



Арте́м Драбкин  
**Я дрался на Ил-2**

«Яуза»

## **Драбкин А. В.**

Я дрался на Ил-2 / А. В. Драбкин — «Яуза»,

Книга Артема Драбкина «Я дрался на Ил-2» разошлась огромными тиражами. Вся правда об одной из самых опасных воинских профессий. Не секрет, что в годы Великой Отечественной наиболее тяжелые потери несла именно штурмовая авиация – тогда как, согласно статистике, истребитель вступал в воздушный бой лишь в одном вылете из четырех (а то и реже), у летчиков-штурмовиков каждое задание приводило к прямому огневому контакту с противником. В этой книге о боевой работе рассказано в мельчайших подробностях: что пришлось увидеть и пережить, каково это – наносить бомбоштурмовые удары под ураганным зенитным огнем и отражать атаки вражеских истребителей, за что немцы прозвали «илы» «черной смертью» и какая цена заплачена за Великую Победу.

© Драбкин А. В.

© Яуза

## Содержание

От автора	5
Хухриков Юрий Михайлович	6
Пургин Николай Иванович	14
Конец ознакомительного фрагмента.	21

# Артем Драбкин

## Я дрался на Ил-2

### От автора

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

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

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

## Хухриков Юрий Михайлович

*566-й ШАП, летчик, 84 б/в*

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

В 1940 году, еще учась в средней школе, я поступил в аэроклуб Бауманского района. Меня не брали, говоря, что еще мал, но я добился своего, и меня оставили при условии, что я от родителей принесу расписку с их согласием.

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

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

Выпускников направили в ЗАП, что располагался в Дядькове, в 18 километрах к северу от Дмитрова. Там летчики проходили боевое применение – учились бомбить и стрелять. Но все обучение занимало буквально несколько часов. Вскоре приехал «купец», будущий дважды Герой Жора Паршин – это ас, штурмовик от бога, летавший с первых дней войны. Мужик отличный. Мы после войны частенько гудели в Ленинграде в забегаловке на Литейном проспекте, частенько в нашей компании бывал и Александр Маринеско, тот самый, что потопил

пароход «Вильгельм Густлов». А тогда, в начале 1944 года, мы пристроились за ним и перелетели на фронт в 566-й Солнечногорский ШАП. Вместе со мной в дивизию прибыло 28 человек, а к концу войны осталось 13...

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

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

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

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

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

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

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

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

Боевая работа началась летом 1944 года. На двадцать восьмом вылете меня едва не сбили – в плоскость попал снаряд. Чудом долетели – дыра в метр была. Взрывная волна пошла в сторону стрелка, и осколками ему изуродовало ноги. Сигнализацию порвало. Возвращаемся на аэродром, я заруливаю, выключаю мотор, выскакиваю на плоскость – стрелок Виктор Шахалев лежит без сознания. Прибежали ребята, выдернули его. Еле-еле ноги спасли, но он уже больше не летал. Вообще за войну у меня сменилось четыре стрелка, но только этот – по ранению. Оказалось, что и меня зацепило. Осколок царапнул спину. Я, правда, от госпитализации отказался. Один день потемпературил, а на второй – уже все прошло. Почему не лег в лазарет? Потому что мы прибыли на войну для дела, воевать. К тому же следующие несколько дней стояла нелетная погода, так что у меня было время подлечиться. И потом, каждый стремился сделать как можно больше боевых вылетов. Самое ценное, что приобретает летчик на фронте,

в нашей штурмовой авиации, это количество боевых вылетов. Конечно, понимали, что чем больше вылетов, тем больше шансов, что тебя наградят, но за награды никто не воевал. Они сами приходили, наверное, существовала норма. Их даже не обсуждали – ну, наградили так наградили. Тебя сегодня наградили Звездой, а меня завтра Красным Знаменем. По традиции награду заливали водкой, такой был неписанный закон обмывать правительственные награды... Нет, нет, были совершенно другие посылы, которые заставляли нас по-другому смотреть на самих себя, на товарищей. Надо было добивать зверя. На этой основе строилась и вся взаимосвязь между людьми на фронте. Главное победить, помочь довести войну до конца.

***А.Д. Самый опасный противник – зенитки или истребители?***

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

***А.Д. опишите боевой вылет, из чего он складывался.***

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

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

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

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

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

Как получили задачу, летчики начинали готовиться – прокладывать маршрут с нанесением курса, расстояния, время полета до цели. Курс всегда прокладывали кратчайший от сво-

его аэродрома. Стрелки тоже находились на КП и присутствовали при получении задачи, но в основном они держались несколько в стороне.

Цель определена, маршрут проложен. Вылет может быть по установленному времени или звонку с КП полка. Вот здесь нервное напряжение достигает предела, поскольку возникает разрыв во времени между получением задачи и ее выполнением. Все курят (я не помню, чтоб в эскадрилье были некурящие). В голову начинают лезть самые черные мысли. Мы же знаем, что там нас встретит смерть в самых разных ее обличьях. Каждый переживает это по-своему. Один читает газету, но я-то вижу – он ее не читает. Он в нее уперся и даже не переворачивает. Кто-то специально ввязывается в разговор или спор. Другой байки травит, а остальные слушают. Иногда врач приходил, что-нибудь спрашивал. Обязательно надо развеяться, иначе такое «сосредоточение дерьма» в организме добром не кончится. Ведь исполнение всех элементов полета требует уравновешенности и полного контроля за своими действиями, только тогда все будет хорошо. Во всяком случае, я не помню, чтобы кто-то безразлично относился к предстоящему вылету, каждый по-своему переживал. Несмотря на такую нервную обстановку, я не помню, чтобы кто-то срывался на крик или отказывался от вылета. Был такой случай. У меня был друг, хороший летчик, Генка Торопов из Кинешмы по кличке «Волк», которую он получил за свои металлические зубные протезы. Мы с ним вместе прибыли в полк. Вылете на десятом он подошел ко мне и говорит: «Ты знаешь, настроение у меня ужасное». – «Что такое?» – «Меня, наверное, смахнут сегодня». – «Да ладно тебе». – «Ты, Юра, пойми, я сам себя не обману. Как ни крутился – ничего не получается!». – «Давай я тебе под рев двигателя колеса прострелю». – «Ты что?! Под трибунал захотел?!» Как сейчас помню, погода была паршивая. Пошли пятеркой на высоте метров 150 – из автомата смахнуть могут. Вел нас Вася Мыхлик, ведущим у меня был Коля Степанов, за нами Генка Торопов и Витя Сперанский – вот пятерка. Сделали один заход, быстро отстрелялись, на точку прилетели вчетвером – Генка погиб. Предчувствие...

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

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

#### *А.Д. Случаи трусости были?*

Был случай, когда один хороший пилот, Афонченко, воевавший с 41-го года, повел группу из 20 самолетов на финский аэродром, не выдержал, не дошел до цели и повернул. Дали ему 7 лет, он искупил вину и в итоге был четырежды награжден орденом Боевого Красного Знамени. Были хитрецы, мало, но были. Мы атакуем, а Саша Агаян висит на высоте, потом

снизится на тысячу метров, бомбы и РС сбросит и встает в строй. Морду ему не били, но по-человечески предупредили: «Саш, еще раз так сделаешь, мы тебя сами смахнем». Надо сказать, подействовало. Он же разрывает взаимосвязь! В атаке дистанция шестьсот метров между самолетами, а он выше пошел, значит, дистанция 1200. Взаимосвязь нарушена. Кстати, к нам, бывало, присылали провинившихся офицеров, не обязательно летчиков, которые должны были выполнить 10 боевых вылетов в качестве воздушных стрелков.

Наконец, команда! Мы разбегаемся по самолетам. Сначала надо провести внешний осмотр самолета – чтобы струбцинки на элеронах не забыли снять, чтобы колеса были подкачены. Надо ткнуть ногой в колесо, помочиться на дутик, если есть время. Механик уже держит парашют, рядом стоит остальной наземный экипаж – оружейник, приборист. Расписался в книге о том, что принял исправный самолет. За ручку подтянулся на крыло и – в кабину. Ноги на педали. Пристегнулся поясными и плечевыми ремнями. Вилку шлемофона воткнул в гнездо радиостанции и барашками зажал. Она еще не работает. Ее можно включить от аккумулятора, но мы так не делали. Начинаешь осмотр кабины слева направо. Проверяешь, законтрены ли рычаги шасси, чтобы на таксировании случайно их не задеть. Рычаги щитков не трогаешь. Триммер проверил. Приборы. Включил аккумулятор. Зажглись четыре лампочки, сигнализирующие, что внутренняя подвеска заполнена бомбами. Приборы, пока двигатель не запущен, молчат. Можно только убедиться в их целостности. Справа барашки баллонов сжатого воздуха и углекислого газа и два прибора ЭСБ-3П, позволяющие сбрасывать бомбы и РС в заданной комбинации. Проверил связь со стрелком – звуковую и световую сигнализацию (со стрелком уже договорились, какая лампочка соответствует какому сигналу. Помню, красная лампочка означала: «Прыгай!»). Пока проверяешь самолет, все посторонние мысли уходят, но чувство тревоги еще остается.

Ракета! Запустил двигатель. Доложил командиру, что к вылету готов. Выруливаем на старт. У меня на ноге самодельный металлический планшет, в котором лежит лист бумаги, рядом на веревочке болтается карандаш. Я отмечаю время вылета. Это поможет в дальнейшем ориентироваться, когда будем к цели подходить. Если полоса хорошая, то расстанавливаемся не друг за другом, а парами. Расконтрил шасси. Фонарь закрыл. Ну, а дальше – по газам, и пошел на взлет. Собрались на кругу над аэродромом и полетели на цель. В полете уже только о том думаешь, как сохранить место в строю – 50 метров интервал, 30 – дистанция... Тут уже никаких мыслей. Только бы добраться до цели и отработать. Подходили к цели, если позволяла погода, на 1200–1400 метров, а если нет, то шли на бреющем. Подлетая к линии фронта, связывались с наводчиком, обычно представителем авиадивизии. Мы его уже знали по голосу. Он нас наводил буквально: «Ребята еще немножко, правее. Ага. Можно». Как только зенитки открыли огонь, подаешь в баки углекислый газ и закрываешь заслонку маслорадиатора. Самолеты увеличивают дистанцию до 150 метров и начинают маневрировать. Неприятное состояние может возникнуть, когда к цели подошли, тебя уже встречают зенитки, а в атаку не идем. Такое бывало. Перед заходом главное – сохранить свое место и не пропустить начало атаки ведущим. Если ты не успеешь за ним нырнуть, то отстанешь безнадежно. Пошли в атаку – все, пилот в работе, ищет цель, РС, пушки, пулеметы, «сидор» (АСШ-41) дергает. В эфире мат-перемат. Маленькие прикрывают. Наводчик с пункта наведения все время корректирует наши заходы на цель, подсказывает, куда ударить, предупреждает о появлении истребителей. Отработали три-четыре захода, с земли говорят: «Спасибо, мальчики. Прилетайте снова». Вот такая механика.

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

У каждого был кинофотопулемет, когда ты ведешь огонь из пушек, кинофотопулемет работает. Если ты поджег машину или по танку работал – это будет зафиксировано. Кроме того, у воздушных стрелков ставили плановые фотоаппараты. На группу их была обычно пара. Он

охватывал большую территорию, и потом, когда приземлялись, пленки печатались. Кроме того, учитывались подтверждения наводчика. Вообще, боевым вылетом считалась только работа по цели противника, подтвержденная фотодокументами.

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

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

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

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

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

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

Правда, один раз я летал «под мухой». Нам сыграли отбой в 2 часа. Я, мой друг, Герой Советского Союза Лева Обелов, штурман полка Чухаев и Афоня Маслов, наш первый Герой, сели, приложились хорошо, а тут – тревога! По самолетам! Чухаев и Маслов остаются, а мы с Левой полетели. Садимся в самолеты, тут же нам дают цель, по газам и – на взлет. А надо сказать, что самолеты всегда заправленные и вооруженные стоят. Взлетели. Отработали по цели, возвращаемся, Лева, будучи здорово поддатым, идет на аэродром на бреющем, а это 5—10 метров высоты. Я, как его ведомый, иду за ним. Я ему говорю: «Лева, поднимись», а он

как будто не слышит. Он сшиб какой-то столб, отсек своим пропеллером провод; слава богу, не упал. Приходим на аэродром, он садится; в конце пробега, вместо того чтобы притормозить и спокойно зарулить, на большой скорости сходит с полосы. Его крутануло, обе стойки шасси сломались, самолет лег на брюхо, но хоть полосу освободил. Я вторым сел – без проблем. Ребята сели, зарулили, побежали к нему. Он в возбужденном состоянии, показывает на какую-то дырочку от пулемета, мол, боевое повреждение! Командир полка, молдаванин Домушей, конечно, не стал из-за этого поднимать шума. На кой черт надо на себя наваливать всякие сомнительные ситуации? Согласился с тем, что было повреждение, и самолет списали на боевую потерю. Общими усилиями бросили этот самолет на волокуши и увезли в ДАРМ, дивизионную авиаремонтную мастерскую. Обычно при аварийных посадках отрывало масляный радиатор, что торчал под брюхом, но в этом случае он оказался цел, только стойки были сломаны и лопасти винта загнулись. А уже через три дня самолет стоял на стоянке как новенький.

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

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

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

***А.Д. Как относились к потерям?***

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

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

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

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

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

валась. Страшно смотреть. Но это был наш долг, который, я считаю, мы исполнили по первой категории. Сделали все, что могли. Ну, а бог крестами нас не обидел.

*(интервью и лит. обработка А. Драбкина)*

## Пургин Николай Иванович

*820-й ШАП, летчик, 232 б/в*

Я родился в Костромской области в 1923 году. Девять классов и аэроклуб я окончил в 1939 году в Костроме, а в апреле 40-го был уже в Балашовском летном училище. В училище прошел курс обучения на Р-5 и СБ, окончив его в 41-м. Осенью 1941 года нас эвакуировали в Буденновск, где стоял запасной авиационный полк. Оттуда перевели в Чистополь, под Казань, потом в Ижевск, Пензу. Вот так полтора года войны я скитался по запасным полкам, не сделав ни одного вылета. Только в Пензе на аэродроме Великая Михайловка стал летать на Ил-2. Вся программа обучения длилась семь часов. Последний вылет перед отправкой на фронт я совершал на полигон. Пришел, сбросил бомбу, пострелял по цели, развернулся на свой аэродром, и тут у меня стал отказывать двигатель. Не долетев до аэродрома, у меня винт встал. Чувствую, что падаю на границе аэродрома, прямо в глубокий овраг. Слава богу, догадался выпустить закрылки, которые, создав дополнительную подъемную силу, позволили самолету перетянуть овраг и сесть на колеса, хоть и поперек старта. По-видимому, командование оценило то, что я спас машину в сложной обстановке, и доверило мне, сержанту, вести группу на фронт: «Доведешь до Бутурлиновки, там заправишься и лети в Репьевку». Ну, это не сложно – всего два курса 180 и 270. В общем, в мае 1943 года я привел восьмерку одноместных Ил-2 на аэродром Репьевка, на котором базировался 141-й полк. Ему было поручено переучиться на ночные полеты на Ил-2. Однажды ночью на аэродром пришел Ме-110. В это время в воздухе находилась спарка с летчиком и командиром эскадрильи в качестве инструктора. «Мессер» зашел на аэродром, сбросил бомбы, на аэродроме погасили посадочные огни. Летчикам передали, что пришел истребитель, но сделать они ничего не успели. Ориентируясь, видимо, по выхлопам двигателя, он их нагнал и сбил. Утром пошли искать. Летчик был убит сразу, а комэска, будучи раненым, сумел посадить самолет и выбраться из кабины. Он полз в сторону аэродрома, но умер от потери крови. Жил он вместе с писарем полка, интересной блондинкой. Она потом пошла на реку и застрелилась: оставила записку, что все потеряла, и просила похоронить ее вместе с Борисом.

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

Свой первый боевой вылет я сделал в составе двенадцати самолетов на рассвете 5 июля на немецкий аэродром Сокольники. Однако мы опоздали с ударом – самолетов на аэродроме не было. Наносили удар по ангарам и складам. Честно говоря, я ничего не понял в этом вылете. Поскольку я был ведомым, то основная моя задача была держаться ведущего, не отстать. Видел разрывы зенитных снарядов, потом подошли немецкие истребители. В этом вылете мы потеряли четыре самолета.

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

– нбз (не вернулся с боевого задания), 1 – сбит ЗА, 3 – подбиты огнем ЗА и сели на в/посадку, 1 подбит огнем ИА и сел на вынужденную посадку.

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

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

Я понимать начал только где-то на третьем вылете. Этот вылет мне хорошо запомнился... Ты знаешь, полеты все одинаковые, тут рассказать нечего: взлет, сбор, пришли на цель, атаковали «по ведущему» и ушли. Запоминаются вылеты, в которых происходило что-то неординарное. Так вот, в этот раз я взлетел, и у меня не убиралась правая «нога». По инструкции самолет считается неисправным, и я имею полное право вернуться. Но я же молодой, думаю: вернусь, скажут, струсил. Ладно, думаю, догоню группу, и будет все нормально. Естественно, пока я думал, плюс выпущенная «нога» снижает скорость, я отстал. Вот я один «телепаюсь», группа – впереди, на горизонте. Еще когда разрабатывали полет, командир сказал, что после пикирования мы выходим с правым разворотом на свою территорию. Я решил держаться правее, срезать угол и их догнать. Они пришли на цель, а ее прикрывают немецкие истребители. Ведущий после атаки развернулся налево, и я их потерял. Надо же бомбы сбросить. Иду с курсом на юг, нашел немцев, сбросил бомбы. Смотрю, два истребителя мне навстречу: кресты, свастики, камуфляж желто-зеленый. Настоящие хищники! Во, думаю, наверное, это те самые истребители, про которые товарищи рассказывали. Я газу дал и иду со снижением, пытаюсь уйти от них на скорости на восток в направлении Белгорода. Первый атаковал меня, не знаю с какой дистанции, но думаю, метров с пятидесяти. Я только вижу фонтанчики рвущихся на плоскостях эрликоновских снарядов. Форточка открыта, я инстинктивно отжал ручку вперед, головой стукнулся о фонарь... Ты знаешь, как электросварка пахнет? Вот точно такой же запах в кабине! Планшет с картой, который был на тонком хорошем кожаном ремне, перекинутом через плечо, вытянуло в форточку, и ремнем меня притянуло к фонарю кабины. С трудом я его оборвал. Атаковавший меня истребитель выскочил вперед, и летчик смотрит – как я там? А у меня после его попаданий «нога» наконец убралась. Я понял, что от них не уйду, газ убрал и стал маневрировать. Высота уже метров двадцать. Думаю, сейчас второй зайдет. И – точно такая же атака. И опять попал прилично. Но самолет управляемый, не горит, только дырки. Второй ударил, проскочил – посмотрел. Я отвернул влево, а они пошли в глубь своей территории. Почему они за мной не пошли? Потому что у немцев стоял фотокинопулемет. Им не надо доказывать – сбили или нет. Они оба меня сбили и оба засчитали себе сбитый самолет. Развернулся на север. Думаю, дойду до Курска, а потом развернусь на восток, на речку Оскол, и там найду свой аэродром. Иду. Смотрю, на земле немцы, потом наши, а потом опять немцы. Немножко прошел, думаю, сесть что ли, спросить? Смотрю, идут два «ила». Я к ним пристраиваюсь. Думаю, сяду на аэродром, там разберемся. Развернулись направо, на восток. Увидел Оскол, сориентировался и сел на свой аэродром. Хотел притормозить, а самолет раз, раз и остановился: оказывается, у меня были пробиты обе покрышки, пробиты стойки шасси. Самолет был искалечен так, что его списали. В общем, они не попали только в меня, в мотор и в бензобак. Смотрю, командир полка подъезжает на машине: «Ух, тебя и разделали».

Потом под Белгородом летали очень много: каждый день делали по два-три вылета. Июль. Небо чистое. В кабине – жара! Напряжение очень большое – ведь как ни храбрись, а все равно страшно! За эти бои я еще четыре раза на вынужденную садился. Один раз уже на пути домой: смотрю, температура воды больше 100 градусов. Видимо, в маслорадиатор попал осколок или пуля. Ведь в атаке бронезаслонку мы не закрывали – жарко, а двигатель работал

на полной мощности. Это можно делать, только если погода прохладная, иначе мотор перегревался. Пришлось садиться в поле. Сел, покатился, остановился. Вылез из кабины и пошел по колее посмотреть. Оказалось, что в самом начале пробега самолет перепрыгнул траншею. Хорошо, что траншея была с бруствером и был запас скорости, а то бы скапотировал или сломал бы «ноги» шасси. Пришел домой: «Сержант Пургин, сел на вынужденную». В тот же день самолет привезли на машине. В другой раз атаковали, вывел самолет из пикирования – та же история: давление масла падает, температура растет. Надо садиться на вынужденную, а РС еще не сбросил. Отстрелил РС. Скорость большая, высота – метров пятьдесят, а впереди, в трех километрах, – лес. Вот и решай, то ли машину разбить и самому погибнуть, пытаясь посадить ее на большой скорости, то ли скорость гасить, но тогда точно в лесу разобьешься. Кое-как, юзом, сбросил скорость, плюхнулся в поле. Когда меня потащило, то я по инерции дернулся вперед, и предохранительная скоба гашетки, которую я забыл закрыть, ударила меня в правый глаз. Выскочил из кабины, – я же не знаю, куда сел, то ли у наших, то ли у немцев – побежал в кусты, что росли у речки. Залез. Видеть уже могу только одним глазом. Смотрю, бегут из леса к самолету люди, добежали до самолета и бегут ко мне. Я пистолет достал, приготовился отстреливаться. Смотрю, звезды на фуражках, оказалась наши энкавэдэшники. Меня взяли, отвезли к врачу. Врач посмотрел: «Ничего, глаз не поврежден. До свадьбы заживет». Дал полстакана спирта, я выпил и пошел спать в сарай. Утром опухоль спала, глаз стал открываться. Собрался, позавтракал у них и пошел на аэродром. Третий раз меня сбили, когда мы ходили на штурмовку станции Мерефа, южнее Харькова, который был у немцев. Наши войска еще только готовились к его штурму. Вел нас комэск Нютин. Атаковали станцию, а на выходе нас атаковал один «мессершмит». Надо же ему было попасть мне опять в маслорадиатор! Та же история – давление упало. Группа развернулась влево, а я, решив, что линия фронта ближе справа, развернулся туда. С трудом перетянул машину через город, тракторный завод, который был у немцев, прошел ниже труб и сразу за ним упал в поле с копнами сена. Мы со стрелком Бодуновым Федей выскочили и сразу же попали под минометный обстрел. Упал возле винта самолета и, смотрю: лежит кисет с табаком, а передо мной лежит наш солдат. Если бы самолет еще метр прополз, то я бы его раздавил. Выбрались мы оттуда. Вот этот кисет стал моим талисманом, я без него никогда не летал. И четвертый раз – то же самое. У нас такая байка ходила, что если летчик садится в поле, а там растет одно дерево, то он обязательно в него врежется. Так и тут. Сажусь, а впереди стоит полевая кухня, возле которой собрались солдаты, и я точно в нее попадаю. Опять же меня спасли закрылки. Перескочил я ее и плюхнулся. Солдаты ко мне подбегают: «Летчик, пошли обедать».

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

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

Южнее Харькова была станция Борки, на которой разгружалось пополнение немцев. Прикрыли они ее здорово. Как пойдем, так сколько-то собьют. А нас гонят туда и гонят... Я считал, что раз убивают каждый день, значит, и меня убьют – бойся не бойся. Я был уверен, что меня убьют, но, видишь, 232 вылета сделал, не убили, даже не сбивали ни разу после этих боев. Почему вторую Звезду не дали? Хотя налет у меня был больше всех в дивизии и ни разу я не блудил, но в Польше и Германии было слишком много водки. Пьяным я никогда не летал, но выпить любил и вел себя не лучшим образом. Один раз уехал в Кострому в самоволку. Нас послали в Куйбышев. В Москву привезли. Мой друг москвич Коля Яковлев уговорил меня пойти к нему в гости, познакомиться с родителями, а потом, мол, догоним:

«Они-де приедут и сразу не улетят». Пошли, поддали, заночевали у него... Я говорю Коле: «Мы у тебя побыли? Кострома в 300 километрах, поехали ко мне?» – «Поехали!» Сели на поезд, в Ярославле по пьянствовали, сделали пересадку. До Костромы доехали, а от Костромы – на попутных и еще 4 км пешком. С Костромы провожал нас мой дядя, у которого я жил, учась в аэроклубе. И вот идем мы втроем. Навстречу идет моя мать. Тащит через плечо корзину сена. Подошла, брата-то узнала, он говорит: «Здравствуй, Марья. Что, не узнаешь?» Она говорит: «Как тебя, пьяницу, не узнать?» А он: «Николая не узнаешь?» Она посмотрела, не узнала. Потом только... Ах! Сено упало, посыпалось из корзины... На следующий день уехали в Кострому, потом в Москву опять, из Москвы в Куйбышев. Думали, догоним их. Приехали в Куйбышев, нет – улетели. Но оставили нам два самолета, два парашюта. Мы сели и полетели догонять. Не догнали. Но я в это время был уже Героем.

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

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

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

Наши войска форсировали Днепр, как говорят, прямо на плечах у отступающего противника. Переправилась только пехота, а тяжелое вооружение осталось на левом берегу. Немцы очухались и попытались сбросить наших в реку. Там, между Кременчугом и Днепропетровском, был Бородаевский плацдарм. Мы туда по три-четыре вылета в день совершали. Этот плацдарм только штурмовая авиация и удержала, но и наши потери были большие. В первой эскадрилье у нас был летчик Рафаил Волков. Несколько вылетов он сделал, машину разбил.

Неделя прошла, дали ему другую машину, и пошли они на задание. Первую атаку сделали, а на второй заход он не пошел, повернулся на восток и ушел. Когда стрелок, старшина Даргайкин, вернулся, он рассказал: сели они за Харьковом, когда горючее кончилось. Вылезли, и летчик говорит: «Больше я воевать не буду. Хочешь, пойдем вместе». Вот единственный случай трусости в полку. Хотя нет... был еще такой случай. Летчик облетывал самолет после ремонта, и его прямо над аэродромом сбили истребители. После его гибели стрелок рассказал, что они, когда их посылали на разведку, садились в одном месте и разгружали бомбы, а по радио передавали, что они якобы видят. Действительно, в том месте, где он указал, нашли чуть ли не склад бомб. Таких хитрецов, что в стороне держались, не было. Это еще хуже, чем в группе. Немцы любили отставших добивать. Так что, наоборот, все прижимались. А когда в самолет посадили стрелков, немцы уже боялись сзади подходить, уже не могли стрелять как в тире. Стрелку, конечно, плохо приходилось, он же на брезентовом ремне сидит, лицом к лицу, брони никакой. Помню, кричит: «Командир, справа «мессера»! Далеко еще». Через некоторое время – «Командир, близко. Иди влево, влево» – потом – «Командир! Влево! Влево!» Стрелок был нужен обязательно. Он мог предупредить, но главное, у него был пулемет, а под очередь соваться – желающих немного.

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

20 октября 1943-го замполит 820-го ШАП, майор Сергей Фролович Мельников, повел девятку Ил-2 за Днепр, на цель в деревне Анновка. На пути к цели, прямо по курсу, увидели, что на той же высоте по нашему переднему краю с круга работают 9 самолетов Ю-87. Они оказались на нашем пути, и мы не могли не стрелять по ним. Мы их как увидели, начали пускать РС, из пушек и пулеметов стрелять. Несколько самолетов сбили. Развернулись на цель, сбросили бомбы, вышли из пикирования прямо на группу из 54 или 56 «лаптежников». Проскочили сквозь строй, все стреляли, и стрелки стреляли. Опять кого-то сбили. Пошли домой, на пути – опять девятка «лаптежников» в кругу. Прошли через третью группу, обстреляв и ее.

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

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

Одинцов доложил, что на аэродроме много самолетов. Утром он повел три девятки из трех полков на аэродром. Нашу девятку прикрывали штук шесть «яков». А другие девятки

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

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

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

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

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

В Корсунь-Шевченковской операции нас посылали добывать окруженную группировку у деревни Шендеровки. Еще снежок лежал. Бомб у нас не было, поскольку с подвозом были проблемы, так вот мы ходили, стреляли из пушек и пулеметов. Помню, большое поле перед деревней – все мышиного цвета от солдатских шинелей, и никто в нас не стреляет. Сейчас мне

их даже жалко, а тогда пальцы на гашетки и пошел туда, в кучу. Отстреляешь и потом выскакиваешь над своей территорией. Мы так били дня три, наверное. По врагу стрелять приятнее, чем по мишеням. Никакой жалости я не испытывал. Задача стояла убивать и убивать как можно больше. Наоборот, когда хорошо попал или что-то взорвалось, чувствуешь душевный подъем.

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

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

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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