

АРТЁМ ДРАБКИН

МЫ ДРАЛИСЬ
НА
БОМБАРДИРОВЩИКАХ



ТРИ БЕСТСЕЛЛЕРА ОДНИМ ТОМОМ

ПОМНИМ
ВСЁ



Артем Драбкин. Только бестселлеры!

Артем Драбкин

**Мы дрались на
бомбардировщиках. Три
бестселлера одним томом**

«Яуза»

2015

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

Драбкин А. В.

Мы дрались на бомбардировщиках. Три бестселлера одним томом
/ А. В. Драбкин — «Яуза», 2015 — (Артем Драбкин. Только бестселлеры!)

ISBN 978-5-699-82728-2

ТРИ БЕСТСЕЛЛЕРА ОДНИМ ТОМОМ! Уникальное собрание воспоминаний летчиков Великой Отечественной, воевавших практически на всех типах бомбардировщиков, которые состояли на вооружении ВВС Красной Армии, – Пе-2 и Пе-8, СБ и ДБ-3, Ил-4 и Ту-2, Р-5 и По-2, А-20 и Б-25. Пилоты и штурманы, бортинженеры и стрелки-радисты, они наносили удары по врагу днем и ночью, с пикирования, с «горизонтали» и на бреющем, работали по переднему краю и вражеским столицам, стратегическим объектам и коммуникациям противника, аэродромам и кораблям. Они прорывались сквозь зенитный огонь и отражали атаки немецких истребителей, не раз возвращались из боевых вылетов «на честном слове и на одном крыле», горели в подбитых бомбардировщиках и неделями выбирались к своим с вражеской территории после вынужденных посадок... Обо все этом – о потерях и победах, о кровавом ратном труде и фронтовом братстве – они рассказали в интервью, собранных в данной книге.

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-699-82728-2

© Драбкин А. В., 2015

© Яуза, 2015

Содержание

Часть I. Я дрался на Пе-2	7
Малютина Елена Мироновна	7
Лилин Анатолий Васильевич	14
Смольский Николай Тимофеевич	28
Ермаков Владимир Яковлевич	38
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Артём Драбкин

Мы дрались на бомбардировщиках

© Драбкин А., 2015

© ООО «Издательство «Яуза», 2015

© ООО «Издательство «Э», 2015

Часть I. Я дрался на Пе-2

Малютина Елена Мироновна

Я родилась в Петрограде, в канун Октябрьской революции. Мать у меня домохозяйка, отец – служащий. Жили мы очень хорошо! Нам тогда казалось, что мы в раю! Все жили одинаково, ни у кого отдельных квартир не было. У нас была семикомнатная квартира на Невском, недалеко от Московского вокзала. Пятиэтажный дом без лифта. В ней проживало 35 человек. У нашей семьи, состоявшей из шести детей и родителей, была одна 45-метровая комната. Огромная кухня. На ней, особенно в праздники, дровяная плита 3–4 дня топилась с утра и до вечера без перерыва – пекли пироги. Родители мои умерли в блокаду, а три сестры и два брата ушли на фронт, и все вернулись.

В классе училось восемнадцать человек: десять девочек и восемь мальчиков. Мы так любили страну! Как мы хотели быть в армии! Как мы хотели защищать нашу святую Родину! Тогда был брошен клич: «Молодежь – на самолеты!» Честно сказать, я хотела летать и, более того, другой профессии для себя не представляла. Сначала закончила планерную школу – летали на планерах, запускаясь с резинового амортизатора. Подлетали на 5 метров от земли, но казалось, что летали. В 1936 году окончила десятилетку и одновременно Ленинградский аэроклуб. Поступила в Батайское летное училище. Набор в отдельную женскую эскадрилью был всего 72 человека. Учились мы три года. Жили в огромной казарме, разделенной колоннами на две половины, а занимались в учебном корпусе. Чему учили? Первый год только теоретические занятия. Знакомились с материальной частью, теорией полета, работой с радиостанцией на ключе, были общеобразовательные предметы, например история ВКП(б). На второй год, летом, у нас начались полеты, естественно, на альма-матер всех предвоенных летчиков – на У-2. Только на третий год нас выпустили самостоятельно. Тогда же мы прошли программу пилотажа. Инструктором в училище у меня была Губина Люба, которая впоследствии воевала командиром звена 125-го ГвБАП. Когда я пришла в полк, ее уже не было – погибла под Ельней. При подходе к цели у нее был поврежден мотор. Сопровождение ушло с основной массой самолетов, а ее звено отстало. На них напали истребители. Экипаж Ани Язовской погиб – самолет с пикирования врезался в землю. Видимо, был убит летчик. Экипаж Иры Осадзе выпрыгнул. Стрелок при приземлении сломал позвоночник, умер в госпитале. А Ира и штурман Валя Волкова после госпиталя вернулись в полк. Люба Губина дала команду покинуть самолет. Стрелок-радист выбросился, а штурман Катя Батухтина зацепилась лямкой парашюта за турель пулемета. Она увидела, что Катя висит, «дала ногу», и Катю сорвало потоком, а у нее самой уже не было высоты...

Окончив училище на У-2, я была направлена в уральскую авиагруппу, в Казань, в отряд спецприменения. Аэродром располагался километрах в трех от Казани – чистое поле, двухэтажный дом, в котором жил летный состав. Возили почту, рожениц из деревень в Казань, химобработкой занимались – в общем, спецприменение. «Мимино» смотрел? Ну вот и мы тоже коз возили. Аэродромы были грунтовые, небольшие площадки, все оборудование которых составлял висевший у края конус, показывавший направление ветра.

Зарплата у меня, летчика третьего класса, была маленькая – 400 рублей. А ведь мне приходилось поддерживать родителей в Ленинграде. Правда, нас кормили и одевали.

Проработала два года и в 1940 году получила направление в Магнитогорск летчиком-инструктором 102-й учебной эскадрильи ГВФ. В отряде было 18 мужчин и я одна. Летчиков разместили в двух километрах от аэродрома у рабочих, которые имели собственные дома, слегка их «уплотнив», как тогда говорили. Курсантами были мужчины 19–20 лет из армии,

годные по здоровью к летной работе. В моей первой группе было семь человек. Летом мы выезжали в лагерь, недалеко от Магнитогорска – до города можно было пешком дойти. Условия были тяжелые. Аэродром – голое поле. Помню, курсанты спрашивали у командира звена: «Товарищ командир, почему наш инструктор не ест, не пьет, вообще никуда не ходит?!» – «Вы это у нее спросите, почему так».

И сейчас-то женщине утвердиться в коллективе сложно, а в то время летали в основном мужчины. Когда я только прибыла, командир отряда, красавец, хороший летчик, сказал: «Женщины у меня работать не будут». Он со мной слетал и в пилотское свидетельство написал: «Техника пилотирования неудовлетворительная. Инструктором быть не может». Можете себе представить?! И рядом никого из близких, кому можно было поплакаться в жилетку! Как я переживала! Вскоре приехал гражданский летчик Уткин проверять технику пилотирования. Со мной слетал: «Не волнуйся, Лена, будешь летать и будешь работать как миленькая. А то, что он не хочет, так это его личное дело». Меня оставили. Потом мы с командиром были в очень хороших отношениях. Я понимаю, почему он сначала не хотел работать с женщинами. Мне же нужно было ставить отдельную палатку. При мне они не могли ругаться. Много ограничений накладывает присутствие женщины. Да и, по правде говоря, авиация для женщин редко является жизненной профессией. В основном для одиноких, а замужние, да еще когда ребенок появится, уходят. 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...

22 июня 1941 года – выходной день, воскресенье. Мы были в городе, шли в лагерь. Навстречу нам идет женщина и говорит, что началась война. Мы ей не поверили, но в лагере нам эту информацию подтвердили. Более того, сказали, что аэроклуб переходит на военное положение, никаких увольнительных из лагеря, курсантов будем готовить по ускоренной программе. К августу 1942-го у меня курсанты второй группы вылетели самостоятельно, а я была награждена знаком «Отличник Аэрофлота».

В конце 1942 года на меня пришел вызов на переучивание в ЗАП в Йошкар-Олу. Зимой занимались теорией, изучали материальную часть. Учились ходить строем, стрелять по конусу. Приняли присягу, и нам присвоили звание «младший лейтенант». Следующее звание нам присвоили только в 1944 году! Дело было так. Меня от полка командировали на совещание фронтовиков. На нем присутствовал Баграмян, командующий Первым Прибалтийским фронтом. После моего выступления командующий подошел ко мне: «Я даже не знал, что у меня во фронте есть женское подразделение». Спрашивает, какие у нас есть пожелания. Говорю: «У нас по полторы-две тысячи часов налета, а мы все младшими лейтенантами ходим, а мужчины из училищ с 50 часами – они лейтенанты». Вскоре по возвращении в полк пришел приказ, и нам сразу «старших лейтенантов» дали.

С весны начали летать сначала на Р-5, потом – СБ. Дали десяток провозных полетов на спарке Пе-2, и мы вылетели самостоятельно. Ходили в зону, на полигон. Бомбили с пикирования, а вот полк бомбил только с горизонтального полета. Всего мы налетали часов 30. Переучивание давалось легко, поскольку у меня уже было полторы тысячи часов налета. Полторы тысячи – это полторы тысячи! Хотя и на У-2 по коробочке. А в нашей девятке были летчицы, летавшие по трассам. Такой пример. Вместе с нами переучивались мужчины. А какой у них налет после училища? Пятьдесят часов! Зимой полосу от снега расчищали бульдозерами. Вокруг полосы – валы. Тут заходить точно надо: чуть в сторону – и капут. У мужчин были такие случаи, а у нас по вине летного состава летных происшествий не было. Так что лучший мужчина – это женщина! Мужчины – разгильдяи. Первый летчик рванул к солнцу, а по кругу не полетал. Конец его знаешь?

Жили мы в землянках, спали на двухэтажных нарах. Столовая – огромный ангар, в ней столы длиной в полкилометра. Первое, второе, третье – все из одной и той же тарелки. Питание

было сам понимаешь какое... Нам выдали теплое мужское белье: байковые кальсоны, рубахи. Стоило оно 400 рублей. И килограмм меда стоил 400 рублей. Променили это теплое белье... Ходили в х/б штанишках зимой. А сколько снега мы перекидали?! Я говорила, что дороги прочищали бульдозерами, а чтобы к самолету подойти, надо вручную чистить. Валы вокруг него были как капониры – высотой с самолет. Короче, в марте 1944 года мы, девять женских экипажей, полетели на фронт в 587-й БАП.

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

Что сказать про «пешку»? Сложный самолет. Планер был отличный, но моторы для него слабоваты. Тем не менее хорошие экипажи на новых самолетах брали до 1200 килограммов бомб. Первой начала брать командир эскадрильи Федутенко, а за ней и мы подтянулись. Отрывалась она тяжело. На взлете не хватало сил поднять хвост. Поэтому штурман давила на плечи, помогая отжать штурвал. Кабина была приспособлена под мужчину средней комплекции. Поэтому мне, например, техники подкладывали подушку на сиденье. Что касается пилотирования, то у нас проблем не было – все летчицы были с огромным опытом, и то, что ты мне говоришь про «прогрессирующий козел» и падения при полете по коробочке, я первый раз слышу. Я никогда с «козлом» не садилась. У нас была одна летчица послабее, поэтому она дважды выкатывалась за аэродром. Но, славу богу, экипаж не страдал, страдала машина. Но что машина? Железка! Ее восстанавливали.

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 года меня тяжело ранило. Вылет у нас был на бомбежку крупного железнодорожного узла. Погода была очень плохая: низкая облачность, дождь. Вдруг в два часа дня – ракета. Полетели. Первая девятка отбомбилась, а когда наша девятка зашла, то цель закрылась облаком. Пришлось заходить еще раз. А ведь бомбардировщик на боевом курсе беззащитен – нельзя менять ни направление, ни скорость, ни высоту, иначе бомбы не попадут в цель. Если мы не привезем подтверждения, то 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 на аэродром истребителей. Уже я снижаюсь, выпустила щитки, шасси. А на полосу вырывает самолет! На второй круг! А на «пешке» это и так-то очень сложно, потому что когда выпущены щитки и шасси, то большая нагрузка на штурвал. Зашли, сели. Я только помню, что поднялась с сиденья и потеряла сознание. Очнулась я уже в полевом госпитале под вечер. Вижу большой двор, застеленный соломой. В операционной – гильзы от снарядов вместо ламп. Стол. Операция прошла успешно. В одиннадцати местах был поврежден тонкий и в четырех толстый кишечник. Здоровое помещение, где лежали раненые. Мне отгородили простыней закуток. Мат! Короче, опять в мужскую компанию попала. Потом меня перевезли в стационарный госпиталь – бывшие казармы Сикорского на территории Польши. Там я начала ходить. Долечивалась уже в Москве. Оттуда меня послали в санаторий для летного состава в Востряково на две недели с последующим переосвидетельствова-

нием. Я там пробыла четыре дня, никакого переосвидетельствования не было. Приехала на Центральный аэродром. Ребята летели до Вильно. А оттуда до полка добралась на попутках.

Девчонки мне потом рассказывали, что на тот же аэродром истребителей приземлился летчик из братского 124-го полка на подбитом самолете. Он забрал мой исправный и с моим экипажем полетел в полк. Когда самолет заходил на посадку, все так обрадовались. Потому что полк с вылета вернулся, они видели, как отстал самолет, но судьба его была не известна. А тут видят, что он идет на посадку. Все закричали, стали бросать шапки, а вылез мужчина и мой экипаж...

– *Кабина удобная?*

– Нормальная. Муж у меня высокий. Он в соседнем полку летал штурманом. Так ему приходилось за спинкой летчика стоять на коленях, а когда подходили к линии фронта, то около пулемета вставал в рост. Откидное сиденье неудобное, зимой в меховом комбинезоне тесно. Привязные ремни? Нет, не пользовались. Пулеметами, установленными вперед, ни разу не пользовались. А вот штурман и стрелок-радист часто расходовали свой боекомплект.

– *Экипаж был постоянный?*

– Со стрелком мы расстались. Потом у меня был Степа Цымбал, здоровый хохол. Он все просил, чтобы я в нагрудный карман положила листочек с молитвой: «Командир, возьми. Пусть тебя охраняет». Летчики народ суеверный. В полку не было самолета под номером «13». Старались летать только на своем самолете. Бывает, что самолет неисправен, на другой старались не пересаживаться. 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. Чем это объясняется? Не знаю. 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.

– *Потери были в основном от зениток или от истребителей?*

– В основном от зениток. Практически всегда было истребительное прикрытие. Первое время послабее, а с конца 44-го очень мощное.

– *Женский коллектив – это специфическая среда...*

– Где три, там базар, а где больше – ярмарка. Все мы люди. Тем более женский коллектив, который вместе спит, вместе ест, вместе работает. Конечно, эмоциональная нагрузка большая. У нашей комэски был хороший характер. У нас был экипаж Кривоноговой. И еще экипаж славной дочери грузинского народа. Летала слабовато, а гонора было! Надя была не злопамятная, она не помнила обид, которые ей наносили, и потом, ее спасал сон. Как свободная минута – она спит под плоскостью, а потом встает, вроде ничего не было. Говорит: «То, что не помню, того не было». Всяко, конечно, было... но таких серьезных противоречий, чтобы мы ненавидели друг друга, не возникало. Все-таки мы работали, если бы было много свободного времени, наверное, было бы по-другому. Даже тогда, когда не было полетов – погоды нет или аэродром раскис, старались не сидеть без дела. Штурмана учили районы до мелочей, летчики тоже занимались. Потом, очень хорошая была самодеятельность. А вот танцев не было!

Жили поэскадрильно, но стрелки жили отдельно, хотя весь летный состав питался в одной столовой. Кормили очень хорошо, но все равно сгущенку из НЗ всю съедали – сладкого хотелось. И когда приходила проверяющая комиссия, доставалось экипажам капитально.

После вылетов давали 100 граммов. Я не пила – отдавала стрелкам-мужчинам. Курило в полку всего пять женщин: Тимофеева, Федутенко, Галя Маркова... Им персонально выдавали папиросы.

Под конец войны нас стали хорошо одевать. Брюки, гимнастерки шили на каждую индивидуально. Летали в кирзовых сапогах, а хромовые были «на выход». На нас даже были пошиты платья цвета хаки. Нижнее белье шили себе самостоятельно, из портянок.

Косметикой мы практически не пользовались. А вот зубы чистили. Нам давали и щетки, и порошок. Каждую неделю ходили в баню. На вшивость проверяли только мужиков, а нас нет. Был, правда, такой случай. Единственный. Тамара Маслова у нас летчиком была, мы спали с ней на втором этаже на нарах. Она говорит: «Слушай, что-то у меня голова чешется». Стали чесать – вши. «Наградила она меня». На следующий день она полетела на спарке с инструктором, на посадке сошли с полосы и скапотировали. Ее придавило, но все живы. Двое суток отлежала в госпитале. Я к ней туда приезжала, спрашиваю: «Как у тебя насчет этого дела?» – «Ни одной!» Говорят, перед несчастьем это бывает.

Если говорить об особенностях женского организма, то в критические дни отстраняли от полетов только тех, кто плохо переносил. Вот у меня штурман, например, очень тяжело переносила – она лежала в лежку. В эти дни мне ее заменяли...

– ***Подвергался ли Ваш самолет атакам истребителей?***

– Да, подвергался. Однажды я даже видела лицо немецкого летчика, настолько близко подошел истребитель. Он заходил с правой стороны. Степа Цымбал по нему стрелял, но не попал, а тот проскочил, скинул скорость и некоторое время летел рядом с нами в двадцати метрах. Ни мы, ни он не могли стрелять. Повернув голову, я увидела голову летчика в шлемофоне и лицо... Как в этой ситуации себя чувствовала? Спокойно. Он же в этом положении не опасен. Надо сказать, что даже в таких ситуациях в экипаже сохранялась рабочая обстановка. Никто не матерился – мы этих слов не знали. Каждый занят своим делом и лишних разговоров не допускал. Только команды и информирование членов экипажа: «Слева истребители противника», «Подходим к цели, через 10 минут встанем на боевой курс». Так что в экипаже никогда не было нервной обстановки, хотя, возможно, каждый переживал внутри. Самое приятное чувство, когда бомбы сброшены и штурман говорит: «Пересекли линию фронта». Как хорошо, значит, живы! И облегченный самолет радуется так же, как и экипаж. И так каждый раз.

– ***Какое максимальное количество вылетов приходилось делать?***

– Два. Продолжительность вылета – два с половиной часа, два сорок. Пока взлетим, пока соберется группа...

– ***Кислородное оборудование было?***

– Да. Но мы выше четырех тысяч не летали. В основном на две с половиной, редко – три. Поэтому мы не пользовались кислородным оборудованием.

– ***Минимальная высота облачности, при которой можно было летать?***

– Восемьсот. Вот в том вылете, когда облако закрыло цель и пришлось делать второй заход, была именно такая облачность – это очень опасно. Обычно тысяча, тысяча двести.

– ***Кроме этого ранения, дырки в самолете привозили?***

– Да. Почти каждый раз. Я, например, два раза садилась на вынужденную посадку на чужие аэродромы. Один раз под Шауляем был перебит бензопровод, а второй раз было повреждено управление, тяги стабилизатора. Сядешь, техники заменят, и домой.

– ***Со СМЕРШем приходилось сталкиваться?***

– Лично мне не приходилось, но стрелок-радист Тося от нее натерпелась – женщина была неприятная... Поганый они были народ.

– ***Как Вы относитесь к политработникам?***

– Сначала комиссаром полка у нас была Нина Яковлевна Елисеева. Мы ее звали «матушка». Она очень нас любила. Очень хороший, душевный человек. И всплакнуть могла.

У нее был муж, Ванечка, командир истребительного полка. Потом он как-то приезжал к нам, и ей пришлось демобилизоваться. Дали нам Абрамову Марию Борисовну. Что тебе сказать? Комиссар как комиссар. Как почти все комиссары: говорили много, делали мало. Пришла из ГВФ, кадровый политработник. Потом она была много лет инструктором в ЦК партии. После войны много сделала для однополчан, помогала и с квартирами, и с пенсиями.

– *Ирина Осадзе у Вас была в эскадрильи?*

– Да. Летала прекрасно, но была ужасная матерщинница. Правда, мат у нее был не обидный. Замужем она не была – жила авиацией. Хорошая была девка, не вредная, не злобная. Она больше с мужчинами общалась. Женские разговоры ее никогда не интересовали.

– *Были ли случаи перехода из экипажа в экипаж, поскольку не сошлись характерами?*

– Такого не было. Единственный раз из полка отчислили награжденного стрелка-радиста татарина Абибулаева, который летал с Кривоноговой. Это случилось после депортации крымских татар. Он упал к ногам командира, плакал, просил оставить, но его куда-то забрали. Правда, он к нам вернулся в конце войны.

– *Какие у Вас награды за войну были?*

– На фронте я была награждена орденом Красной Звезды, Боевого Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени.

– *Какое было отношение у Вас лично к немцам?*

– Такое же, как у всех советских людей: «Сколько раз увидишь, столько убей». Личной ненависти не было. Просто знали, что это враг.

– *Трофеи какие-либо были?*

– Ничего не было. Откуда?! Когда мы были в Восточной Пруссии, разрешили нам пойти в город. Улицы, как снегом, засыпаны пухом. Какие же мы были глупые! Дома-то пустые, все открыто. Помню, зашли мы в квартиру. Мы такого же в жизни не видели: такая мебель, такая посуда, такие люстры висят. Но желания что-то взять не было... А куда бы мы взяли?! Никто ничего не брал.

– *Как встретили 9 Мая?*

– Во второй половине дня 8-го летали на Либаву. Огонь был жуткий. У укладчицы парашютов муж был штурманом в 124-м полку. Их сбили в этом последнем боевом вылете, но они остались живы, попали в плен на одну ночь. Но тогда мы еще не знали, что война завтра кончится. Помню, мы с этой девочкой плакали, жалко было... Вечером самолеты были готовы к утреннему вылету. Вдруг ночью прожектора, стрельба. Мы подумали, что бомбят наш аэродром. Выскочили на улицу, а там кругом иллюминация – война закончилась! Утром у нас был парад. Радость, конечно, что мы живы...

В июне мы участвовали в Параде Победы в Москве. После парада полк расформировали. Младшие специалисты были почти все демобилизованы, знамя нашего полка передали в Музей Вооруженных Сил, а восемь экипажей передали в 124-й полк. В Паневежисе мы переучились на Ту-2. Весной бомбили лед на Немане. Летали на У-2 в закрытых кабинах, тренировались для поддержания формы. В 1950 году я демобилизовалась, будучи беременной.

Возвращение на гражданку было трудным: специальности нет, жилья нет – ничего нет. Надо было все начинать с нуля. Хорошо, что у мужа были родители в Москве, поэтому, когда его направили в Академию Жуковского, я демобилизовалась и приехала с ним. Поступила в Институт культуры и устроилась на работу сначала в библиотеку МВД, а потом в ЦК партии заведующей абонементом. В этой библиотеке я проработала 27 лет.

Как принимали женщин после войны? Нормально. Во всяком случае, я не испытывала никогда стыда за то, что я воевала. Меня это не коснулось.

– *Война – это самое яркое впечатление в жизни?*

– Да, наверное. Во-первых, были счастливы, что участвовали в защите своей Родины, лучше которой нет на свете. Кроме того, такие экстремальные ситуации делают людей чище, сближают. Все мелочное, мещанское отпадает. Конечно, как женщины, мы, наверное, были неинтересные после фронта. Мы не умели наряжаться, да и не было такого стремления:

Я, признаться, сберечь не сумела шинели —
На пальто перешили служивую мне.
Было трудное время.
К тому же хотели
Мы скорее забыть о войне.

В институте проходила в военном платье, потому что муж – слушатель Академии, ребенок. Комната – восемь метров. Зарплата 600 рублей. Жили очень ограниченно. Но в ресторан ходили.

Лилин Анатолий Васильевич

(Интервью Максим Свириденков)

Родился я 18 сентября 1922 года в городе Юже, что в Ивановской области, в семье рабочего. Родителям приходилось очень нелегко с девятью детьми, поэтому в старших классах я каждое лето работал на торфоразработках: стоя почти по пояс в торфяной жиже, бросал на транспортер торфяную массу. Дальше она шла в обработку, ее перемалывали, сушили и делали брикеты, которые использовали для топки котельных и печей в домах. Работать приходилось наравне со взрослыми. В торфяную жижу залезали в специальных брезентовых костюмах; мне, как самому молодому, выдавали два костюма. Это было единственным послаблением. Помню, на эти заработанные деньги мне купили первый костюм и ботинки.

Несмотря на бедность, жили мы очень интересно. Тогда у всех были на слуху рекордные перелеты Чкалова, Расковой, Гризодубовой. Мы старались им подражать, следили за изобретениями, техническими достижениями. Окончив школу в 1939 году, я поехал поступать в Ленинградское инженерно-техническое училище. Оно в то время называлось Курсами усовершенствования имени Ворошилова и размещалось в Ленинграде на улице Красных курсантов. Там мне удалось успешно сдать зачеты, однако на вечерней поверке возник конфликт со старшиной, и я решил уйти. Тут же поступил в Институт гражданского Воздушного флота, располагавшийся на Средней Рогатке.

Но проучился я всего около двух месяцев, до приказа министра обороны Тимошенко, согласно которому выпускников школ и студентов первых курсов призывали в армию. Так я попал в Краснодар, в 518-й легкоартиллерийский полк. В нем пробыл месяца три или четыре. Сначала учился в полковой школе на командира орудия. В моем подчинении находилось орудие и шесть лошадей, которых приходилось нещадно тереть три раза в день. Командиры постоянно расхаживали и проверяли их чистоту. Не дай бог хоть пылинку найдут! Вскоре пришла в полк разнарядка направить всех бойцов со средним образованием на сдачу экзаменов во вновь организуемую Грозненскую школу летнабов. Я и еще несколько сослуживцев туда поступили.

Бытовые условия в школе не отличались от тех, что были во всех летных училищах того периода. Мы жили в казармах, где располагалось полсотни, а то и целая сотня курсантов. Более того, первокурсников – а это человек сто пятьдесят – поначалу расположили в спортзале. Представляешь, насколько плотно там стояли двухъярусные койки?! А как иначе?! Помещение-то изначально планировалось под городской Дом культуры, а уж потом из него сделали летное училище.

Кормили нас вполне нормально, как и положено в летных частях. В сезон были и фрукты на столе. Взаимоотношения между нами, курсантами, складывались по-настоящему товарищескими. И что важно, не было национальной розни. Будь ты русский, еврей, украинец – все мы были одной семьей. И это не навязывалось сверху, это были искренние чувства.

Правда, за жизнью местного населения – чеченцев и ингушей – нам поначалу было дико-винно смотреть. Особенно удивляло их отношение к женщине, к семье. Об этом анекдот даже ходил. Мол, едет чеченец на лошади, а за ним едва поспевает женщина с мешком на плече. Чеченца спрашивают: «Куда едешь, Ахмед?» Отвечает: «Да вот жена захворала, в больницу ее веду». Но в чужой монастырь со своим уставом не лезут. И надо сказать, что у нас, курсантов, с местным населением взаимоотношения были очень хорошими.

Поначалу нас в увольнение не отпускали. Первый раз мы пошли в город примерно через полгода учебы, когда прошли курс молодого бойца и приняли присягу. Улицы поражали чистотой, ухоженностью, обилием зелени и красотой, в которой, однако, было не так много кавказского колорита. Дело в том, что в городе была очень развита нефтяная промышленность, и на

предприятиях, связанных с ней, работали в основном русские. В результате русские и составляли большинство населения.

Никакой напряженности в межнациональных отношениях не ощущалось. Жизнь текла мирно. В Грозном были танцплощадки, но мы тогда до танцев были не особо горазды. Случалось, что походишь-походишь по городу и иногда даже раньше времени в школу вернешься. Порой бывало так, что мы и увольнения не использовали, а предпочитали посидеть над книжкой, особенно если что-то по учебе надо было подтянуть.

Практическую сторону занятий мы любили больше, чем теорию. К тому же нам повезло, и летали мы в тот период еще столько, сколько нужно было по программе. Так что к окончанию учебы у всех было где-то часов по сто налета. Летать нам доводилось на Р-5 и на ТБ-3. В последний нас сажали по пятнадцать-двадцать человек. В салоне этого самолета размещалось несколько отдельных столиков, благодаря чему сразу несколько штурманов могли отрабатывать учебные задачи, которые им давали на полет. С них же мы отрабатывали прыжки с парашютом. Тут нас человек по тридцать-сорок набивали в него. Прыгать из ТБ-3 непросто. Надо было открыть дверцу, вылезть на плоскость. По ней на попе проехать метров пять и только потом свалиться с нее.

Когда уже оканчивали школу штурманов, то нас, как положено, одели и обули. Форму выдали и парадную, и повседневную, да еще постельным бельем снабдили, для которого был отдельный удобный раскладной чемодан-постель. На форме у нас уже даже петлички были пришиты. Не хватало только кубиков. А начальника школы как раз перед нашим выпуском вызвали в Москву. Ждем его неделю, другую, на третью он приезжает и привозит приказ нас всех выпустить сержантами. У нас ведь и кубики были заготовлены, все лейтенантами собирались стать, а тут... Некоторые сразу решили уйти из армии, подавали рапорт на демобилизацию. Но я решил остался служить и в начале 1941 года выпустился сержантом.

Недолго я прослужил в 514-м бомбардировочном полку. Его отправили на перевооружение, а нас, новичков, перевели в 58-й Краснознаменный бомбардировочный авиационный полк. Он базировался в городе Старая Русса и летал на самолетах СБ. Надо отдать должное командованию полка: нас, несостоявшихся лейтенантов, не стали селить в казармы, а разместили в общежитии по три-четыре, а то и по два человека в комнате.

Вообще, в полку к нам, новоиспеченному летному составу, отнеслись хорошо. Доучивали тому, что мы не изучили в школе штурманов. Командиром эскадрильи был Иван Потапович Скок, опытный летчик, у которого было чему учиться.

День начала войны пришелся на воскресенье. Мы были на стрельбище, которое находилось примерно километрах в двух-трех от аэродрома. И вот в разгар занятий смотрим: над аэродромом кружится наш самолет. Сбор! Мы со стрельбища бегом в часть. Аккурат попали к двенадцати часам, то есть к выступлению Молотова.

Началась подготовка к боевым действиям. К самолетам подвесили бомбы, получили задачу по сигналу лететь в район Пскова, но так и не вылетели. А вот фашисты себя ждать не заставили. Их первый самолет мы увидели уже на следующий день. А еще через несколько дней нас перебросили под Ленинград. Полк бомбил приближающиеся к городу части немцев, фашистские аэродромы, железнодорожные эшелоны.

Первый боевой вылет мне не слишком запомнился. Я тогда еще как следует не понимал, что такое бой. Все произошло очень быстро. Бомбить мы должны были, ориентируясь на ведущего. Он открыл люки – мы открыли люки. Он бросает бомбы, мы бросаем бомбы. Вернулись назад. Это потом уже начали нам давать задачи не только в составе группы, но и одиночным самолетам. Конечно, к тому времени руководство примерно знало способность каждого экипажа выполнить ту или иную задачу.

За 1941 год каждый из нас сделал не более десяти-пятнадцати вылетов. Но обстановка в воздухе была настолько напряженной, что к концу года в полку осталось буквально несколько

самолетов. Мы их передали в соседний полк, а сами, согласно приказу, поехали в Энгельс. Там за месяц переучились на самолеты Пе-2, очень хорошие по тем временам пикирующие бомбардировщики. Правда, до 1943 года мы бомбили только с горизонтального полета.

На вооружении самолета состояли ШКАС и БТ у стрелка-радиста, БТ у штурмана, ШКАС и БС у летчика. Кроме того, до начала 1943 года на самолетах Пе-2 выпуска Иркутского авиационного завода подвешивали по восемь ракет РС-82. Из них четыре вперед стреляли, четыре назад. При этом трубки взрывателей устанавливались на различную дистанцию с тем, чтобы можно было отпугивать истребители противника при их заходе в атаку. Это было хорошим средством, особенно если была точно определена дистанция до самолета. Как правило, если ракета разрывалась около вражеского истребителя, то он второй раз в атаку не рвался. Однажды мне даже довелось так сбить «мессер».

При использовании РС-82 экипажу тоже нужно настроиться: сразу после пуска перед плоскостью возникает клуб дыма красноватого цвета, создававшего впечатление, что перед самолетом разорвался снаряд. В 1943–1945 годах наш полк получал машины Казанского завода, где направляющих с ракетами не устанавливали. К тому времени это было уже не столь важно: истребителей врага стало меньше. В любом случае скажу одно: замечательным самолетом был Пе-2! Конечно, он был строгим, требовал от летчика умения пилотировать, но был надежный и маневренный. Даже мог на одном моторе идти при необходимости. Хотя двигатель М-105ПФ отказывал крайне редко, только в результате боевых повреждений. Иногда на взлете случалась «раскрутка винтов», если летчик ошибался и устанавливал слишком большой шаг винта. В таких случаях приходилось возвращаться на аэродром. Но подобное случалось очень редко. Я уже говорил, что машина маневренная, скоростная. На ней можно было разогнаться до 400–450 километров в час. Примерно на таких же скоростях летали все истребители. Это не СБ, который и 400 не мог набрать. Кроме того, Пе-2 мог выполнять фигуры высшего пилотажа. Мои летчики, Селин и Ершов, не раз выполняли бочку, боевые развороты.

На всех самолетах стояли радиостанция и СПУ. Качество связи было довольно хорошим. Радиополукомпас РПК-2 первоначально частенько давал сбои. Однако это не создавало большой проблемы, поскольку фронтовая авиация мало использовала этот прибор. Дело в том, что в довоенное время, да и в первые годы войны, наша система обучения была основана на визуальной ориентировке. Поэтому ты в полете РПК покрутишь,мотришь, что он ничего не показывает, так не расстраиваешься. Глядишь, внизу дорога идет или, скажем, река поворот делает. Тут же сориентировался и дал правильный курс.

В начале 1942 года в Иркутске получили новые машины и вернулись на Северо-Западный фронт. Старая Русса уже была под немцами. Сели на аэродром Выползово. Так до середины 1943 года мы на нем и базировались. Выполняли задачи как на Северо-Западном, так и на Ленинградском фронте.

Командиром полка у нас в тот период был Герой Советского Союза майор Серебряков. Наш экипаж участвовал в боевых вылетах в составе 2-й авиаэскадрильи капитана Мигалина, а после его перевода из полка комэском стал капитан Жуков. Сам я первые несколько вылетов на Пе-2 совершил с летчиком капитаном Белугиным, а затем начал летать с Юферовым и Веселковым. Стрелком-радистом в нашем экипаже был старшина Алтухов.

Какие задачи стояли тогда перед полком? Наши войска окружили 16-ю немецкую армию юго-восточнее Старой Руссы. И с середины 42-го до середины 43-го года мы постоянно совершали вылеты на аэродромы, на которых базировалась авиация, поддерживающая эту группировку. В котле под Демянском у немцев было три аэродрома – Глебовщина, Пески и Сиворицы. Кроме того, мы должны были уничтожать фашистские переправы, а также атаковать железнодорожный и автомобильный транспорт в направлении Псков, Дно, Старая Русса, Струги Красные и Гатчина. Как видишь, задачи самые разнообразные.

До лета 1942 года большинство вылетов выполнялось группами. Бомбы сбрасывали по ведущему. Вылеты, когда бомбометание нужно было производить самостоятельно, случались редко. Тем более нам, молодежи, такое доверие оказывать не торопились. Например, мне в тот период только трижды пришлось выполнять самостоятельные полеты на разведку базирования авиации противника на четырех аэродромах: Сольцы, Рельбицы, Гривочки и Дно. Все эти полеты были удачными, так как выполнял я их с высококлассным летчиком Виктором Павловичем Белугиным. Уже к лету нас молодежью считать перестали. Большинство полетов на бомбометание переправ мне довелось сделать в район деревни Рамушево. Частенько немцы прокладывали переправу на пятнадцать-двадцать сантиметров ниже уровня воды, так что сверху ее не было видно, а войска по ней прекрасно проходили. Найти такой мост сложно, но в целом с фашистскими переправами мы справлялись.

Другое дело, что у них еще очень много было самолетов транспортной авиации Ю-52. Немцы их перегоняли к своей группировке каждый раз по тридцать-пятьдесят штук с людьми, боеприпасами, продуктами. Особенно они любили делать это в плохую погоду, когда наших самолетов в воздухе было мало. Они разгружались на трех вышеназванных аэродромах и улетали. Мы старались прихватить их до того, как они успевали оттуда взлететь. В районе Рамушевской переправы у нас были посты наблюдения. И если с этих постов замечали вражеские транспортные самолеты, то давали сигнал на командный пункт 6-й воздушной армии, а откуда уже к нам на аэродром поступал сигнал на вылет. Наши экипажи, подготовленные для выполнения такой задачи, в это время располагались либо у самолетов, либо в березовой рощице у КП полка. Соответственно, мы взлетали не позднее пятнадцати-двадцати минут после получения сигнала с КП воздушной армии, заходили на другой аэродром за истребителями прикрытия и через 45–50 минут уже находились над целью. Вся тонкость была в том, чтобы отбомбиться по фашистским самолетам, пока они на земле. Частенько это удавалось, причем иногда Ю-52 еще не успевали отрулить на стоянки для разгрузки. Бомбометание производилось с высот 1500–2500 метров. Для подавления огня зенитной артиллерии отдельным экипажам давалось задание при отсутствии атак истребителей противника выходить из боевого строя и самостоятельно наносить удары по зенитным батареям врага. Отбомбившись, мы возвращались, заводили свои истребители на их аэродром и шли к себе. Результаты вылета у нас подтверждались фотоконтролем. Правда, случился забавный случай, когда командование 6-й воздушной армии и в снимках засомневалось. Такая невероятная эффективность у нас была в июне и июле 1942-го. Я работал в ЦАМО с фондом нашего полка, так что мне легко привести несколько примеров. 17 июня группа из шести Пе-2 под командованием комэска М.А.Перлика отбомбилась по аэродрому Глебовщина, где находилось двадцать пять «юнкерсов», шесть Ме-109 и три Ме-110. В результате десять «юнкерсов» было уничтожено прямыми попаданиями, шесть самолетов повреждено, и, кроме того, на вражеском аэродроме наблюдалось несколько крупных очагов пожара. 25 июня двумя группами Пе-2 (капитан Мигалин вел восемь самолетов, и капитан Жуков вел шесть самолетов) был нанесен удар по той же Глебовщине. Там у немцев находилось более сорока самолетов. Из них в результате было повреждено двенадцать, кроме того, разбито летное поле и уничтожено четыре склада боеприпасов. Наконец, 4 июля аэродром Пески был подвергнут бомбардировке двумя группами Пе-2 по шесть самолетов в каждой, которые вели капитан Мигалин и старший лейтенант Сырчин. В ходе бомбометания удалось уничтожить четырнадцать транспортных самолетов и один Ме-109. Помимо того, было уничтожено восемь складов с горючим и несколько других складов, а также автотранспорт и много фашистских солдат. Представляешь, какие показатели? Вот командование и не поверило фотоконтролю нашего полка, послало четыре истребителя из 240-го полка для проверки результатов бомбометания. Летчики-истребители сфотографировали прямые попадания по Ю-52 и подтвердили донесения наших экипажей. Подытоживая, скажу, что только за июнь и начало июля 1942 года

нашим полком было уничтожено на аэродромах демянской группировки противника почти семьдесят Ю-52, повреждено более сорока транспортных самолетов и до десятка истребителей.

Кроме Глебовщины, мы периодически атаковали еще несколько крупных немецких аэродромов Дно, Псков, Рельбицы. Некоторые из них немцы использовали не только для обеспечения 16-й армии, но и для нанесения ударов по Ленинграду и прилегающим районам. На каждом из них, как и в Глебовщине, могло собраться до полусотни фашистских самолетов. Они были хорошо прикрыты зенитками и истребителями. Конечно, несли потери. Часто на поврежденных самолетах тянули до первого аэродрома истребителей в Крестцах. Ходила в то время поговорка: «Далека ты путь-дорога с Глебовщины до Крестцов».

После боевого дня полк собирался в столовой. На ужин в те дни, когда бывали боевые вылеты, нам выдавали по сто граммов водки. Иногда мы с товарищами уговаривались: сегодня один не пьет, а другой выпивает двести грамм, в следующий раз наоборот. Впрочем, насколько я могу судить по себе и друзьям, какой-то помощи в моральном плане от водки не было. Нервное напряжение снимали хорошей шуткой. Почти весь 1942 год у нас не было на аэродроме общего помещения, где бы мог расположиться летный состав в ожидании вылета. Мы собирались около командного пункта, возле которого росло несколько березок. Болтали, шутили. Был у нас штурман звена Лева Слуцкер. Парень летал как бог. Никогда ни от одного задания не отказывался, выполнял всегда отлично. А уж анекдоты травил! Причем всегда старался рассказывать именно о евреях.

Надо сказать, что штурмана не только выполняли свои прямые обязанности, но и ходили на дежурство. Для усиления ПВО аэродрома Хотилово, где мы базировались весной 1942 года, была смонтирована установка реактивных снарядов РС-82. Представляла она из себя самодельную турель, установленную в яму глубиной 70–80 сантиметров и диаметром один метр. По бокам турели были приварены направляющие для восьми снарядов. На турели устанавливался простейший визир для прицеливания. Дистанционные трубки ставились от 800 до 4000 метров. От аккумулятора к тумблерам включения подводились провода. Дежурный находился внутри турели, ничем не защищенный ни от возможных взрывов бомб в районе установки, ни от пыли и земли, поднимающих позади установки при возгорании заряда РС.

Где-то в начале августа выпало мне дежурить. Хоть установку и смонтировали весной, но до этого времени стрелять из нее не приходилось. Времени было примерно четыре-пять часов вечера. Погода стояла малооблачная. Отдельные облака были на высоте 1500–2000 метров. Вдруг по телефону с КП полка передали, что на аэродром от железнодорожной станции Бологое идет группа Ю-88. И действительно, минут через семь-десять я сначала услышал шум моторов, а затем увидел на горизонте на удалении 10–12 км группу около двадцати самолетов, летящих в направлении нашего аэродрома.

Я включил тумблер аккумулятора и стал ждать, когда группа подойдет на заданную дистанцию. Определив дальность, включил тумблер пускаемой ракеты. А у самого так сердце забилося... Но вот пора, нажимаю: пуск! Ракета пошла, подняв с правой стороны и сзади клубы пыли. Конечно, я поторопился, и ракета разорвалась впереди боевого порядка. Но тут же приободрился, так как увидел, что со мной ничего не случилось, и начал пускать ракеты по мере подхода противника на нужную дистанцию.

Конечно, я ни в кого не попал, однако боевой порядок фашистов отвернул от стоянок самолетов, и бомбы были сброшены на окраине аэродрома, не причинив особого вреда.

Когда все пришли в себя после бомбежки, ко мне подбежали с ближайших стоянок ребята из летного и технического состава. Глядя на меня, они попадали от смеха, настолько я был грязен от пыли и пороховых выхлопов после пуска ракет. После этого на станины турели были навешены металлические щиты для предохранения дежурного.

С начала октября погода резко ухудшилась, чаще стали проходить моросящие дожди при десятибалльной облачности и высоте нижней кромки облаков 300–400 метров. Коман-

дованием было принято решение использовать экипажи только для свободной охоты. Судя по архивным данным, за вторую половину октября 1942 года экипажами нашего полка было совершено более тридцати таких вылетов. Например, 14 октября экипаж майора Свирина, обнаружив на участке Лозницы – Карпово колонну из двадцати автомашин с грузом, тремя заходами бомбардировал и обстрелял колонну с высоты 450 метров. В результате, судя по наблюдениям экипажа, было уничтожено пять автомашин и еще несколько повреждено. В этот же день экипаж майора Ляха, обнаружив западнее железнодорожной станции Взгляды эшелон из тридцати вагонов, с пяти заходов и обстрелом из пулеметов уничтожил паровоз и три вагона.

16 октября мы (летчик – капитан Белугин) вылетели бомбить железную дорогу. Погода была хуже, чем обычно. Из-за низкой облачности нам даже не удалось пробиться в предполагаемый район охоты. Поэтому Белугин решил бомбить колонну автомашин на дороге в районе Кривая Часовня – Старый Брод. Сделали примерно четыре-пять заходов. Мне удалось уничтожить три машины и подбить еще пять. Надо сказать, что какого-то «охотничьего азарта» или, наоборот, жалости к немцам я не испытывал – выполнял свою работу. В результате нашей активности немцам пришлось начать патрулирование железной дорогой истребителями. А это ведь не просто так, им же откуда-то перебросить пришлось самолеты.

Когда погода хоть немного улучшалась, нас отправляли группами на помощь наземным войскам. В нашем 58-м полку количество исправных самолетов колебалось тогда от шести до одиннадцати. Соответственно, составлялись смешанные группы из нашего и 72-го полка.

29 октября такая «сборная» девятка бомбардировщиков под командованием нашего командира подполковника Ивана Потаповича Скока с высоты 1500 метров в районе деревни Иловка уничтожила две артиллерийские батареи противника. Я в этом вылете участвовал в составе экипажа Алексея Веселкова. Что примечательно, не было ни истребителей, ни зениток. Наша группа, встав в круг, прицельным бомбометанием и обстрелом из пулеметов целей держала противника под огнем почти полчаса. Конечно, от орудий врага практически ничего не осталось.

В декабре месяце полк получил с Казанского авиазавода шесть новых Пе-2 и остался на фронте практически единственным дневным бомбардировочным полком, так как соседний 72-й полк был преобразован в разведывательный авиационный полк.

Наш 58-й полк в это время был временно придан 11-й наземной армии и действовал в ее интересах. 10–12 февраля противник оставил демянский выступ. Нам было очень обидно, что немцы смогли избежать окружения. Со своей стороны мы ничем не могли помочь – в те дни стояла абсолютно нелетная погода.

После ликвидации демянской группировки нам пришлось участвовать в операции по уничтожению немецкой авиации на аэродромах Сольцы, Рельбицы, Дно, Гривочки.

Об эффективности подобного бомбометания могу судить хотя бы по увиденному мною еще в 1943 году кладбищу разбитых самолетов в районе аэродрома Глебовщина. Оно было в полутора-двух километрах северо-восточнее взлетно-посадочной полосы. И там искореженных машин различного типа лежало штук двести, если не больше.

Вообще, много вылетов мы на вражеские аэродромы сделали. Мой друг, младший лейтенант Вася Сизов, в один из вылетов был тяжело ранен в голову осколком зенитного снаряда. Однако он же летчик, от него так много зависело! Кровь глаза заливала, а Вася с боевого курса не свернул, вышел на цель вместе с группой, его штурман Миша Потапов прицелился и отбомбился как надо. После чего Сизов с его помощью довел самолет до нашего аэродрома и благополучно произвел посадку. Мы все очень рады были, что Вася остался жив. Вскоре его орден Красного Знамени наградили за то, что задание выполнил, несмотря ни на что, и при этом спас машину и экипаж. А штурману Потапову дали краткосрочный отпуск с поездкой домой.

Вообще, хочу сказать, что с 1943 года бомбить аэродромы стало тяжелее. У немцев появились истребители «Фокке-Вульф-190». Да еще на зенитках фашисты стали использовать

радиолокационные прицелы. Соответственно, у нас возросли потери. Правда, к этому времени нам в прикрытия стали давать больше самолетов. Стали ходить девятка на девятку бомбардировщиков, а до этого давали три-пять машин. Бывало и так, что приходим на аэродром к истребителям, а они по каким-то причинам не взлетают. Тогда приходилось на задание без прикрытия идти.

– *Кто обслуживал Ваш самолет?*

– У нас, бомбардировщиков, кроме летчиков, в экипаж входило еще четыре-пять человек инженерно-технического состава. То есть за каждым самолетом было закреплено по два техника (старший и младший) и механики по вооружению и по приборам. Помимо этого, в полку были отдельные группы из специалистов по кислородному оборудованию, специальному вооружению. То есть всегда был один человек на звено или на эскадрилью, который перед каждым полетом во всех машинах проверял работоспособность определенного вида оборудования.

К своему старшему технику старшине ленинградцу Саше Портнову я относился с глубочайшим уважением. Я всегда знал: если Портнов посмотрел мой самолет, значит, в бою он выдержит любые нагрузки, какие могут возникнуть. Да и остальные летчики к инженерно-техническому составу относились уважительно. Тут ведь какое было дело. Ты слетал на задание, вернулся, наговорил технику, что в воздухе барахлило, пообедал и можешь ложиться отдыхать. А техник будет проверять и ремонтировать самолет до тех пор, пока он не будет готов к новому боевому вылету. А это значит, что он может не спать и сутки, и двое, пока не приведет все в порядок. Так что техникам на войне тоже доставалось. Среди технического состава у нас много было и девчат: оружейницы, прибористки, парашютотюклячицы. Как только появлялось свободное время, когда погода нелетная, мы устраивали танцы, концерты своей самодеятельности. Конечно, и романы случались. Нам же по двадцать – двадцать два года было. Около десяти романов в полку закончились свадьбами. Моя собственная избранница была врачом батальона аэродромного обслуживания, да еще в звании капитана, между прочим, а я с ней познакомился, когда был только лейтенантом. И это не помешало нам прожить вместе сорок семь лет и воспитать двоих детей – сына и дочку.

К середине 1943 года ситуация со снабжением самолетами стала у нас понемножку налаживаться. Где-то к лету наш полк был полностью укомплектован. Командовал полком Иван Потапович Скок – умный, грамотный летчик, который на все задания старался вести экипажи сам. И тактические, и оперативные вопросы он решал своевременно и толково. Авторитет у него был высокий и среди нас, и среди начальства. Не случайно в конце 1943 года его забрали от нас и назначили командиром дивизии на новых в ту пору самолетах ТУ-2. А нам самим было за Иваном Потаповичем как за каменной стеной. Помню, к марту 1943 года я и еще несколько человек летного состава совершили более пятидесяти боевых вылетов. За это должны были награждать. Но ранее написанные представления о награждении, видимо, где-то затерялись в штабах и не были реализованы. Тогда командир полка И.П. Скок воспользовался своим правом и наградил нас медалями «За отвагу». 2 марта 1943 года меня, летчиков Юферова, Веселкова, Калино и штурманов Артюха и Зарубу вызвали на КП полка, где и вручили эти медали. Одновременно всем нам, – а нас в полку называли «карьеристами» за то, что мы, прибыв в полк сержантами, «сумели» дослужиться до воинского звания «старшина», – командир вручил только что введенные новенькие погоны младших лейтенантов. Так мы получили первые офицерские звания. Чтобы все это как-то отметить, врач полка капитан медицинской службы Шполянский налил нам всем по кружке медицинского «Кагора».

К концу августа, с окончанием боевых действий в районе Старая Русса, наш полк перелетел на аэродром Сменово, где занялся летной подготовкой вновь прибывших экипажей и совершенствованием навыков бомбометания с пикирования в составе звеньев и эскадрильи. Бомбили с пикирования мы не ниже чем с четырех тысяч метров. Такая возможность представлялась не всегда, тут и облачность должна быть высокой, и летчики хорошо обученные.

Так что, несмотря на эффективность бомбардировки с пикирования, с горизонтального полета за годы войны мы бомбили чаще.

Для пикирования очень важно обладать опытом, умением. Ведь если летчик замешкается, выводя самолет, или сделает угол пикирования слишком большим, то разбиться можно запросто. Хотя у нас в полку такого, к счастью, не было. Еще есть один опасный момент. Если летчик при сбросе бомбы чуть отдаст штурвал и увеличит угол пикирования, то бомба может лечь на плоскость. У нашего экипажа такое несколько раз случалось. Но тут самое важное, чтобы летчик вовремя «дал ногу» и постепенно отошел от бомбы, тогда все оканчивается благополучно. Однако очень неприятно, когда над тобой нависает эта махина в двести пятьдесят, а то и в пятьсот килограммов.

– ***А сколько заходов на пикирование Вы обычно делали?***

– Это зависело от задачи. Вот, скажем, бомбить теплоцентраль мы брали две ФАБ-500, которые бросали с одного захода. Если пикируешь не для бомбометания, а для обстрела какой-то цели из передних пулеметов (здесь уже пикирование пологое), то заходов очень много может быть.

А когда технику какую-то бомбили, то делали в среднем захода два-три. В этих вылетах нам подвешивали РРАБы (ротативно-рассеивающиеся авиабомбы) и ПТАБы.

– ***В чем заключается работа штурмана в боевом вылете?***

– Ведение ориентировки, прицеливание и отбивать атаки истребителей. Каждая бомба, в зависимости от типа, падает по своей траектории. Основываясь на тактико-технических данных, погодных условиях, штурман по таблицам рассчитывал угол прицеливания. Если бомбили с горизонтального полета, то сбрасывал штурман, а с пикирования сначала штурман наводил на цель, давал команду на ввод летчику, после чего тот прицеливался по своему прицелу и сам сбрасывал бомбы. Летчик мог произвести прицельное бомбометание без штурмана. Особенно просто это ему сделать не с пикирования, а с горизонтального полета, то есть прицеливаться «по сапогу», как мы это называли. Что это такое? В носовой части самолета на остеклении кабины была разметка. И если цель видна через одну полосу разметки, значит, угол прицеливания 45 градусов, если через другую полосу – 50 градусов и т. д. Наносили такую разметку мы самостоятельно для бомбометания с высот 200–600 метров. Хотя, конечно, без штурмана у летчика не могло получиться особой точности бомбометания.

– ***Вы сказали, что сами делали разметку на остеклении кабины. А еще как-нибудь в полку самолеты доводили?***

– Нет, все машины оставались такими, как приходили с завода. Зимой нам ведь их присылали со специальной зимней окраской, летом – с летней. А если, допустим, какая-то зимняя машина доживала до лета, то так на ней с зимней окраской и летали. И ни один самолет не перекрашивали ни разу.

– ***Вернемся к боевому пути Вашего полка. Каким полк стал и куда был направлен после пополнения?***

– Получив пополнение, полк к концу августа имел уже 34 самолета Пе-2 и 24 экипажа, окончивших боевое применение. Было сформировано три полных эскадрильи и одна резервная.

5 октября 1943 года полк вновь перебазировался на аэродром Макарово, где мы продолжали совершенствоваться в учебных полетах, используя прекрасные по тем временам условия учебного полигона. 20 ноября 1943 года фронт был расформирован, а наш полк был передан в состав 276-й бомбардировочной дивизии 13-й воздушной армии, действовавшей на Ленинградском фронте.

Мы начали готовиться к перелету в район, где полк начинал свои боевые вылеты летом 1941 года. В декабре месяце, после тщательной подготовки, полк боеготовыми экипажами, несмотря на сложные метеоусловия, перелетел на аэродром Шум (это около Волхова), кото-

рый находился примерно в пятнадцати километрах от линии фронта. То, что фронт совсем рядом, мы потом ощущали на себе не реже чем по два-три раза в день. Утром, в обед и вечером аэродром обязательно обстреливался артиллерией с переднего края противника. Я оказался в числе восьми экипажей, которых в тот же день самолетами Ли-2 доставили обратно на аэродром Макарово с тем, чтобы мы забрали и перегнали оставшиеся самолеты резервной эскадрильи. Однако погода была сложной, и нам пришлось сидеть на аэродроме, ждать более подходящих метеоусловий.

Таким образом, новый, 1944 год мы отмечали в Макарове. Обидно было, что наши товарищи воюют, а мы отсиживаемся. Поэтому мы экипажем договорились на 4 января, что после облета самолета пойдем самостоятельно на аэродром Шум. Конечно, говорить об этом никому не стали, даже техсостав не знал. И вот после взлета и облета самолета прошли над стартом и легли на курс по маршруту Выползово, Бокситогорск, Тихвин, Волхов, Шум.

Едва отошли от Выползова, погода резко ухудшилась, пошел снег, видимость упала до 200–300 метров. Летчик Ершов не умел летать в облаках, поэтому пришлось идти на бреющем полете, ориентируясь по макушкам деревьев. Прилетели на аэродром Шум около четырех часов дня. Майор Анискин, который к тому времени стал командиром полка, сначала кричал на нас, хотел посадить на гауптвахту, а потом махнул рукой и сказал: «Ладно, летайте!» В результате мы на следующий же день включились в боевую работу. Нашей задачей было в составе группы капитана Жукова нанести удар по орудиям дальнобойной артиллерии в районе Гатчины. Удары были успешными, орудия вышли из строя, и я их даже видел покореженными в районе железнодорожной станции Балтийская после освобождения Гатчины.

В ту пору мы сделали очень много вылетов на уничтожение тяжелой артиллерии, которая обстреливала Ленинград, и на нанесение ударов по железнодорожным станциям. Надо сказать, что я, как и подавляющее большинство летного состава, ничего не знал о том, что в блокадном городе каждый месяц умирает по несколько тысяч человек. Более того, нам размер пайка практически не изменяли, да и как его изменишь, ведь от недоедания при перегрузках просто можно сознание потерять. А технический состав, конечно, на пшенке сидел.

14 января 1944 года началась операция по освобождению Ленинградской области. В этот день из-за неблагоприятных метеоусловий полк не летал. Только на следующее утро двумя группами, ведомыми старшим лейтенантом Струенковым и капитаном Жуковым, были нанесены удары по позициям дальнобойной артиллерии в 10–15 километрах юго-западнее г. Пушкино и по артиллерийским батареям северо-восточнее этого города. Фотоконтроль результатов ударов показал, что дальнобойное орудие сильно повреждено и к дальнейшей стрельбе непригодно, а батареи артиллерии замолчали. Кроме того, наиболее опытные экипажи полка, несмотря на плохую погоду, наносили удары по выдвигающимся колоннам противника, помогая наземным войскам.

17 января по заданию командования фронта вылетели на разведку экипажи Сырчина, Салтыкова, Ершова и мы с Веселковым. Необходимо было выявить движение противника из районов Пскова, Новгорода и Нарвы в направлении Пушкин, Гатчина и Ропша. Кроме того, в течение дня полк группами по пять-семь самолетов трижды совершал бомбометание по стреляющим артиллерийским батареям в районе Ропши и Софии.

Вообще, в начале 1944-го нам нелегко пришлось. Весь январь, особенно первую его половину, погода была очень сложная для полетов. Постоянно шел мокрый снег, переходящий в дождь. Была низкая облачность. Мы летали по два-три, максимум пять самолетов на выполнение той или иной задачи. И, естественно, старались малейшее улучшение погоды использовать для нанесения удара по противнику.

Тем не менее вплоть до 26 января мы выполняли боевые задания по разрушению эшелонированной обороны немцев в районах Красное Село и Ропша, бомбили живую силу и технику врага в окрестностях городов Пушкин и Гатчина, уничтожали артиллерийско-миномет-

ные позиции в районах Копорье и Высоцкое, действовали по колоннам танков и автомашин, осуществлявших перевозки по дороге Гатчина – Вырица. Кроме того, громили отходящие войска на шоссейных и железных дорогах.

Наш экипаж уже считался опытным, способным выполнять более сложные боевые задачи, а летчик Миша Ершов еще с середины 1943 года был назначен командиром звена. Именно поэтому нам довольно часто приходилось водить на бомбометание группы от звена до пяти Пе-2 или вести воздушную разведку отходящих сил противника.

Между тем фронт все больше отдалялся от Ленинграда. 20 января были взяты Красное Село и Ропша, 24 января освобожден Пушкин, продолжали идти бои за овладение Гатчиной. Туда ежедневно совершали вылеты по пять-шесть групп полка. Объекты, по которым необходимо было наносить удары, нам указывали наземные войска стрельбой из ракетниц.

В начале весны мы попали в серьезную переделку. Нашему экипажу – на тот момент в него входили Миша Ершов (летчик), я (штурман) и стрелок-радист Коля Савчук – очень часто приходилось выполнять задачи по разведке и охоте, то есть нанесению ударов по отходящему противнику. И вот 4 марта 1944 года перед нами была поставлена задача лететь на разведку фашистских аэродромов в районе Тапу, Тарту и Пскова, чтобы определить, сколько там стоит самолетов. Эти данные нам нужно было передать командованию, и, уже ориентируясь на них, группы полков нашей дивизии должны были нанести удары по врагу.

Поначалу все шло гладко. Мы с высоты восемь тысяч метров разведали аэродром Тапу и железнодорожную станцию. Потом, прячась в облаках, пришли в район города Тарту на аэродром. Стали пробивать облачность. И что ты думаешь? На четырех тысячах метров – облака, на двух – тоже, на тысяче метров – тоже. В результате мы на шестистах метрах высоты очень удачно вывалились из облачности чуть ли не в центре аэродрома. Самолетов на аэродроме стояло штук тридцать-сорок. Пока я включал фотоаппараты, радист и летчик провели их обстрел на стоянках. После этого мы опять нырнули в облачность и стали уходить в район Пскова, тоже на разведку аэродрома.

Облака тогда шли сплошняком от Чудского озера и далеко на запад высотой до восьми-десяти тысяч метров. Выйдя к Пскову, мы несколько раз пытались пробить облачность, но каждый раз нас встречали истребители противника. Видимо, они тогда уже использовали радиолокационные станции, которые их точно наводили на наш самолет. Тем не менее нам удалось сфотографировать аэродром Псков. У фашистов там стояло всего пятнадцать-двадцать самолетов. Мы передали эти данные на командный пункт полка. Облачность поднялась, и истребители взяли нас в оборот. Пытались уйти от них на высоту, потом спикировали до бреющего, но скрыться от них все равно никак не получалось. Пока мы пытались оторваться, радист сбил два истребителя, но и наш самолет был подожжен. Мы с трудом перетянули за Псковское озеро и выпрыгнули из горящего самолета в районе деревни Глубочка. Выпрыгнули очень удачно. Не попали сразу к врагу, как это порой случалось у летчиков. Да и приземлились очень компактно: на расстоянии порядка 500–600 метров друг от друга. Правда, попали в болото. Стали выбираться. Снег по пояс, а под ним вода. Мы, все мокрые, выбирались по этому снегу около трех часов. Хорошо хоть одеты нормально были. Отопления в кабине Пе-2 не было, поэтому зимой на нас в полетах всегда были меховые комбинезоны и унты или валенки.

В конце концов вышли на сухой берег около леса. Недалеко виднелась деревня, которая оказалась пустой – немцы угнали всех ее жителей. Мы прошлись по домам, собрать, что можно. В одной хате ведро нашли, в другой санки, а когда попали в хату, где была печка-буржуйка, то решили там заночевать. Из еды у нас с собой было только по девять плиток шоколада. Этот запас был собран и хранился у каждого в самодельной коробочке на случай вынужденной посадки.

Вскипятили мы примерно полведра воды, бросили туда несколько плиток шоколада. Этим и поужинали. Хата прогрелась от буржуйки. Мы сушили у печки свою промокшую обувь.

Мне повезло, что я в валенках был. А мои друзья – оба в унтах. Так мои валенки нормально просушились, а их унты покоробились.

На утро мы направились выходить к своим. Шли почти четверо суток, пока не достигли освобожденной территории. Питались в это время только теми плитками шоколада, что у нас оставались. И все-таки нам везло, что на немцев нигде не наткнулись. Личное оружие у нас, конечно, было. Но что мы могли бы сделать со своими пистолетами против даже небольшого хорошо вооруженного фашистского отряда?

Наконец, вышли мы к своим. Линия фронта ушла вперед на запад, а мы наткнулись на арьергард полка. Переночевали, а на следующий день за нами пришла машина. Нас вывезли на рокадную дорогу Псков – Ленинград, а оттуда добрались до своего аэродрома Гатчина.

В полку очень тепло нас встретили. Честно говоря, нас к тому времени уже похоронили. Если в дальней авиации часты были случаи, когда летчики удачно приземлялись на парашютах и возвращались в полк, то у нас подобное было редкостью. Мы бомбили цели, которые находились рядом с войсками, чуть ли не на переднем крае. Если экипаж покидал самолет, немцы быстро его находили.

Бывало, что не только немцы сбивали. Особенно в начале войны Пе-2 часто принимали за Ме-110. Силуэты у них похожие, Пе-2 тоже с двумя киями, только немного потолще, но с земли это не особо видно. Да зенитчики и не всегда старались разобраться. Бывало, зарядят, бах – и так удачно, что с первого раза сбивают свой самолет. Были случаи, когда истребители нападали. Обычно их жалели, почти не отстреливались, ракетами подавали сигнал: «Я свой самолет». Если истребитель видел наш сигнал и одумывался, то все разрешалось благополучно, а если твердолобо лез напролом, тут уж приходилось обстреливать, чтобы он все-таки отошел.

Выстрелами из ракетницы можно было попытаться и отпугнуть немецкий истребитель, если закончились патроны или заклинило пулемет. Впрочем, и то и другое случалось редко. При умелом использовании боекомплекта для боя с истребителями хватало. Ты ведь не будешь жать на гашетку, пока ствол не перегреется?! Если говорить об устойчивости Пе-2 к боевым повреждениям, то, на мой взгляд, машина живучая. В экипаже в равной степени гибли летчики и штурмана. Стрелки-радисты чуть чаще, но ненамного. В большинстве случаев погибали экипажами. Мы так за время войны девяносто шесть экипажей потеряли.

В этот же день, как мы вернулись на свой аэродром, нас направили в санаторий в Ленинград. Но пробыли мы там меньше суток: ночь переночевали, а утром за нами приехали, сказали, что летчиков в полку не хватает, поэтому нам надо срочно возвращаться. Ну, надо, значит, надо. Вернулись мы на аэродром в Гатчину. Нас учили, и мы верили, что жизнью можно и нужно жертвовать за Родину и за Сталина. Вот скажи мне тогда Сталин: «Прыгни с третьего этажа во имя Победы!» – я бы, конечно, помаялся перед окошком, как лягушка перед ужом, но все равно б выпрыгнул. Такое воспитание. Мы не кричали: «За Родину! За Сталина!», но верили, что воюем именно за них.

В середине марта мы полетели на свободную охоту и в районе Струги Красные обнаружили немецкий эшелон, который шел к Ленинграду. Естественно, попытались его разбомбить. У нас с собой было шесть ФАБ-100. На каждом заходе по одной-две бомбы сбрасывали. Однако попробуй тут попади! Бомбы ложились то справа, то слева от полотна. В лучшем случае в двух-трех метрах от состава. Соответственно, эшелон продолжал идти, сбросить его с пути не удавалось. Кроме того, на эшелоне стояли зенитки, которые в одном из заходов сбили кок на одном из моторов и сделали несколько дырок в фюзеляже. Пока мы делали заходы на эшелон, из облаков вывалился самолет Ю-52. Мы пытались его атаковать, но он нырнул под защиту зениток и ходил вдоль эшелона на малой высоте. Так мы его и не сбили. Зато на последнем заходе мы все-таки сумели попасть в рельсы впереди эшелона. Фашистский паровоз уткнулся в воронку, завалился, и около него сразу же свалилось еще штук шесть или семь вагонов. Пере-

дали мы на КП информацию о том, что произошло. И вскоре после этого пришли штурмовики и доделали нашу работу.

В тот же период, благодаря разведанным, полученным нашим экипажем, был послан полк на аэродром в Тарту, и там было уничтожено около тридцати самолетов противника.

К концу марта мы стали продвигаться на запад. В очередном вылете на охоту потеряли экипаж Толи Калино. Это был один из лучших наших экипажей, у него штурманом летал Богомяков, а стрелком-радистом Абдуллаев. Мы тогда на охоту группой полетели. Вышли на железнодорожную станцию Эммаиихви, что чуть западнее Нарвы. На ней стоял эшелон с танками. Когда зашли второй раз, самолет Калино, который летел немного впереди, подбили, и он горящим врезался в эшелон.

Летом 1944 года дивизия участвовала в Выборгской операции. Кроме вылетов на бомбардировку противника, частенько выходили на разведку передвижений войск противника до Выборга, а также по территории Финляндии до Хельсинки и обратно. Летали когда с прикрытием, а когда и без. Финские и немецкие истребители регулярно пытались нас атаковать, однако у нас уже опыт был, и давать врагу отпор мы к тому времени умели, как надо.

Однажды нашему звену поставили задачу разбомбить электростанцию ТЭЦ и плотину на канале в районе Выборга. Мы тогда по-прежнему стояли на аэродроме Гатчина и, согласно заданию, перелетели на аэродром Пушкин, там нам подвесили по две ФАБ-500 на каждый самолет, и мы взлетели оттуда около двух часов дня. Над аэродромом набрали высоту восемь тысяч метров и пошли к Выборгу. На подходе нас встретила зенитная артиллерия. Мы отвернули, ушли на запад, потом прошли по финской территории на север, развернулись на восток. Пикированием вышли на электростанцию. На высоте четыре тысячи метров «сделали площадку», я прицелился. Дождавшись точки ввода, мы вошли в пикирование и на высоте около двух тысяч метров сбросили бомбы. В результате мы попали аккуратно в электростанцию и разбили плотину. Спустились на бреющий, чтобы уйти от возможных атак истребителей и зенитной артиллерии, и благополучно вернулись. Чуть позднее наш экипаж уже в одиночку выполнял схожее задание в Восточной Пруссии. У города Фридлянда мы разбомбили плотину.

В середине сентября 1944 года с аэродрома Гатчина перелетели на аэродром Молосковицы, а к концу сентября перебазировались под Тарту. Там аэродрома не было, и, чтобы посадить наш полк, закатали неубранное картофельное поле. Мы там всего двое суток пробыли, и нас перебросили под Таллин на аэродром Рапла. А уже к октябрю нас перебазировали под Вильнюс, а оттуда на аэродром Прены под Каунасом, откуда начали вести боевые действия в Восточной Пруссии. Каждый день приходилось делать по два-три вылета. Хотя до этого и в более сложные годы делали не больше одного-двух.

– ***Каким было отношение жителей Прибалтики к советским войскам?***

– Я могу судить только по собственным ощущениям. Как человек, побывавший в тот период и в Латвии, и в Литве, и в Эстонии, уверенно скажу: если и было что-то в душе у них негативное, то внешне ничего не проявлялось. А в Литве мне даже два раза пришлось быть шафером на свадьбе у местных жителей. Чем обусловлено тогдашнее хорошее отношение? С одной стороны, люди только-только освободились от немцев, которые их особенно медом не кормили. Как результат, прибалты к нам относились если и не хорошо, то, во всяком случае, лояльно. Но есть и еще одна возможная причина. Во время войны нас в большинстве случаев размещали по деревням, которые находились не дальше чем в 5–10 километрах от аэродрома: от двух до шести человек на хату. И хозяева всегда были рады нашему появлению, ведь нам паек выдавали, мы то детишкам шоколадку дать могли, то еще что... Возможно, что отчасти и поэтому нас на литовские свадьбы приглашали.

В декабре 1944-го я стал штурманом эскадрильи. Ведущих групп из нашего полка (трех летчиков и трех штурманов) направили под Кенигсберг в одну из стрелковых дивизий, где было организовано ознакомление летного состава с целями, которые придется бомбить при

взятии Кенигсберга. Нас одели в солдатские шинели и шапки, провели по окопам, дали нам стереотрубы, показали цели, которые надо будет поразить при атаке противника. После чего на командном пункте одной из армий командующим была проведена игра по действиям всех войск с началом взятия города.

14 января начались боевые действия под Кенигсбергом. Нам очень много пришлось летать, а погода при этом не всегда была удовлетворительной. Помню, первый вылет на Кенигсберг я сделал на высоте шестьсот метров. Тогда я вел эскадрилью на бомбометание. В воздухе держалась дымка, так что еле просматривались объекты. Ориентироваться было тяжело, но тем не менее мы нашли свою цель, отбомбились и все невредимыми вернулись на аэродром.

Штурм Кенигсберга был назначен на 6 апреля. В нем участвовало более двух тысяч самолетов. В том числе и наша 276-я дивизия. Причем, когда все части атаковали Кенигсберг, перед нами была поставлена цель действовать по аэродрому Нойтиф, который был западнее города. Там было сосредоточено много истребителей. И мы должны были не допустить их вылета. Мы там, как положено, отбомбились и успешно выполнили задание.

Остальные части наносили удары по укрепленным фортам в районе города. 9 апреля командующий Кенигсбергским гарнизоном генерал Ляш сдал город. После этого наши войска стали пробиваться на запад, в район Пилау.

Что запомнилось тогда: по всему побережью на протяжении примерно тридцати километров было полно немецкой техники. Буквально через каждые десять шагов можно было увидеть танк, машину или орудие.

Это все мы видели, когда летали на бомбометание Пилау. Взятие города состоялось 4 мая. А два своих последних боевых вылета я совершил в район Данцига 8 мая 1945 года.

– ***Что считалось более опасным: зенитки или истребители?***

– Все было не медом и даже не сахаром. Фашистские зенитки особенно стали беспокоить года с 44-го, когда у них зенитная артиллерия стала оборудоваться радиолокационными прицелами, и, таким образом, они стали бить намного точнее. Но, пожалуй, истребитель хуже, ведь от зенитного огня можно уклониться, а истребитель если подойдет к тебе на пятьдесят метров, то так может расфуговать, что только ключья полетят. Что же касается того, какой истребитель был опаснее – «мессер» или «фоккер». Скажу так: «мессеров» вплоть до 1944-го в воздухе было гораздо больше, и враг это был сильный. Однако у «Фокке-Вульфа-190» лобовая часть больше, двигатели мощнее, ему проще было подойти к нашей машине, поэтому, наверное, он опаснее. Хотя наш стрелок-радист успешно сбивал и тех и других.

– ***Каким для Вас был День Победы?***

– Большого ажиотажа по поводу конкретного дня 9 мая у меня не было. Дело в том, что мне и так было ясно: война движется к концу. Несколько раз мне приходилось лидировать истребителей из района Восточной Пруссии на север, где в Латвии была окружена немецкая группировка. Ребята-истребители уже откуда-то знали, что за первую половину мая война окончится. А когда мы взяли Кенигсберг и Пилау, то у меня тоже в этом не осталось сомнений.

Хотя, конечно, ощущение радости все равно было. Нам объявили о Победе где-то в полночь. У нас в полку многие это встретили так же, как и везде: с криком, со свистом, со стрельбой. И где-то до половины третьего продолжался восторженный шум, гам. Потом все улеглось спать. А утром нас подняли по тревоге. Мы пришли на командный пункт, и нам опять поставили задачу. В результате мы 9 мая просидели примерно часов до трех дня в готовности наносить удар по оставшейся около Данцига немецкой группировке. Однако в три нам объявили отбой. И, надо сказать, даже тогда не было каких-то излишних выпивонов-заливонков, все пофотографировались эскадрильями и стали готовиться к перебазированию на новое место.

Обобщая, скажу, что за годы войны наш полк совершил почти пять тысяч вылетов, уничтожил на земле 241 самолет, 67 самолетов в воздухе, 152 танка, 29 бронемашин, 950 автомашин с войсками, подавил 108 артбатарей, 90 зенитных батарей, 80 складов боеприпасов, 5 железнодорожных станций и много других объектов противника.

Сам я закончил войну старшим лейтенантом, совершил 196 боевых вылетов и был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Богдана Хмельницкого, орденом Александра Невского, орденом Отечественной войны и орденом Красной Звезды.

Был представлен на звание Героя Советского Союза. Тогда ведь давать Героя полагалось за сто пятьдесят дневных вылетов на самолете Пе-2. И даже была получена из наградного отдела телеграмма, что из полка нас троих представили к этой награде: меня, Васю Сизова и Мишу Ершова. Причем у Сизова было вообще больше трехсот пятидесяти вылетов: сто восемьдесят на Пе-2 и примерно столько же на У-2. Да и у Миши Ершова примерно столько же. Однако война уже закончилась, и, видимо, в наградном отделе решили давать награды выборочно. В результате в 1948 году мне вместо Героя дали третий орден Красного Знамени, а Васе и Мише – по ордену Отечественной войны.

К слову, Миша Ершов был летчиком в моем экипаже, наверное, последние вылетов сто двадцать. До него у меня сначала летчиком был Сырчин, потом сержант Аркаша Веселков, Саша Пашуев и несколько других. А радистом у меня почти все время был Коля Савчук. Я с ним сделал около полутора сотен вылетов. Когда нас представляли к званию Героя, Колю представили к третьей «Славе». Он сбил шесть самолетов за время войны, и ему за это «Славу» дали всех трех степеней.

Вспоминается ли мне война? Войну вспоминать неприятно из-за смертей, которые окружали нас тогда. Но воспоминания о ней мне дороги, ведь это моя молодость...

Смольский Николай Тимофеевич

Я родился 6 января 1923 года в деревне Яньково Стародубского района Брянской области в семье рабочего, выходца из крестьян, бывшего матроса-краснофлотца Балтийского флота. Мать, уроженка г. Стародуб, из мещан.

В годовалом возрасте меня привезли в Москву, где работал отец. В семь лет я пошел учиться в среднюю школу № 13 Дзержинского района Москвы, а в 1939 году, после окончания 9-го класса, поступил в аэроклуб нашего района. Как-то я заметил, что один из товарищей куда-то стал исчезать. «Сергея, где ты пропадаешь?» – «Я учусь в аэроклубе». – «А что это такое?» Он рассказал. «А где он находится?» – «В районе Сретенки. Если пройдешь медкомиссию, то тоже поступишь». – «А что?! Пойду!» Пошел, но меня забраковали из-за высокого давления: «Приходите через несколько дней, мало ли, давление скачет». Через несколько дней я пришел вместе с одноклассником, и он прошел тест вместо меня. Вот так я поступил в аэроклуб.

Учился в десятом классе и одновременно постигал основы теории и практики летного мастерства. В июне 1940 года закончил школу и одновременно курс обучения в аэроклубе, налетав самостоятельно около двенадцати часов на самолете У-2.

Мне предложили поступить в военную авиационную школу пилотов. Поскольку мне еще не было 18 лет, я написал заявление о добровольном вступлении в ряды Красной Армии. В июле 1940 года в группе учлетов Дзержинского аэроклуба прибыл на станцию Поставы в Западной Белоруссии, близ границы с Литвой. На территорию, которая только несколько месяцев тому назад была освобождена от польской и литовской властей и вошла в состав СССР.

Наша Поставская военная авиационная школа пилотов была только что образована и состояла из двух отрядов. 1-й отряд был сформирован из солдат срочной службы, призванных в армию из разных областей страны. Наш 2-й отряд был сформирован из выпускников Дзержинского и Таганского аэроклубов Москвы и по своему образовательному уровню был выше, чем 1-й отряд, так как состоял из выпускников 10-х классов школ, техникумов и студентов 1-го и 2-го курсов вузов Москвы. С первым отрядом мы не очень были дружны. У нас был разный, как теперь говорят, менталитет.

Поначалу много времени тратили на то, чтобы самих себя обеспечить и жильем, и питанием, и дровами. Так что учеба была на первых порах чуть ли не второстепенной. Курсанты школы несли караульную службу, охраняя стоянку самолетов, бензохранилище, продовольственные и вещевые склады, мастерские, здания казарм и дома начальствующего состава. В программе занятий была также строевая и стрелковая подготовка. Тем не менее за зиму прошли теорию, матчасть Р-5 и СБ. В мае 1941-го теоретические занятия были прекращены, и оба отряда занялись только полетной практикой, для чего мы перебазировались из зимних казарм в летние палаточные лагеря близ селения Михалишки, где находился основной аэродром, отстоящий от железнодорожной станции Поставы на 60 км. К 22 июня мы практически закончили программу на Р-5 – она была не очень большая, поскольку Р-5 не так уж сильно отличался от У-2.

22 июня 1941 года все курсанты с утра были на аэродроме. В 11 часов услышали по радио о нападении Германии на СССР. Полеты были прекращены. Мы стали дооснащать самолеты вооружением, крепили бомбодержатели, завершали ремонтные работы, заправляли баки бензином, маслом, водой.

Всего на самолетной стоянке находилось около 50 самолетов У-2, Р-5 и СБ. Они стояли двумя рядами, как обычно в мирное время. В военное время самолеты должны быть рассредоточены по всему периметру аэродрома и замаскированы. Ничего этого, по непонятным причинам, сделано не было. Думаю, дело в том, что наш начальник училища, полковник Тимофеев,

был стреляный воробей. Он ждал указаний сверху о рассредоточении самолетов, боясь самостоятельно принять решение. В то время за это могли посадить.

Около самолетов работали два отряда курсантов (около 200 человек), а также инструкторский и технический состав (около 100 человек). В 17 часов мы слышали гул моторов. Все повернули головы в сторону гула и увидели девятку двухмоторных самолетов, летевших на высоте около 1000 метров. Так как никаких сигналов воздушной тревоги не было, все решили, что это возвращаются наши бомбардировщики после налета на немцев. Мы даже не заметили кресты на крыльях самолетов. А это были Ю-88, немного похожие на наши СБ. За первой девяткой следовала вторая, а за ней шестерка самолетов. Мы стояли, разинув рты, как замороженные. Никаких криков или паники не было. Я понял, что это немцы, только когда увидел отделяющиеся от самолета бомбы. Сразу упал на землю, и тут же началась жуткая какофония. Когда все стихло, я поднял голову и понял, что остался цел и невредим. Горело 20–25 самолетов, остальные были уничтожены или повреждены. Позже только один СБ и один У-2 смогли взлететь. Кругом раздавались крики и стоны. Все курсанты и техники, оставшиеся невредимыми, стали вытаскивать раненых из-под горящих самолетов, которые периодически взрывались.

Поступил приказ складывать отдельно мертвых, отдельно раненых. Подъехало несколько грузовиков, и мы погрузили раненых на эти машины. В качестве сопровождающих на них сели курсанты и офицеры. Они уехали на ближайшую железнодорожную станцию Гудогай. Немцы вечером того же дня выбросили на станцию десант, и судьба раненых и сопровождавших их сослуживцев нам неизвестна. Мертвых мы закопали на краю аэродрома, а вечером оставшиеся около 80 человек курсантов, техников и офицеров двинулись в путь к своим казармам, находившимся от аэродрома приблизительно в 60 км. Шли всю ночь и только к 16 часам 23 июня добрались до нашей основной базы в Поставах. Командование сообщило, что, если пойдут вагоны, мы отправимся в глубь страны. Если же вагонов не будет, придется защищаться с помощью винтовок. Я бы не сказал, что морально мы были подавлены. Мы считали, что это просто оплошность и мы все равно победим, но немножко приуныли, когда нам сказали, что пока не будет эшелона, надо рыть окопы. Информация о том, что, если пойдут танки, их пропускать, а уже пехоту, которая идет за танками, шпекать из наших винтовок, тоже не радовала. Делать нечего – начали рыть окопы. Днем 24 июня на станцию Постава прибыл паровоз и около 15 пустых вагонов и платформ, на которые очень быстро было погружено все оборудование и имущество, хранившееся на складах нашей школы. Мы удрали буквально из-под носа приближающихся немцев, преследуемые артиллерийской стрельбой и гулом танковых моторов.

Дальний путь изобилдовал бомбежками, особенно на крупной станции Орша, где во время воздушной тревоги наш эшелон стоял рядом с эшелонами с горючим. Была такая каша! Как мы бежали!

Наконец мы прибыли в город Чкалов. Здесь из остатков разбитых и эвакуированных из западных областей авиационных школ была сформирована 3-я ЧВАШП (Чкаловская военная авиационная школа пилотов). Нас сначала поместили в здание, которое занимала 1-я ЧВАШП. Мы там прожили недели две-три или больше. Помню, чтобы быть более или менее прилично одетым, когда идешь в увольнение, приходилось собирать у кого сапоги, у кого брюки... Когда вернешься, все раздашь, и останутся на тебе какие-то обноски...

Обмундирование получили, когда нашу школу разместили в двух селах Чкаловской области – Чебенки и Черный отрог. Зимой 41-го начали программу СБ. Дали немного теории, и начали летать на лыжах. Что сказать о СБ? Хороший самолет. Больше запомнились проблемы с кормежкой. Те, кто идет на полеты, получают дополнительный паек, а если ты в карауле – тебе ничего. Когда этот паек привозили, все старались прорваться и ухватить то, что там давали.

В марте 42-го года закончили программу, налетаив самостоятельно на СБ примерно двадцать часов.

Нас, выпускников-сержантов, направили в 34-й запасной авиационный полк, находившийся в Ижевске. В нем мы должны были пройти переучивание на самолет Ил-2. Переучивание шло очень медленно. Сначала следовало научиться летать на учебном спортивном самолете УТ-2, а затем пересест на спарку, которых было всего две или три, и только потом на боевой Ил-2. С апреля и до ноября я ни разу не летал. Мы только ходили на теоретические занятия, но в основном несли караульную службу и выполняли хозяйственные работы. Можно было просидеть там года полтора или два, да так и отвоевать там всю войну. Был у нас дальний, километрах в пяти от казарм, караул. Там было бензохранилище и, самое главное, картофельный склад. При заступлении в этот караул караульным выдавали сухой паек на трое суток, в который входила, ко всему прочему, картошка. Они ее не брали, отдавали ребятам, которые оставались в казарме, а сами с этого склада воровали. И вот однажды я был назначен начальником караула. Пришли туда. Ну что?! Первым делом надо идти за картошкой. Открываем замок, набираем ведро картошки, приносим и начинаем чистить. Вдруг нагрянул начальник гарнизона, полковник со свитой штабников. Кто-то из штабников цап помойное ведро, куда мы чистили картошку, и прямо под нос начальнику гарнизона: «Здесь богато живут, видишь, как неэкономно чистят. Эти очистки еще есть можно. Где брали картошку?» – «С собой принесли». – «Где остальная картошка?» Я уже не помню, что лепетал. «Кто нес картошку?» – «Никто». – «Чего ты нам мозги вкручиваешь?! Вы воруете картошку, вы расхищаете социалистическую собственность!» И меня, как начальника караула, на гауптвахту бессрочно до суда. Проходят сутки, двое...

Появился начальник гарнизона. Я говорю: «Разрешите обратиться?» – «Обращайся, что у тебя?» – «Зачем доводить до суда? Мне все равно, как защищать Родину – летчиком или с винтовкой в руках. Спишите меня как негодного к летной работе, пусть меня направят на фронт». – «Нет, таких негодяев, как ты, надо судить. Ишь, захотел убежать на фронт!» Короче говоря, дело кислое. Проходит еще несколько дней. Нас на гауптвахте собралось человек восемь. И вдруг приходит из штаба какой-то человек и говорит: «Мы вам устроим «Беломорканал». Если будете работать хорошо, то с вас снимут вашу вину и забудем об этом». Что делать? «Будете заниматься лесозаготовкой». – «Хорошо». Меня опять делают старшим. Посадили на трактор, дали брезентовые рукавицы, топоры, пилы и поехали. Нужно было подготавливать дрова для гарнизона на зиму. Время уже октябрь. Начинаются холода. Первые дней пять все работали нормально. Потом ребята начали разлагаться. Кто-то раздобыл самогон, кто-то к девчонкам пошел и так далее. Короче говоря, я понял, что тут еще хуже погорю. Все-таки мы какую-то норму выполняли и бревна отправляли в гарнизон. Так продолжалось около трех недель. Вдруг приезжает из гарнизона Володя Ермаков (мы потом с ним вместе были в боевом полку): «Ребята, грузите, что нарубили, и сами садитесь». Привез нас в гарнизон, а там сняли с нас вину. Вот тут я начал искать возможность вырваться на фронт. Я тогда так думал: «Ведь спросят меня дети, а что ты делал, папа, когда все воевали? Что я скажу?..» В штабе ЗАПа в писарях сидел один из моих однокашников, и, когда составлялись списки отправляемых на фронт, я упрямил его включить меня.

В начале ноября 1942 года мы прибыли в действующую армию в 6-й бомбардировочный авиаполк, базировавшийся в районе железнодорожной станции Балабаново между Москвой и Калугой. Этот полк был разбит в пух и прах, как, впрочем, и вся 204-я бомбардировочная дивизия. Кроме командира полка, оставалось примерно четыре экипажа.

По дивизии был выпущен приказ, запрещающий бомбометание с пикирования. По рассказам, получилось так. Пришла на цель девятка. Самолеты растянулись и пикируют поодиночке. А точка ввода в пикирование одна. Первого пропустили, но по нему зенитчики пристрелялись и второго срубили, за ним третьего, четвертого... Только девятый сообразил и сбросил бомбы с горизонтального полета. Вернулись домой два самолета – первый и последний. Поэтому была по дивизии команда – пикирование отменить, бомбить в группе. Стали зна-

комиться с Пе-2. Причем спарок не было. Обучение происходило так: обучаемый сидел за спиной летчика и смотрел за манипуляциями, которые тот проделывал. Летчик, в свою очередь, комментировал свои действия. Сначала пробежки, поднятие хвоста, потом три-пять полетов (взлет сложный – чуть-чуть один мотор сильнее работает, тут же его повело). Ломали самолеты и на взлете, и на посадке, но без жертв. Жертвы начались позже. Первый случай произошел, когда начали учиться летать строем. Один мой товарищ, с которым мы вместе прибыли, Калмыков Сережа, после взлета стал пристраиваться к ведущему. Догнал самолет, не рассчитал и крылом сшиб одну шайбу. Испугался, штурвал от себя, чтобы уйти вниз, а высота-то 150 метров! Грохнулся. Самолет вдребезги, сам погиб и стрелка убил. А ведущий с отбитой шайбой сделал круг, нормально сел. Второй случай был после боевого вылета. Группу распустили, и один из летчиков перепутал направление захода на посадку. Зашел по ветру. Снижается, снижается, а до земли не может коснуться. Дал газ на второй круг, но уже не хватило высоты. Врезался в самолетную стоянку, экипаж погубил, убил кого-то из технарей. Два самолета вышли из строя. И такие потери были...

Вообще, Пе-2 строгий в управлении самолет, особенно на взлете и посадке. Зато в воздухе очень хорошо слушается рулей.

На первый боевой вылет в конце февраля 43-го года я пошел, имея примерно часов 30–40 часов общего налета на СБ и Пе-2. До того как раскис аэродром, мы сделали примерно четыре-пять вылетов на бомбардировку коммуникации, в основном железнодорожных узлов – Брянск, Рославль, Унеча. Летали обычно девяткой, строем «клин», иногда – восьмеркой, один раз ходили шестеркой – не хватало летчиков. Всего я выполнил 11 вылетов, в которых мы потеряли пять самолетов в основном от зенитного огня. Немцы хорошо прикрывали узлы и великолепно «брали высоту» – даже первые разрывы снарядов всегда были на высоте полета наших самолетов. Вообще они не страшные. Ты не слышишь взрывов, ты слышишь шум моторов, а это вроде какие-то хлопушки.

В апреле мне присвоили звание «младший лейтенант», а в конце мая за десять вылетов наградили орденом Красной Звезды. Кроме того, я стал командиром звена.

В середине мая на аэродроме произошел трагический эпизод, в результате которого я мог погибнуть. Из боевого вылета вернулась соседняя 1-я эскадрилья нашего полка. Командир эскадрильи зарулил к своей стоянке. Его самолет окружили технари, подошел кое-кто из летного состава, в том числе и я. Мне любопытно было посмотреть, много ли пробоев имел самолет. Я еще обратил внимание, что бомбовый люк закрыт неплотно. Экипаж только что выключил моторы, но находился еще в самолете, собираясь сойти на землю. Бегло оглядев самолет, я пошел к стоянке своего самолета. Сделав всего 15–18 шагов, я услышал за спиной характерный звук открываемого бомболюка и вслед за ним сильный взрыв. Оказывается, в бомболюке осталась бомба, выпавшая, когда кто-то из техников дернул за створку неплотно закрытого бомболюка. Восемь человек погибло и десять было ранено. При этом я получил небольшой осколок в спину.

– *Приходилось пользоваться пулеметами, стоявшими у летчика?*

– В последнем боевом вылете, о котором я еще расскажу, стрелял, но не прицельно.

– *Как Вы оцениваете Пе-2?*

– Хороший самолет. Кабина удобная, но несколько тесноватая. Все необходимые для пилотирования приборы были. Отказов техники у меня не было – двигатели работали нормально. Оборонительное вооружение – крупнокалиберный пулемет БТ у стрелка вниз, у штурмана – вверх и ШКАС у стрелка. Это слабовато, особенно против «Фокке-Вульфа».

– *Сколько брали бомб?*

– Шестьсот килограмм. Если недалеко и можно взять меньше горючего, то брали до тонны. В девятке обязательно были экипажи, выполнявшие фотоконтроль.

– *Какая была окраска самолета?*

– Самолет был зеленого цвета. Никаких рисунков на нем не было.

– *Экипажи были постоянными?*

– Да. Конечно, иногда могли быть какие-то замены, кто-то прихворнул, в силу каких-то других обстоятельств. Отношения в экипаже были как между сослуживцами. В нашем полку получилось так, что вскоре после прибытия нашей группы прибыла группа штурманов. Их просто назначили в экипажи. Стрелками чаще всего летали кто-то из мотористов. Так что в моем экипаже поначалу офицеров вообще не было – все сержанты, и только в апреле нам со штурманом присвоили звания.

Последний, одиннадцатый, боевой вылет я совершил на аэроузел Сеща. Утром встали, позавтракали, пришли к самолетам – ждем команды. После обеда пришло распоряжение готовиться к вылету. Сказали, что это аэроузел, а не просто аэродром. Там будет сильное зенитное и истребительное прикрытие. Настраивали на то, чтобы не расслаблялись. Штурманы принялись прокладывать маршрут, намечать ориентиры. Наше дело простое – ориентироваться по ведущему. Наше звено должно было быть правым. Я хоть был аттестован на командира звена, но в вылете шел как рядовой летчик. В голову полезли разные мысли: «Черт его знает, какая там тебе участь уготована...» Сказать, что был особый мандраж, – нет, не было. От линии фронта до Сещи по прямой было около 200 км, а с учетом проложенного маршрута набиралось 250–280 км. Удар был назначен на 20 часов 10 июня 1943 года. В боевом вылете участвовало по одной эскадрильи от всех пяти полков нашей 204-й авиадивизии. Наша эскадрилья была замыкающей в колонне. Этому вылету, имевшему катастрофические последствия для всей эскадрильи, предшествовали следующие события. В апреле нам прислали майора Агеева, снятого с должности командира полка ночных бомбардировщиков По-2. Полеты на Пе-2 он освоил уже в нашем полку. Перед этим вылетом он совершил два-три боевых вылета на Пе-2. Можно сказать, что у него практически не было опыта вождения групп самолетов. За несколько дней до вылета мы получили три новые машины, и все звено управления вместе с командиром село на эти машины.

Вылет проходил нормально. Шли плотным строем, так, чтобы крыло своего самолета было немножко сзади хвоста впереди идущего и чуть в сторону, чтобы в спутную струю не попасть. Держишь строй, больше ни о чем не думаешь. Подошли к цели на высоте 4000 метров, рассредоточились. Огонь был сильный, но мы отбомбились, не потеряв ни одного самолета. Поскольку у истребителей запас горючего был небольшой, они ушли с первыми девятками. Ведущий Агеев прошел еще немного вперед и «блинчиком» стал разворачиваться на свою территорию, а надо было бы энергичнее... Как только мы встали на обратный курс, как на нас навалилась группа немецких истребителей, «Фокке-Вульф-190». Ведущий попытался оторваться от истребителей, пользуясь тем, что его самолет имел более мощные моторы. Фактически он стал удирать, бросив остальную группу. Девятка превратилась в «кишку». Немецкие истребители сначала разделились с левым звеном, сбив один за другим три самолета Игнатова, Корпачева и командира звена Зайцева. Потом они срубили моего крайнего правого. Я шел в правом звене, но левым внутренним... И тут началось... Истребитель дал очередь, попал по правому мотору, палка встала. Я стал отставать. Два или три снаряда разорвались в кабине. Осколками мне рассекло губу и левую бровь. Штурман Петр Кукушкин рухнул на пол. Его здорово покалечило: один глаз был выбит, второй мог смотреть, но подрезало какие-то нервы и не поднималось веко. Вместо левого плеча – куски мяса... Командир нашего звена Володя Волков уходит вперед... Я дал штурвал от себя и пошел вниз. Под каким углом, черт его знает. Во время перехода в пикирование возникла невесомость, и штурман, лежавший на полу, всплыл. А у него оба глаза закрыты, и он инстинктивно схватился за ручку аварийного срыва колпака. Фонарь сорвало, меня чуть не высосало из кабины.

Уже никаких немецких истребителей. Пожара тоже нет. Земля близко, надо выводить. Какая высота?! Приборная доска разбита! Я потянул штурвал на себя. Вывел чуть ли не над самыми деревьями. Идем над лесом на одном двигателе со снижением. Вдруг, на мое счастье, впереди засветлела поляна! Я сразу зажигание левого мотора выключил. Машина просела. Плюхнулись. Крылом саданул по одиночному дереву. Потерял сознание. Когда открыл глаза, надо мной стояли стрелок Виктор Масоха, три женщины и ребяташки. Это они вытащили меня и штурмана из кабины. Самолет с разбитым крылом лежал метрах в пятнадцати. Женщины сказали, что эта территория занята немцами и до линии фронта 30–35 км. Они посоветовали зайти в сарайчик, стоявший на окраине небольшого хутора на краю поляны, и перевязать раны. Мы так и сделали, взяв с собой бортпаек. Принесли ведро воды. Я говорю: «Дождемся темноты, пойдем на восток». Закурили – у нас были маленькие тоненькие папиросы. Сидим. Штурман лежит, стонет. Закурили по второй. Рассуждаем, что делать с Петей. И ведь не сработала голова, что к месту падения самолета приедут или придут. Вдруг тарахтит автомашина. Смотрим в щель – бог ты мой! Выпрыгивают – кто в немецкой форме, кто в телогрейках – полицаи. Обегают сарайчик, залегли в траву. «Что будем делать, командир?» – спрашивает стрелок. «Будем отстреливаться. Последнюю пулю – себе». Мы так были воспитаны. Полицаи кричат: «Для вас война окончилась, выходите, сопротивление бесполезно, вы окружены! Так для вас будет лучше». Мы молчим. Проходит 5 минут. Они кричат: «Выходите, будем стрелять!» Мы молчим. Начинается стрельба – пока пугают, стреляют выше сарая. Потом началось – полетели щепки. Я выстрелил в щель три или четыре раза. Но, когда пуля попала мне в бедро, думаю, сейчас попадут в живот, я через сутки в муках сдохну. Зачем ждать? Я приложил пистолет к виску и нажал на спусковой крючок, но выстрела не произошло. Случилось то, что случалось иногда в тире, когда я стрелял по мишеням. Движущиеся части пистолета ТТ не дошли до крайнего переднего положения. Я жал на курок изо всех сил, позабыв, что надо стукнуть ладонью по затыльнику пистолета и можно будет стрелять до следующей задержки. Стрелок схватил меня за руку: «Николай, не надо». И я безвольно опустил пистолет. В это время дверцы сарайчика распахнулись. Раздались крики: «Руки вверх!» Я говорю стрелку: «Вставай. Все! Отлетались». – «Не могу. Обе ноги перебиты». Обыскали, сорвали с меня орден Красной Звезды. Стрелка и штурмана положили на брезент и понесли. Я самостоятельно дошел до машины. Нас привезли в пехотную прифронтовую часть. Ввели в деревенскую избу. Время ужина. Все сидят, едят что-то. Нам тоже сразу предложили по котелку, но мы отказались. Ночью нас погрузили на машину, и в Смоленск. Там был большой лагерь, а в бывшей школе был устроен госпиталь, в котором работали русские врачи. Прошла пара дней, лежим в палате, нас человек семь-десять. Смотрю, вводят в рваном комбинезоне нашего командира, Агеева. Сделал вид, что его не знаю. Встал и пошел в туалет. Через некоторое время он вышел. Я говорю: «Так вы не долетели?» – «Нет, у самой линии фронта меня последнего сбили». На этом мы расстались.

Примерно через месяц меня выписали из санчасти в общий лагерь. Условия были относительно сносные, но голодали. Пришлось сапоги променять на хлеб и какие-то ботинки.

Вскоре сформировали команду из летного состава и отправили в Лодзь в лагерь Люфтваффе. В нем было с десятков барачных бараков общего лагеря, два карантинных барака, несколько отдельно от общего лагеря стоял барак для старшего офицерского состава и барак перебежчиков. Все они были окружены колючей проволокой. Между бараками перебежчиков и бараками общего лагеря было основательное ограждение, а между карантинным и общим лагерем просто проволока. Нас сначала определили в карантин. Туда заглядывали власовцы. Ввели пропаганду. Приносили колоды карт, свои газеты. Ввели себя очень лояльно и хотели понравиться. Потом нас перевели в общий лагерь.

Там я встретил летчика Литвиненко из 10-го Дальнего разведывательного полка. Он рассказал, что, когда эскадрилья исчезла, был большой шум. Никто не знал, куда мы делись. Его

послали посмотреть, не перелетели ли мы к немцам. Он пролетел один аэродром, его обстреляли, а на втором аэродроме срубили, попал в плен. Встретил я и командира звена Володю Волкова. Отдельно, за колючей проволокой, стоял барак перебежчиков. Мы гуляли с Володей и видим – Мишин! Штурман из соседней эскадрильи. Володя говорит: «Слушай, как ты сюда попал?! Это барак перебежчиков!» – «Вы бы оказались в той ситуации, я бы на вас посмотрел». – «Чем твоя ситуация отлична от нашей?» Поцапались и разошлись. Весной 45-го мимо аэродрома, где стоял мой полк, гнали колонну освобожденных пленных. В штаб забежал человек, говорит: «Ребята, это какая часть? А то я без документов». Ему сказали. Говорит: «Я Смольский. Дайте мне мою летную книжку». Короче говоря, ему отдали мою летную книжку. Это был Мишин. Ермакова в то время в полку не было. Когда он приехал, ему описали приходившего человека, но прошло-то больше полутора лет, и он не вспомнил. Но у него засело, что Смольский из той девятки остался жив. Только в 91-м году он нашел меня. А что стало с Мишиным, я не знаю...

В Лодзи меня допрашивали. Никаких там мучений, никаких пыток не было, но психологическое давление оказывали: «Вам было бы лучше говорить всю правду, мы будем задавать вопросы, если вы будете врать, говорить неправду, это будет учтено не в вашу пользу. Мы знаем о вас очень много». – «Я рядовой летчик. Только что прибыл в полк. Что я могу сказать?» – «С какого аэродрома вы вылетали?» И дают мне карту. Я показываю на свой ложный аэродром. «Нет. Вот этот ведь ваш аэродром». Показывают на наш, но я настаиваю, что они не правы. Меня два раза на допрос вызывали, но я им был не интересен, ничего не знал. А вот майор Агеев им, видимо, был интересен. Он жил в отдельном бараке. Вообще, летчики в звании от майора и выше жили отдельно. Что он там говорил, шут его знает, но мы с Володей Волковым осудили его между собой.

А потом мы с Володей попали в разные команды, и пути наши разошлись. Знаю, что он бежал, его поймали и кончили. Встретился в лагере и познакомился с Героем Советского Союза Валентином Ситновым. Как-то он говорит: «Николай, тут намечается побег. Будешь участвовать?» – «Конечно». Они решили сделать подкоп из уборной. В эту вонючую жижу поставили через очко табуретку, начали копать. Но грунт осыпался и просел. Немцы заметили, нашли табуретку, которые были пронумерованы. Выстроили барак, которому принадлежала табуретка. «Кто?» Молчок, все стоят. «Будете наказаны. Лишаем вас питания». Никто не выдал! Мы понемножку помогали им, от себя отщипывали. Продержали их двое или трое суток, а потом стали кормить. А Ситнов сказал: «Я все равно уйду». И действительно, он и еще двое ушли через проволоку. Привели их через день. Говорят: «Они будут расстреляны за побег». Но я не знаю, расстреляли их или нет.

Старшим по барак у нас был Алексей Ляшенко. Уже после освобождения я его встретил в проверочном лагере в России. Я об этом позже расскажу.

В октябре 43-го сто пятьдесят человек летного состава были отправлены на работы в город Регенсбург. Везли нас в трех вагонах по 50 человек в каждом. В процессе переезда из соседнего вагона бежало примерно 21 человек. Немцы обозлились, начали лупить оставшихся, а потом перевели в разряд штрафной команды.

Через неделю нас опять в вагонах перевезли в местечко Фильцек (Бавария), где закладывался фундамент какого-то завода. Работа была тяжелая, питание плохое, и мы стали слабеть, превращаться в доходяг. Первое время, когда мы приехали, не было эсэсовцев. Работали еле-еле. Два человека берут одну доску и несут от вагонов штабелевать. А потом пришли эсэсовцы с палками и плетками... Тут уже не двое одну доску несут, а один две доски. И темп! По-русски: «Побыстрей, побыстрей!» Я старался увильнуть от работы. Бывало, зайду в сарай вроде по делу, залезу подальше и лежу, холодно, правда. Учитывая скудное питание и тяжелую работу, стал доходить, слабеть. В феврале у меня окончательно развалились ботинки, и я не вышел на работу. Вошел начальник охраны: «Что такое?!» Стукнул мне раза три по загривку и погнал

в строй. Он отдал команду идти на работу, а мне говорит: «Сейчас я тебя обуя». Ведет меня в каптерку, где у них какая-то обувь и одежда. Там были деревянные долбленные башмаки. В принципе достаточно удобные, но у меня большой подъем и 45-й размер, а там только маленькие – 43-й. Я одеваю, говорю: «Малы». Он начал мне сапогом сверху ногу заталкивать, и острые грани обуви содрали кожу чуть не до кости, но зачихнул. Вторую так же. Раны стали кровоточить. Он говорит: «Иди на работу». Дали охранника и пошли. Иду, хромаю. Отошли от лагеря. Охранник говорит: «Садись». Сняли эти башмаки, он вынул нож и стал подрезать выемку под пятку и острую грань на подъеме: «Попробуй». Лучше, конечно, но дело было сделано – раны кровоточили. Так мы несколько раз останавливались. А я уже доходил, и мне как-то уже было безразлично. Думаю: «Какая разница? Сейчас будет заражение крови, помучаюсь и сдохну. Чего тянуть?» Я тогда ему говорю (по-немецки немножко понимал и сам мог составить фразу): «Застрели меня. Я сойду с дороги и пойду в лес, а ты скажешь, что пытался бежать». – «Нет! Нет! Садись, будем отдыхать». Эти два километра до работы мы шли часа два. На входе в рабочую зону стояли два эсэсовца и два солдата: «Почему опоздали?» Ответил конвоир: «Он болен. Просил, чтобы его застрелил». Старший эсэсовец, самый лютый, по-моему, наркоман: «Ты хочешь, чтобы тебя застрелили?» – «Да». Он дает команду солдату, который стоял рядом с ним, изготовиться. «Иди». Я думаю: «Слава богу! Сейчас все кончится». Пошел. Десять шагов – выстрела нет. Двадцать шагов – выстрела нет. Тридцать... Я думаю: «Промажет, попадет в живот, опять мучиться». Прошел шагов пятьдесят. Окрик: «Цүрюк!» Возвращаюсь. Думаю: «Мучения будут продолжаться». Эсэсовец говорит тому солдату, который меня привел: «Веди его к старшему, пусть ему легкую работу дадут». Так я стал истопником печурки, к которой подходили наши ребята и немецкие рабочие, чтобы погреть руки, воды вскипятить.

Прошло около семи дней. Раны на ногах не заживали, ноги опухали, но я вынужден был ходить на работу. Грязные портянки усугубляли положение. Я был форменный доходяга. Голова ничего не соображала. Я ждал смерти. И вдруг нам назначили нового начальника лагеря. Вечером, когда мы приходили с работы, у нас отбирали всю верхнюю одежду и уносили в другое помещение. Мы оставались в нижнем белье. Это делалось для предотвращения побегов, хотя окна помещений были заделаны колючей проволокой, двери на ночь запирали на замок и вокруг бараков ходили часовые. Команда была штрафной, и с нами не церемонились. Новый начальник лагеря, пожилой человек, решил пройти по трем комнатам нашего барака и посмотреть нам в лицо. С ним были два солдата и переводчик. Мы выстроились около своих двухэтажных нар. В комнате было жарко, и многие, в том числе и я, были в одних кальсонах. Вид у меня был такой, что, поравнявшись со мной, он спросил: «Что с ним?»

Переводчик из наших пленных сказал, что я плохо хожу, ослабел и не могу работать. Начальник сказал, что завтра меня надо отвести к врачу и пусть он даст направление в шталаг. Шталаг – это интернациональный лагерь, там можно выжить!

На следующий день нас троих привели к врачу. Врач стоял на площадке 2-го этажа, а мы у входной двери 1-го этажа. Я по дороге говорю конвоиру: «Фельдфебель сказал: меня в шталаг. Вы скажите врачу, что меня в шталаг». – «Я! Я! Скажу». Врач вышел, ему объяснили, что с нами «Три дня освобождения». И вдруг в разговор вклинивается этот солдат и говорит, что фельдфебель вчера на обходе сказал, что этот работать не может, его надо отправить в шталаг. Врач согласился. Все! Я получил индульгенцию! На следующий день с этим же солдатом меня повезли в шталаг. В шталаге размещались все военнопленные, кроме советских. Советских военнопленных использовали только для обслуживания лагеря, на работах по кухне, разгрузке вагонов и так далее. Они жили в двух отдельно стоящих бараках, отделенных от лагеря колючей проволокой. Там же находилась и санчасть. Военнопленные интернационального лагеря не работали.

Помню, я иду по лагерю, смотрю, везет работяга тачку с картошкой, никто на него не пикирует, чтобы украсть! Окурки лежат – и их никто не подбирает! Да это рай на земле!

Конечно, интернациональный лагерь... У них там бассейн, волейбольные, баскетбольные площадки, они там не работают.

Меня поместили в санчасть. Начали лечить ноги, но самое главное, еды было вдоволь – недоеденные остатки баланды приносили из иностранного лагеря. Я просыпаюсь, около меня стоит полный котелок вполне питательной баланды. Я его съем и опять засыпаю. Уже через пару недель такой режим дал результаты – меня перевели в общий русский блок, я уже мог работать. Сначала работал на кухне, а потом попал в портновскую мастерскую. Поначалу в лагере была только сапожная. В ней наши пленные делали ботинки, тапочки и тайно продавали пленным иностранцам. Монетой были сигареты. Пачка американских сигарет была эквивалентна двум пачкам французских сигарет. За пачку французских сигарет можно было получить на воле небольшую буханку черного хлеба. Немцы старались, чтобы мы с иностранцами не контактировали, очевидно боясь коммунистической агитации, хотя у нас даже таких мыслей и не было. Уже при нас организовалась портновская мастерская. Собрали нас человек тридцать летчиков и сказали: «Будете портными». Кто-то сразу сел за машинку (машинки у них уже были с электрическим приводом, а не как у нас, ножным). Я хоть и не попал на машину, но все равно научился шить. И первое, что я сделал, когда вернулся домой, это сшил себе брюки. Меня и еще троих поставили на «тряпочки» – нам привозили тюки одежды, снятой с убитых или раненых. Сортировали нижнюю одежду, верхнюю, гимнастерки, кителя. Что-то можно подремонтировать, а та, которая уже не годна для ремонта, шла на заплатки. Ее нужно распороть. Естественно, сразу же стали шить «калым» на продажу – трусы, брюки, рубашки. Главным по сбыту стал я. Обедать мы ходили в свой блок мимо калитки, которая вела в иностранный лагерь. Конвоир шел впереди, а после обеда он же вел нас обратно мимо той же самой калитки в мастерскую. Моя задача, как спекулянта, была незаметно спикировать в иностранный лагерь – проскочить в эту калитку, быстро продать и вернуться обратно, когда наши будут возвращаться с обеда. Это было рискованным делом, но зато я имел треть от продажи. Конечно, мы выбрали себе французскую одежду, чтобы не отличаться от иностранцев, и все же один раз меня поймали. Был в охране интернационального лагеря одноглазый унтер-офицер, фронтовик. Только я в калиточку нырнул, тут он мне навстречу: «Иди сюда. Ты русский?» Я что-то залепетал. Он мне рукояткой пистолета раз, два. Привел меня в дежурку, там еще несколько раз приложил. Говорит: «Если еще раз я тебя поймаю, на тебя пишу рапорт, чтобы тебя послали в концлагерь, потому что ты ходишь агитировать». Ему невдомек, что мне до лампочки вся агитация, но после этого я стал осторожнее.

Наступил 45-й год. Немцы уже понимали, что война проиграна. Помню, один из наших конвоиров, когда его спрашивали, что он будет делать, когда наши придут, говорил, что залезет на дерево и будет отстреливаться до последнего. Мы потом над ним подшутили: обычно он вешал шинель на две петельки, пришитые под плечами. Мы гвозди загнули так, что сразу шинель не снять. Ох он ругался!

К весне стали над нами пролетать самолеты союзников. Начали объявлять воздушные тревоги. Выкопали щели около барака. Освободили нас американцы 22 апреля. У ворот появился танк, с него спрыгнули два-три человека. Старший офицер лагеря построил охрану, подошел к американцам, отрапортовал. Мы хлынули наружу. Американцы перевели нас в находившиеся неподалеку казармы, а лагерь стали набивать пленными немцами. Поменялись местами... Я бы не сказал, что появилось желание отомстить. К самим немцам ненависти не было. Наоборот, я проникся уважением к их пунктуальности, аккуратности, к тому, как они относятся к труду. Но, конечно, мы зажили вольной жизнью. Стали ходить на грабежи. Кто понахальней, заходили в дома, требовали еду, одежду. Я стырил велосипед, который стоял прислоненным к стене дома. Раздобыли оружие. Дня через три после освобождения пошли брать склад. Нам сказали, что в нем полно тканей. А американцы стали вводить немецкую полицию, у которой были только дубинки. Немцы приехали на машине, хотели навести порядок, наши их

обстреляли. Они смотались. Вдруг на джипах мчатся американцы. Несколько выстрелов вверх, ребята испугались. Собрали митинг. Сказали: «Все! На этом ставим точку. Если будут подобные случаи, будем подавлять самым безжалостным образом. Вы должны разделиться на батальоны, роты, взводы, выбрать командиров и навести порядок». Летчики, которые и так держались вместе, назначили старшего, создали взвод. В конце мая американцы подошли около 200 «Студебекеров». Началась посадка. А все же обарахлились! Сначала грузим свое барахло, а потом сами, как туристы-мешочники, поверх скарба садимся. Тронулись. Впереди идет «Виллис», а сзади – санитарная машина. Водители-негры гонят страшно. Ехали несколько часов. Привезли нас в Чехословакию, в Чешские Будеевицы, входившие в зону оккупации советских войск. Там нам говорят: «Завтра пойдете пешком в Австрию. Идти около 100 километров». Мы приуныли. Как же так? У нас чемоданы, всякое барахло мы везем на Родину. Разгрузились, повыбрасывали лишнее. Оставили только одеяла и продукты. Шли пешком в Австрию около трех суток. Пришли в местечко Цветль. Обустроили себе лагерь. По прошествии двух или трех недель нас частями отправили в пассажирских вагонах на Родину.

Вышли мы из поезда под городом Невель на железнодорожной станции Опухлики. Вроде играет оркестр, нас хорошо встречают, построились и пошли. Смотрим, колючая проволока, часовые по углам – опять попали в лагерь! Мы, летчики, так и держались вместе и тут попали в одну землянку, как сформированное подразделение. Ничего плохого о проверочном лагере не могу сказать, издевательств не было. Конечно, и кормили неважнецки, и жили в сырых землянках. Начались основательные допросы, с повторами. Мы должны были писать показания друг о друге – как он вел себя в таком-то лагере, что из себя представлял, можешь ли ты за него поручиться. Давали понять, что если что-то скроешь, то тебя самого накажут. Я был чистым, ни в какие сговоры с немцами не вступал. Главное, все этапы моего плена могли подтвердить свидетели: с кем-то я был в Смоленске, с кем-то на работах и так далее. А вот помнишь, я говорил, у нас старший по бараку в Лодзи был Лешка Ляшенко? Он искал кого-то, кто мог подтвердить его пребывание в Лодзи, и ко мне тоже приставал. Я ему говорю: «Знаешь, Лешка, вроде ты парень ничего, хороший, но тебя сделали старшим по бараку. У немцев очень строгая субординация. Они старшими назначали только старших по званию. У нас в бараке было четыре капитана, а ты старший лейтенант. Тебя сделали старшим по бараку. Почему? За какие заслуги? Тем более что вас вызвали куда-то, проводили беседы, интересовались, кто что говорит, и так далее. Так что, Леша, на счет Лодзи я писать ничего не буду. Зачем мне свою голову подставлять?»

Выбрался я из этого лагеря в числе первых где-то в ноябре 1945 года, пробыв в нем два-три месяца. Когда освободился, дали документ о том, что прошел проверку, чтобы явился в военкомат. В 43-м мать получила на меня похоронку. Всей девятке написали, что погибли, сражаясь за Родину. Так что она смогла получить какое-то пособие. Командиры в этом плане молодцы были, если бы написали «пропал без вести», то никакого пособия. Сам я ей не писал, даже будучи в проверочном лагере, – понимал, что дело может кончиться плохо. Так что мое появление было весьма неожиданным.

Я понимал, что после плена я человек второго сорта. По объявлению пошел в школу мастеров пенициллинового производства, которое было на территории московского мясокомбината. Но все равно рвался в авиацию. Когда закончил школу мастеров пенициллинового производства, послал документы в Сасово Рязанской области в школу гражданских летчиков. Там меня забраковали по кровяному давлению. Председатель комиссии говорит: «Я могу вас сейчас зачислить, ваше давление 140 на пределе. Война окончилась. Если вы попадете в авиацию, то каждые полгода будут медосмотры, и через год-два вас спишут, и надо будет устраиваться в жизни. Какое у вас образование?» – «Десять классов». – «Знаете что, идите и учитесь». Приехал из Сасово, говорю родителям: «Потянете, если я пойду учиться?» – «Да». И я поступил в Московский химико-технологический институт мясной и молочной промышленности.

Ермаков Владимир Яковлевич

Я человек деревенский – родился и рос в селе Сосновка Тамбовской области. Мой отец, Яков Никифорович Ермаков, окончил учительскую семинарию и до революции преподавал в церковно-приходской школе. После революции работал в сельской школе, где директором был Рамзин, отец братьев Рамзиных, проходивших по делу «Промпартии». Когда этот процесс начался в 1929–1930 годах, то почти всех учителей замели. Отец, видя такое дело, вспомнил, что его приглашали работать в школу в пригороде Тамбова (тогда он назывался завод № 244, а сейчас город Котовск). Он погрузил нас и вещишки в товарный и увез. Там, под Тамбовом, был военлеспхоз, в котором была начальная, четырехлетняя, школа. Классная комната была одна: первый ряд столов – это первый класс, второй ряд – второй класс, третий ряд – третий, четвертый – это четвертый класс. Все эти четыре ряда я у отца прошел. К тому времени, как я окончил школу, отец закончил вечерний факультет Тамбовского педагогического института, и мы переехали в Тамбов, где в местной школе он стал преподавать русский язык и литературу. Жили небогато, на съемной комнате – уборная во дворе, плита дровяная. Правда, у меня были велосипед и фотоаппарат «Турист». Очень хотел «Фотокор», но уже денег не было. Перед войной отменили карточки, но, помню, сахар продавали только по 300 граммов в руки. Хлеба было достаточно: 85 копеек – черный, рубль десять – пеклеванный серый, рубль семьдесят – белый, а за два восемьдесят можно было купить здоровый каравай ситного.

Закончив девятый класс, в пионерском лагере вместе со своим приятелем Лево́й Владимировым посмотрел фильм «Истребители». Мы загорелись и решили идти в летчики. С начала нового учебного года записались в аэроклуб, в котором тогда учились без отрыва от производства или учебы. Меня зачислили в первое отделение. Прошло немного времени, и обучать в аэроклубе стали с отрывом от учебы. Встал вопрос о том, что надо бросать школу. Я уже ходил учиться только в аэроклуб, но мама пришла к начальнику училища, высказала свое недовольство, на что начальник училища только развел руками – это дело добровольное. Меня отчислили. Когда я вернулся в школу, надо мной стали потешаться: «А! Летчик вернулся!» Я разозлился, пришел к начальнику аэроклуба, все ему рассказал, и меня зачислили во вновь формирующееся одиннадцатое отделение. Мать, конечно, переживала, но со временем свылась, да и стипендия в 500 рублей (250 на питание и 250 на квартиру) была хорошим подспорьем в хозяйстве. А вот отец Левки – начальник учебной части артиллерийского училища, полковник – не разрешил сыну бросить учебу. После десятилетки он пошел учиться в это училище и остался командиром учебного взвода. У него старший брат погиб, поэтому отец его держал, хотя тот и рвался на фронт.

Аэроклуб окончил весной 1941 года. Вот тут сыграло роль мое отчисление: курсантов с первого по шестое отделение отправили в Качинское училище, а с шестого по одиннадцатое оставили в Тамбовской школе пилотов. Так я не стал истребителем. Матери говорю: «Это ты все! Сейчас был бы истребителем, а теперь бомбер!»

Нас быстро распределили по эскадрильям, и мы начали летать на Р-5, даже не пройдя теорию. Закончили Р-5 и тут же начали СБ. В воскресенье 22 июня был хороший день, чуть моросил дождик. Вдруг объявили всем посадку. Мы собрались у репродуктора и прослушали объявление Молотова. Мы были страшно обижены! Завтра-послезавтра немцев разобьют, а мы на войне так и не побываем! Но потом пошли сообщения об оставленных нашими войсками городах, и постепенно наша тревога исчезла. В конце лета училище погрузили в эшелоны и перебазировали в Джизак. Туда ехали месяц. Приехали – бензина нет, а нам бы уже быстрее закончить учебу, да на войну...

Что запомнилось из училищной жизни? Старшиной отряда у нас был сержант Хивря. Участник финской войны, награжденный медалью «За отвагу». Спали тогда нагишом на двухъ-

ярусных койках в одном большом помещении с цементным полом. Команда «Подъем» – сержант стоит с секундомером. Если не уложились в норму и в строю оказались не совсем одетыми, то все должны были раздеться донага и лечь в постель под одеяло. Снова команда «Подъем». И так до нормы. Зарядка с нагрузкой. «Кобыла» во всю длину перед столовой не перепрыгнул – еду не получишь. При этом ни одного нецензурного слова. Никаких неуставных проявлений.

В мае 1942 года я закончил программу СБ. Сдал на «отлично» технику пилотирования. Но поскольку у меня и моих товарищей не было и часа теоретических занятий, нас отправили в Чкаловскую школу учиться на Ил-2, а заодно и проходить теорию. Приехали, только начали изучать Ил-2, как нам присвоили звание «сержант» и отправили в 34-й ЗАП в Ижевск, доучиваться. Немножко полетали, нас сажают на поезд – и на станцию Алабино под Москву в штаб 1-й воздушной армии. Набралось нас человек пятнадцать. В это время в каждой воздушной армии сформировали учебную бригаду из трех полков – истребительного, бомбардировочного и штурмового. Выстроились мы. Генерал Худяков отобрал самых рослых: меня, Смольского и еще кого-то. «Этих в 6-й полк на Пе-2 летать. Остальные – на Ил-2». – «Я же учился на Ил-2!» – «Ничего-ничего, на Пе-2 нужны высокие и с длинными ногами». Вот так я оказался в 6-м полку на Пе-2. К этому времени я имел примерно 30 часов налета на У-2, 15 – на Р-5, 12 – на СБ и около двух часов на Ил-2.

Конечно, Пе-2 намного сложнее, чем Ил-2, но ничего, быстренько его освоили. Самолеты делали в Казани, и мне потом несколько раз приходилось туда ездить за ними. Сразу самолет не получишь – очередь. Деньков пять приходилось ждать. В город ходили через кладбище. Шли мимо могилы Петлякова. Какой-то шутник на памятнике нацарапал: «За шасси спасибо, а планер сам испытал». В общем и целом я с ним согласен. Самолет был на посадке сложный. Хотя если все делать, как положено, то садится он мягко. Но стоит допустить ошибку – потерять скорость или при касании отдать штурвал от себя, – то она начнет прыгать – будь здоров! Может и на крыло свалиться.

В этой учебной бригаде отработали взлет – посадка – зона, и нас перевели в 6-й бомбардировочный полк, который был выделен для доучивания и введения в строй пополнения. Тут уже мы прошли боевое применение, полеты по маршруту. Уже стали более-менее подготовленными летчиками. Надо сказать, что моему полку не повезло. В июне 1943 года при налете на аэроузел Сеща полк целиком потерял вылетавшую девятку. Ну, тебе Смольский об этом рассказывал. Никто не видел, куда она делась! Нет ее, и все! Вплоть до того, что думали, может, они к немцам перелетели! Послали экипаж из 10-го разведывательного полка, чтобы посмотрел, не сидят ли где у немцев, но его сбили. После этой эпопеи полк еще повоевал немного, поучаствовал в Курской битве, хотя самолетов почти не осталось – ходили шестеркой от всего полка. А потом ушли на переформировку. Вскоре вышел указ о присвоении 204-й дивизии полковника Андреева звания 3-й Гвардейской. В указе нашего полка не оказалось, потому что в положении о присвоении гвардейского звания говорилось, что к моменту издания указа в строю должно быть не менее 25 % экипажей, заслуживших звание. Тогда полк был переведен во 2-ю воздушную армию к Красовскому в 219-ю дивизию.

Во 2-й воздушной армии было два корпуса: 6-й гвардейский Полбина и наш 4-й. Полбинский корпус был пикирующий, а наш нет. До середины 1944 года мы бомбили только с горизонтального полета. Редко когда с плавного пикирования с высот три-четыре тысячи метров. На некоторых машинах даже решетки снимали. После Львовской операции нас отвели на переформировку, и группу летчиков нашего полка отправили к Полбину учиться новым тактическим приемам. Полбин лично с нашей группой занимался, рассказывал, водил нас сперва на полигон, а потом и на боевые вылеты. Причем у них в корпусе перенастраивали автоматы пикирования. Обычно автомат выводил самолет с перегрузкой три с половиной, а полбинцы перенастраивали его на перегрузку пять с половиной (перегрузка шесть была уже критической

для планера). Это позволяло пикировать с 1200 метров, но, конечно, по лицу сопки и слюни, веки закрываются – тяжело. После этого обучения я стал, можно сказать, помешан на пикировании. Но надо тебе сказать, что пикирование хорошо по точечным целям, а иногда надо просто прислать пять девяток и смешать все с землей, и тут никакого пикирования не надо. Тем не менее мне очень понравился метод. Вспоминаются два случая. Как-то я выскочил на малой высоте к аэродрому, смотрю, в лесу, на полянке, расположился народ. Стоит командир полка в середине, что-то там рассказывает. О, думаю, я вам сейчас покажу выучку настоящего пикировщика!!! Делаю боевой разворот, набираю высоту 1200 метров и на них пикирую. Мне потом рассказывают: «Мы глянули, мать честная, на нас «пешка» пикирует! Она же не выйдет ни за что!» Я вывел метрах на трехстах, боевой разворот, зашел, сел. Получил втык от командира полка.

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.