 г. Пройдя программу, весной 1943 г. меня выпустили в звании младший лейтенант. Суммарный налет у меня был часов примерно сто.

В ЗАПе в Йошкар-Оле нам, молодому пополнению, дали самолеты, техников, штурманов, стрелков, то есть экипаж. Полетали в зону, строем, на бомбометание с горизонтального полета. И девяткой перелетели на Воронежский фронт, где вошли в состав 81-го гвардейского бомбардировочного полка, став его третьей эскадрилейей. 5 июля я совершил свой первый боевой вылет.

За время Курской битвы я сделал 43 боевых вылета, больше всех в полку, поскольку летал запасным с разными эскадрильями.

— **Большие были потери в полку?**

— Потери на Курской дуге в полку были, но незначительные, но за те два года, что я воевал, полк трижды обновлялся. Вскоре после Курской дуги я был назначен командиром звена. Помню, я вел звено, загорелся мой правый ведомый. Стрелок-радист выскочил кверху и рано раскрыл парашют и зацепился за хвостовое оперение. Самолет горит, падает, а он висит, ничего не может сделать. Летчик и штурман выскочили, в плен попали, в полк они не пришли...

— **Как выполнялось пикирование и каково соотношение вылетов на бомбометание с пикирования и с горизонтального полета?**

— Бомбометание с пикирования применялось по точечным целям. Если, например, надо бомбить железнодорожную станцию, где стоят эшелоны, зачем пикировать? Мы лучше девяткой накроем всю станцию «сотками» с горизонтального полета. Тем не менее, учиться бомбометанию с пикирования мы начали после Курской дуги. Это элементарно, ничего сложного в нем нет. В таких вылетах брали бомбы только на внешней подвеске. Обычно четыре 250-килограммовые бомбы. С «пятисотками» я никогда не летал. Ввод в пикирование обычно



Буторин Николай Дмитриевич

Выполнил 165 боевых вылетов. Награжден орденами Отечественной войны II степени, Красного Знамени (дважды), Красной звезды. После войны служил в ВВС. Уволившись в запас в звании подполковника, возглавлял совет ветеранов 6-го гвардейского авиационного корпуса

***Полбин**

Иван Семенович — дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации, командир 2-го гвардейского бомбардировочного авиационного корпуса. Внес большой вклад в развитие тактики боевого применения бомбардировщиков Пе-2. Погиб 11 февраля 1945 г. в небе над городом-крепостью Брестля

Подготовка пикирующего бомбардировщика Пе-2 к боевому вылету с трофейными немецкими фугасными авиабомбами SC-250

производился с трех тысяч метров. Нам говорили, что штурман должен дать команду на пикирование — хлопнуть летчика по плечу. Но я никогда этого не ждал. Когда штурман вывел на цель, дал курс, скорость и ветер, я уже сам слежу за целью, ввожу в пикирование, сразу в прицел ловлю цель. Поймал, сброс и вывод на полутора тысячах. Сразу после сброса бомб включался автомат, ну и сам ему помогаешь.

Запомнился вылет на автодорожный мост через Буг в середине июля 1944 г. Полбин* из состава своего корпуса отобрал двадцать четыре экипажа и лично повел нас на цель. Перед целью на высоте 3000 метров мы должны были вытянуться в правый пеленг и с пикирования атаковать мост. Первый самолет выходил с левым разворотом и заходил в хвост последнему, замыкая круг. У каждого было подвешено по четыре бомбы. Полбин сказал: «Будем сто раз пикировать. Кто-нибудь да попадет». В этом вылете я замыкал строй. Так получилось, что двадцать четыре экипажа промазали, а я попал — разбил мост. После этого Полбин приказал самостоятельно выбирать цели для атаки, а их было много — немцы отступали и скопились у переправы. Чаще всего пикирование выполняли девяткой. Но, конечно, из моего 161 вылета большая часть была сделана на бомбометание с горизонтального полета.

Я летал на «иркутянке», и потерь в экипаже у меня не было. ❖



Архив Евгения Арсенева

МАЛЮТИНА ЕЛЕНА МИРОНОВНА

— Честно сказать, я хотела летать, и более того, другой профессии для себя не представляла. В 1936 г. окончила десятилетку и одновременно Ленинградский аэроклуб. Поступила в Батайское летное училище. Набор в отдельную женскую эскадрилью был всего 72 человека. Учились мы три года.

Окончив училище на У-2, я была направлена в уральскую авиагруппу, в Казань, в отряд спецприменения. Возили почту, рожениц из деревень в Казань, химобработкой занимались.

В 1940 г. получила направление в Магнитогорск летчиком-инструктором 102-й учебной эскадрильи ГВФ. В отряде было 18 мужчин и я одна. И сейчас-то женщине утвердиться в коллективе сложно, а в то время летали в основном мужчины. Мне было 29 лет, я еще была в добром здоровье, когда демобилизовалась по беременности. А так, если бы не ребенок, могла бы еще летать и летать. Конечно, моя мечта исполнилась! Все эти 13 лет, которые я была в авиации, я была очень счастливой женщиной...

В конце 1942 г. на меня пришел вызов на переучивание в ЗАП в Йошкар-Олу. С весны начали летать сначала на Р-5, потом — СБ. Дали десяток провозных полетов на спарке Пе-2, и мы вылетели самостоятельно. В марте 1944 г. мы, девять женских экипажей, полетели на фронт в 587 БАП.

Свой первый боевой вылет я плохо помню, потому что было колоссальное напряжение. Нам сказали: «Ни о чем не думайте, штурман будут бросать бомбы по ведущему. Ваша задача — удержаться в строю». Надо сказать, что женщины, как овцы, плотно жались друг к дружке и строем хорошо ходили. Поэтому нас истребители любили прикрывать.

Помню у Кати Федотовой, командира звена, отличного летчика, на взлете отказал мотор. Они развернулись и с бомбами садились на брюхо. На стоянке все замерли — ждут взрыва. Облако пыли — и тишина. Потом Катя рассказывала, что ее стрелок-радист озорная Тоська Хохлова вылезла на фюзеляж, достала пудреницу: «Катя, как же ты напылила!» Потом эта история ходила, как анекдот.

Летом 1944 г. меня тяжело ранило. Вылет у нас был на бомбежку крупного железнодорожного узла. Погода была очень плохая: низкая облачность, дождь. Первая девятка отбомбилась, а когда наша девятка зашла, то цель закрылась облаком. Пришлось заходить еще раз. Если мы не привезем подтверждения, то



remember.ru

Малютина Елена Мироновна
 Воевала в составе 587-го бомбардировочного авиационного полка (с сентября 1943 г. — 125-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк им. Марины Расковой). Три женских авиаполка в составе ВВС РККА сформированы 8 октября 1941 г. на основе приказа НКО СССР №0099. Награждена пятью орденами.
 Елена Мироновна Малютина скончалась в марте 2015 г. В живых не осталось ни одной летчицы — участницы Великой Отечественной войны

вылет не засчитывался. Это ЧП. Слава богу, у нас такого не было.

Когда мы пошли на второй заход, мне стало дурно. Я говорю штурману Лене Юшенковой: «Похоже, что меня ранило». — «Держись, сейчас будем сбрасывать бомбы». Бомбы сбросили. Я чувствую, что у меня кружится голова. Вижу, что группа отходит. Лена мне дала понюхать нашатырь — стало полегче. Внизу большой лесной массив, сесть негде.

Надо дотянуть до аэродрома истребителей. Зашли, сели. Я только помню, что поднялась с сиденья и потеряла сознание. Очнувшись я уже в полевом госпитале под вечер. Долечивалась уже в Москве.

Сложно было летать после ранения. Первые вылеты мне казалось, что все зенитки стреляют только по мне. Потом опять привыкла. Конец войны меня застал в Восточной Пруссии. Мы на Данциг летали, на Пилау, Мемель. Это уже было, как прогулка. Потому что истребителей сопровождения было почти столько же, сколько бомбардировщиков. Опасность была только от зенитного огня.

Всего я совершила 79 боевых вылетов. К концу войны стала старшим летчиком. Такой небольшой рост по службе объясняется тем, что полк за время войны потерял всего двадцать восемь человек. Не могу сказать, чтобы нас берегли. Мы летали столько же, сколько и мужчины из соседних полков дивизии. Помню, был налет на Ригу. Наш полк шел последним. А первым 124-й. У них в этом вылете 72 человека погибло. Почти весь полк! У нас раненых было человек 12. Но все вернулись, кроме экипажа Карасевой, который оказался в плену. Да... вот плена очень боялись... и боялись остаться калекой, слепой, хромой. Если пуля, то чтоб насмерть. 🚫



waralbum.ru

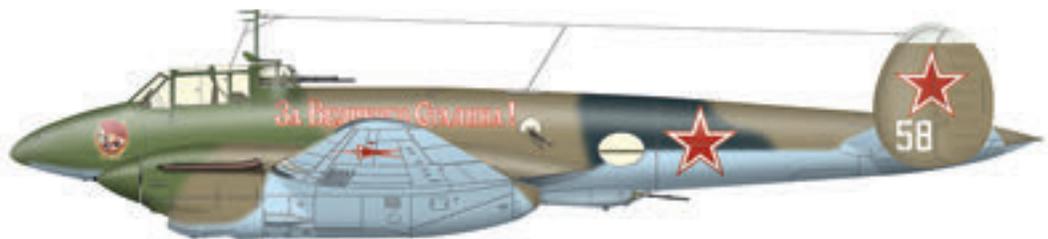
Пе-2

Самолет старшего лейтенанта Н.Д. Панасова
34-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк
(1945 г.)



Пе-2 205-й серии

Самолет капитана А.А. Гнедого
40-й бомбардировочный авиационный полк ВВС
Черноморского флота
(1944 г.)



Ил-4 2М-87

3-й гвардейский авиационный полк дальнего действия
(1943 г.)



Ил-4 2М-87Б

Самолет капитана Ф.П. Паращенко
10-й гвардейский авиационный полк дальнего действия
(1944 г.)



Ер-2 2АЧ-30Б

Самолет майора Ф.Н. Диденко
4-я эскадрилья 328-го дальнебомбардировочного авиационного полка

