

ВОЙНА И МЫ

# АРТЕМ ДРАБКИН



За нашу  
Советскую Родину!

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

«ВСЕ ОБЪЕКТЫ  
РАЗБОМБИЛИ МЫ ДОТЛА»

# **ВОЙНА и МЫ**

**ВОЕННОЕ ДЕЛО ГЛАЗАМИ ГРАЖДАНИНА**

**Артем Драбкин**

**Я ДРАЛСЯ  
НА  
БОМБАРДИРОВЩИКЕ**

**«ВСЕ ОБЪЕКТЫ  
РАЗБОМБИЛИ МЫ ДОТЛА»**

МОСКВА  
«ЯУЗА»  
«ЭКСМО»  
2010

УДК 355/359  
ББК68  
Д 72

*Сканирование: vstakbankov*  
*Обработка: Vitautus*

## Оформление серии П. Волкова

По материалам сайта «Я помню» [www.iremember.ru](http://www.iremember.ru)

**Драбкин А. В.**

Д 72 Я дрался на бомбардировщике / Артем Драбкин. —  
М. : Яуза : Эксмо, 2010. — 256 с. — (Война и мы).

ISBN 978-5-699-40375-2

НОВАЯ книга от автора бестселлеров «Я дрался на Т-34», «Я дрался на Ил-2» и «Я дрался на Пе-2»! Собрание воспоминаний летчиков Великой Отечественной, воевавших на бомбардировщиках Пе-8, Ил-4, Б-25, А-20 и др. Налеты на железнодорожные узлы и вражеские столицы, удары по стратегическим объектам и коммуникациям противника, торпедные и топмачтовые атаки — на боевом счету героев этой книги сотни смертельно опасных заданий, успех которых зависел от каждого члена экипажа — командиров кораблей, пилотов, штурманов, бортинженеров, стрелков-радиистов. 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 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-40375-2

© Драбкин А. В., 2010  
© ООО «Издательство «Яуза», 2010  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2010

В книге собраны воспоминания летчиков, штурманов и стрелков бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25 и А-20. Экипажи этих самолетов выполняли самые различные миссии — налеты на железнодорожные узлы, столицы государств-противников, сброс агентов в тыл врага, торпедные и топмачтовые атаки кораблей противника. Объединяет их вместе коллективный ратный труд. Успех или неудача вылета зависела от собранности и внимательности каждого члена экипажа: от командира корабля, который «должен быть как дирижер оркестра», до хвостового стрелка, который должен вовремя законтрить хвостовое колесо, чтобы на разбеге машину не повело в сторону. Ежедневный труд, напряжение многочасовых вылетов, огонь зениток и атаки истребителей, покидание горящего самолета и многодневные блуждания по вражеской территории — это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю людей, чьи рассказы представлены в этой книге.





**ПШЕНКО**  
**Владимир Арсеньевич**

Я родился 2 января 1923 года в Белоруссии. 2 июня 1941 года я был зачислен курсантом в Борисовскую авиационную школу пилотов. У меня лично предчувствия надвигающейся войны не было, но в училище инструктора нам говорили: «Ребята, ваша задача быстрее готовиться, мало ли что произойдет».

Училище находилось в лагерях возле райцентра Крупка. В воскресенье 22 июня мы пошли отдыхать на речку. В 8 часов утра над аэродромом появился У-2 и стал кружиться, пуская красные ракеты. Потом сирена загудела. Мы с реки бегом на аэродром. Я запомнил, что батальонный комиссар училища, с двумя шпалами в петлицах, стоял и плакал: «Началась война». Настрой был такой — быстрее закончить изучение самолета. Чтобы все уже летали на Р-5 и к осени пошли в бой. Разгромим немцев!

Тут же нас стали учить, как стрелять из пулемета, ручного и станкового, на случай нападения на аэродром. Учеба — смех один: «Заряжай, разряжай. Все понял? Молодёц! Кто следующий?» Вскоре инструктора стали выполнять боевые задания на «Р-5» и «СБ», а нас, первогодок, послали возить для них бомбы со складов, что находились на окраине города Борисова.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Приехали туда ночью на пяти машинах по 15 человек курсантов в каждой — бомбы-то тяжелые. Начали грузить. И вдруг налет! «САБы»! Зенитки стреляют! А мы бомбы нагружаем на автомашины. Сотка нам показалась перышком, так мы их быстро грузили. Эти бомбы мы возили почти сутки без перерыва. Отступление первых дней войны воспринималось с недоумением. Был такой фильм «Если завтра война», нам, курсантам, крутили его через день. Мы считали, что мы непобедимы! Среди курсантов был сын Павлова, который тоже пришел курсантом, как и я. И он на третий день из лагеря уехал к отцу в Минск. Уехал — нет и нет его. Появился он на пятый день. Говорит: «Ребята, дело плохо. Немцы вот-вот будут в Минске». И все. Никто его больше не видел. Он уехал, а куда — неизвестно.

На седьмой день войны поступила команда: «Вечером после ужина построиться. С собой взять только противогаз. Личные вещи привезут потом». Инструктора на оставшихся самолетах Р-5 и СБ улетели, а четыре неисправных самолета СБ и два самолета Р-5 мы подожгли — прокололи плоскость штыками, факел бросили и ушли. Откровенно говоря, было страшно, даже паника началась, ведь мы не знали, что будет дальше...

— *Среди инструкторов были потери?*

— Да. Пошли Р-5 на боевое задание, истребители так посшибали — 5 самолетов не вернулось.

Мы три ночи — днем дороги контролировались немецкими самолетами — шли пешком через Могилев, до Брянска почти 300 км. В итоге мы попали на аэро-



дром Алсуфьево. Только сели ужинать, как немец налетел. Сирена! Бомбы близко от нас рвутся. Паника! Мы все из столовой бежать... Вскоре нам подогнали товарняк. Вагоны грязные — в них до этого скот эвакуировали. Приказали ломать ветки, брать сено из копен и застилать пол. Так мы и сделали. Спрашиваем у своего командира, хорошего мужика, Сенкевича: «Куда нас повезут?» — «В Сибирь». Подъехали к Москве. Трое суток стояли на окраине города. Завтракать, обедать и ужинать ходили в какую-то воинскую часть. А вскоре поезд повез нас дальше, как потом выяснилось, в Омскую авиационную школу пилотов.

Стали летать. Программу на Р-5 я закончил в декабре 1941 года, и меня перевели в Бежскую авиационную школу пилотов для обучения на СБ. А там — горючего нет, полетов никаких. Весь 1942 год мы занимались сельским хозяйством — сажали, пололи, убирали урожай. Питание слабенькое. Свои хорошие шинели из синего сукна и сапоги мы отдали для фронта, взамен получив ботинки с обмотками и солдатские шинели. Только в конце 1942 года пришли инструктора, и мы начали летать на СБ. В течение трех месяцев я закончил программу, и 8 марта 1943 года мне было присвоено звание младший лейтенант. Но чтобы на фронт попасть, надо было учиться дальше или на Пе-2, или на Ил-4. Мне повезло — попал в дальнюю авиацию, и меня направили в Корши в Высшую школу штурманов, куда я приехал в апреле 1943-го.

Несколько месяцев прозанимались теорией, а в начале июня переехали в Троицк на аэродром Кумысное, где стал летать на Ил-4. У инструктора было два курсанта. Когда мы закончили дневную программу и перешли на ночную, мой друг и напарник Игорь Вой-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

нов разбился при заходе на посадку. Недели две я сидел без самолета, пока меня другой инструктор не взял.

— *Ваше впечатление от СБ и Ил-4?*

— СБ — самолет простой. Это переходная машина от Р-5 к Ил-4. Ил-4 — современный дальний бомбардировщик, у которого и оборудование совершенно другое, и пилотирование. Хотя Ил-4 мне нравился — на нем можно было хорошо летать и в простых, и в сложных условиях, все же он был очень капризным самолетом и многих летчиков унес на тот свет. Строгим он был при взлете, и летчики со средней подготовкой часто не могли выдержать направление взлета. Особенно был капризным на посадке: если чересчур выбрать триммер, а потом потребуется самолет чуть-чуть подтянуть, то при увеличении оборотов двигателей самолет шел на кабрирование. У нас так один летчик чуть мертвую петлю не сделал. Самолет сорвался, и он погиб.

Кроме того, отсутствие автопилота и второго летчика приводило к тому, что при выполнении полетов продолжительностью шесть, а то и девять часов летчик после посадки выходил из самолета, шатаясь от усталости. Бывало, придешь после боевого вылета в столовую, выпьешь 100 грамм — и пьяный вусмерть. Очень истощается нервная система, и чаще, чем два-три раза в неделю? не полетишь.

— *Какое было отношение в авиации к Ер-2?*

— Не совсем хорошее. Сам он красиво выглядел, но летный состав, и особенно технический, на него обижался. Планер неплохой, а двигатель — никуда.

Ресурс маленький. Помню, уже после войны тренировались перед парадом. Прошли раз, прошли два, садимся, на 5—6 самолетах начинают менять двигатель. Там ремонт, там ремонт. А наши техники Ил-4 посмотрели, зачехлили и пошли.

— *Б-25?*

— Особого качества. Надежный самолет, особенно двигатель. Технику работать было легко. Открыл капот, посмотрел, платочком вытер и закрыл. Нигде подтеков масла нет. Ничего нет. Самолет устойчивый, и вооружение на нем сильнее было, чем на Ил-4. У нас только один УБТ был 12,7 калибра и ШКАС впереди и в хвосте стояли. А у них пушки были. К тому же на Б-25 был второй пилот.

— *Сколько всего вы сделали боевых вылетов?*

— Всего я сделал 80 боевых вылетов. Надо еще учитывать и то, что нам редко давали цели возле переднего края. Обычно летали далеко. Летом, так всю ночь в воздухе проводили. Кроме того, нас же нужно обеспечить и топливом, и бомбами, а это не одна сотня тонн. Случалось, что бывали перебои с топливом. Но вообще снабжали нас неплохо, а кормили просто отлично, особенно это ощущалось после курсантской полуголодной жизни, когда на ужин давали две картошки «в мундире», ложечку сахара, кружку чая и два кусочка хлеба.

Закончил программу на Ил-4 в августе 1943 года. Обучение начинали двенадцать экипажей, а закончили только четыре — один погиб, другой самолет сло-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

мал, третий заблудился. И все — не на чем летать! Нас пригласил в Троицк начальник училища Герой СССР Беляков. Побеседовал, сфотографировался с экипажами. Угостил нас в столовой обедом, пропустили по 100 грамм. Всех поцеловал, обнял и сказал: «Ребята, я вам желаю здоровья, не погибнуть. Мне жалко вас, молодых, так рано отправлять на фронт, но ничего не поделаешь». Мы даже расплакались. И он плакал.

Я приехал в Монино в сентябре 1943 года в 16-й Гвардейский авиационный дальнебомбардировочный полк и был зачислен в 3-ю эскадрилью, командовал которой хороший командир Храпов Петр Иванович, будущий Герой Советского Союза. В это время в полку было всего 13 экипажей из положенных 32. Кого сбили, кто при отказе двигателя садился ночью и погиб, а кто в живых остался, но еще не мог летать. В эскадрилье было всего четыре летчика. Постепенно стали приходиться со школ еще экипажи, и с конца 1943 года начались боевые вылеты. Перед этим, конечно, проверили технику пилотирования. Меня вызывал командир полка, участник войны в Испании и с Финляндией, Анатолий Маркович Цейгин: «Вот вам, молодому летчику, вручаем новый самолет. Береги его!»

Летать начал с аэродрома Выползово на Таллин, Ригу, Любаву. В основном бомбили аэродромы, военно-морские базы, военно-промышленные объекты, железнодорожные объекты. Летали только ночью. Дневных вылетов у меня всего три: на Кенигсберг, на Берлин и на разведку погоды в район Данцига. В Данцигской бухте шла погрузка войск. Тогда сказали: «Любыми путями, но привези все данные». Всю дорогу я шел на бредущем, чтобы не сбили. Счастье, что пришел домой и задачу выполнил. А когда на Кенигсберг летали днем, то там столько самолетов было, что сна-

чала было страшновато. Все думал, как бы не столкнуться. Между нами ходят наши же истребители. Ко мне подошел один. Открывает фонарь, рукой показывает: «Здорово!» Бомбы пошли. Он юрк вниз, посмотрел, куда упали бомбы. Догоняет и показывает большим пальцем вверх: «Во!» Значит, попал.

На Берлин мы взлетали с Белостока в сложнейших условиях: гроза, ливневый дождь. Взяли тогда две тонны бомб — одну тонную и в фюзеляже 10 соток. Шли метров на 300. Гроза сверкает кругом. А когда мы подошли к линии фронта, облачность поднялась. Давай набирать высоту. Над Берлином не было ни облачка. Подошли к цели, а там самолетов видимо-невидимо! Кто-то скомандовал: «Будьте внимательны! Не столкнитесь!» Немецкие истребители летали между нашими боевыми порядками, и никто — ни мы, ни они — не стрелял. Сбросили бомбы, разворот — и только бы не столкнуться. Еще четыре вылета на Берлин я сделал ночью. На земле были поставлены прожектора, которые освещали основную цель. Последний вылет делал, спрашиваю: «Где точка прицеливания?» — «Бросай туда, где не горит. Кругом горит, а вот бросайте там, где не горит». А высоту дали 2000 метров! Елки-палки, нас же насквозь прошьют мелкокалиберной зенитной артиллерией! Но оказывается, никто по нас не стрелял. Если куда-то отойдешь, там обстреляют, но над целью, над самим Берлином, никто не стрелял.

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

— В основном я смотрю за воздухом. Головой крутишь так, что после вылета шея вся красная. Штурману почти ничего не видно. И конечно, радист.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Мы пошли бомбить железнодорожный узел в Вильнюсе, и на обратном пути меня атаковали три немецких истребителя. В тот вылет стрелком-радистом у меня был старшина Станислав Себелев, который обычно летал с командиром эскадрильи и воевал чуть ли не с самого начала войны. Очень опытный, имевший на счету сбитые днем самолеты. Только благодаря ему я остался жив. Отошли от цели, истребитель зажег фару и пошел в атаку. Себелев мне командует: «Вправо, влево» — и все время стреляет. Хорошо, пулемет не отказал! Отбили атаку одного. Второй заходит, и он его сбивает. Кричит: «Ура! Горит!» Но эти двое меня еще долго преследовали. Мне пришлось снизиться с высоты 3000 до 300 метров. Все время меня догоняли, атаковали, но безрезультатно. Домой пришли — 18 пробоин в плоскости. Экипажи подтвердили, что наблюдали стрельбу и видели горящий самолет. За этот вылет меня представили к ордену Красной Звезды, а Станиславу дали орден Отечественной войны. Так что у меня есть один сбитый самолет, хоть и я потерял самолет. Как потерял? В лунную ночь очень много зависит от стрелка, поскольку истребитель будет идти ниже и стараться увидеть меня на фоне неба. У меня стрелком был опытный Леша Гудков. Один раз, 20 декабря 1944 года, я его оставил дома, а вместо него взял старшего техника-лейтенанта Толю Прача. Он все просился: «Командир, возьми меня войну посмотреть, а то домой приду и что я скажу?» — «Будет близко цель от линии фронта, я тебя возьму вместо стрелка, ты же умеешь стрелять». Техник — он все умеет. Перед вылетом, наверное для смелости, в столовой он выпил грамм 100. Я это почувствовал, говорю: «Ты, наверное, употребил?» — «Нет-нет, коман-

дир». Вылетели подсвечивать цель Мемель (Клайпеда). Первый экипаж сбросил светящиеся бомбы, я сбрасывал вторым. Через три минуты мне надо зайти и сбросить еще раз, чтобы цель освещалась непрерывно. Зашел, «САБы» сбросил. Зенитные снаряды рвутся недалеко от самолета, а этот пулемет вниз опустил и начал стрелять. Кричит «Бей гадов!!» и стреляет. Я говорю: «Прекрати». Сманеврировал, отошел от цели, но, видимо, истребитель нас засек по выстрелам пулемета и уже не выпускал из виду. При подходе к линии фронта я перестал маневрировать. Взялся переключать баки (мы основные баки, которые ближе к мотору, использовали только над целью, чтобы уменьшить вероятность остановки двигателя в результате повреждения бензопровода осколками или при разрыве струи при резком маневрировании), в этот момент между моими ногами и спиной штурмана начали рваться снаряды, выпущенные истребителем. Зарыво! Все как будто взлетело вверх. Я оказался в огне! Штурвал туда-сюда — самолет не слушается, перебито управление. В переговорное устройство кричу: «Алло, алло!» Никто меня не слышит. Посмотрел на штурмана Кречетова Ивана Николаевича, но за стеной огня его не увидел, стал кричать. И тут появилась какое-то чувство, какая-то сила над головой и говорит: «Прыгай немедленно! Не забудь кольцо!» Я за кольцо вцепился и за борт, но за что-то зацепился брезентовой лямкой унтов. Дергал-дергал — сорвал унт. Меня струей подхватило, на бок перевернулся, дернул за кольцо, в этот момент я вскользь ударился тазом о хвостовое оперение. До этого, на земле, тренировались, растянув под крылом брезент: «Как ты будешь прыгать? Показывай». Надо было изготовить-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ся, выбраться из кабины, скатиться по плоскости, отсчитать «21, 22, 23» и дернуть за кольцо. Инструктор тогда сказал: «Когда жарко будет — выпрыгнешь, никуда не денешься!» Это точно! Это я на себе испытал!

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

Приземлился я в густой еловый лес. На левой ноге один меховой носок «унтенок», на правой ноге — унт. Достал индивидуальный пакет, бинтом перемотал ногу. Вытащил пистолет. Шлемофон снял. Стянул парашют. Сел и заплакал. Минут 15—20 сидел, пока не почувствовал — прохладненько. Ну, думаю, надо выбираться. Ножом вырезал у шлемофона уши, надел. Пистолет в правую руку, компас в левую и пошел на восток. Сначала слышал стрельбу впереди. Где ползком, где пригнувшись, так и шел не знаю сколько, только смотрю, а осветительные ракеты уже по сторонам взлетают. Думаю: «Где-то здесь наши». Обрадовался. И рискнул на рассвете постучаться в крайний дом какого-то населенного пункта. Открывается шторка. Выглядывает мужчина. Я к нему с пистолетом: «Скажи, тут немцы или русские?» Он со страха окно закрыл. Потом выглянула хозяйка: «Тут немцы были. Дней 20 тому назад их прогнали». — «Если вы меня обманули, то ваш дом сожгу!» — «Нет! Нет!» Крестится. Тогда смело пошел в этот населенный пункт. Прошел по нему — никого. На обратном пути стал стучаться в дома. Слышу окрик: «Стой, кто идет?» Меня фонариком осветили: «Разряди пистолет». Вызвали начальника караула, привели меня в дом. Зажгли коптилку. Рас-



спросили, как, чего, проверили документы, обняли, отдали пистолет, пригласили медсестру, которая мне ногу забинтовала. Нашли мне обгорелые валенки, переодели в ватные брюки и фуфайку. Пошли на завтрак, где мне налили большую кружку разведенного спирта. Выпил, поел. Уложили меня в лазарет. Я пролежал весь день, но до вечера никак не мог уснуть, хотя мне и дали какие-то таблетки.

Оказывается, я попал к заградотрядовцам, которые дезертиров и блуждающих немцев отлавливали. Они мне сказали, что обязаны, согласно приказу Сталина, летный состав доставлять немедленно на аэродромы. До ближайшего аэродрома штурмовиков надо было ехать 18 километров. Дали мне сани с лошадью и охрану из двух автоматчиков — по лесам очень много бродило дезертиров с оружием. Привезли на аэродром прямо к руководителю полетов. Я своих спасителей расцеловал, поблагодарил, и они сразу поехали обратно, чтобы домой засветло попасть. Подождал, когда вернутся с задания Ил-2. Спрашиваю командира полка: «Сколько они будут в воздухе находиться?» — «Полтора часа». Чудно. У нас-то вылет длится по 6—9 часов, а тут всего полтора, а то и того меньше. Вместе с вернувшимися с задания штурмовиками пошел в столовую. А там мой штурман! Побыли на этом аэродроме пять дней. Полк должен был перевооружаться на Ил-10. Летный состав на самолете улетел в Смоленск, и мы вместе с ними. Оттуда уже самостоятельно добирались на поезде до Барановичей, в которых базировался наш полк. В общем, в часть мы вернулись через двенадцать дней. За это время НИКТО не сообщил в полк, что мы живы. Обычно ждут десять дней. Мы со штурманом появились в полку на

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

рассвете. На нас набросились, на руках понесли в столовую, целовали, обнимали. Потом командир полка велел идти отдыхать, а постель моя уже свернута. Поставили мне кровать и новую постель сделали. Они и матери сообщили, что я погиб. Но как видишь, все обошлось, правда, за то, что техника взял, мне влетело. Рассказывали, что через пару дней командир эскадрильи увидел моего стрелка: «Ты что здесь делаешь?» — «Я не полетел». — «Кто полетел?» — «Техник». Это стало известно командиру дивизии. Потом, когда мы вернулись, командир дивизии нас вызвал на беседу: «Победителей не судят. Но больше этого не делай. Техника не бери». Пожурил меня, но представление к ордену Красной Звезды зажал.

Летать я не мог, поскольку слегка обгорел и болела поясница. Да и внутреннее состояние было не ахти. Нас отправили в Солнечногорск в дом отдыха санаторного типа с углубленным осмотром и лечением. Пробыл я там 24 дня, подлечился, успокоился и вернулся в полк. Сначала слетал с командиром эскадрильи, потом самостоятельно днем. Потом сделал контрольные полеты ночью, провели меня в прожекторах.

— *Как это?*

Прожектор стоит вертикально. Я подхожу, помигал огнями, вошел в прожектор, и они тебя ведут, а ты, во-первых, должен сначала привыкнуть, ну а потом постараться вырваться. Главное, чтобы тебя не ослепили. В кабине так светло, что пылинки считать можно. Ни в коем случае нельзя смотреть на прожектор — ослепит, не увидишь приборы и разобьешься. Поэтому даешь полный накал приборам, взгляд только на них — ни направо, ни налево, и начинаешь по при-

борам маневрировать. Обычно делали резкий разворот с потерей высоты и выход из прожектора спира-лю. Я попробовал днем сделать такой маневр, кото-рый я делал ночью по приборам. Когда я увидел по горизонту то, что я обычно делал по приборам, мне стало страшно. Сразу штурвал отдал и не стал делать. Думаю: «Свалюсь!» Но так выразить можно только то-гда, когда уже сбросил бомбы. Пока ты на боевом, бьют не бьют — держи боевой курс, пока не сбросил бомбы. Как сбросил бомбы, так сразу самолет броса-ешь. Над Будапештом меня взяли примерно 15 или 18 прожекторов. Вышел оттуда с пробоинами от зе-нитных снарядов. Я все удивлялся, как они могут так резко менять высоту взрыва снаряда? Я же со скоро-стью снижаюсь, а снаряды как со «ШКАСа» идут и все время рвутся на моей высоте... Моего друга, Ивана Седых, там так били, что едва прилетел. Разворо-чена плоскость была.

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

Кстати, после этого случая, когда техники просили взять их, у нас говорили: «Иди к Володе Пшенко, он хорошо возит...»

*— Была ли у вас информация о бомбардировках союзников, которые они проводили в Германии?*

— Была. Ну, хорошо, что начали воевать. Хоть поздно, но начали.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Были в полку случаи покидания самолета из-за потери ориентировки?

— Такое было. Мой командир эскадрильи Храпов Петр Иванович и штурман Братюха Петр Васильевич хоть и не выпрыгнули, но заблудились здорово. Полк еще в Монино базировался. Вылет делали в глубокий тыл. На обратном пути пролетели аэродром. Пришли в район Ногинска, Электростали. Дело уже к рассвету. Штурман говорит: «Нам дали пеленг. Надо лететь на запад». Командир: «Это немцы нас ведут. Не полетим. Еще запроси пеленг». Он еще запрашивает: «Точно разворот на 180°. Бери курс 270 градусов и выходи на свой аэродром». Тогда он спрашивает: «А как фамилия командира полка?» На земле: «Да, что он совсем?» Ему докладывают: «Цегин». Он: «Немцы не дураки, они фамилии командиров полков знают!» Запроси фамилию замполита. А сам развернулся, взял курс на аэродром, идет. Штурман говорит: «Тяни, командир, тяни». Подходит к аэродрому, а горючего у него уже нет. Кое-как на одном моторе сел на фюзеляж, на пахоту. Вылезли, смотрят — стоят какие-то самолеты. Немцы! Он и радист занимают оборону у самолета. А штурмана и стрелка послал в разведку. Оказывается, это Монино. Перед этим вылетом его представили к Герою, но из-за этой истории командующий дальней авиацией Голованов ему Героя не дал. Он потом сделал еще полсотни вылетов. Когда закончилась война, мы перелетели в Чернигов. Командующий дальней авиацией облетал все гарнизоны. Спрашивал: «Кого обидели в награде, должности?» Собрал весь летный и инженерно-технический состав в парке около штаба корпуса. Петр подходит: «Товарищ командующий, так и так, у меня 300 вылетов, а

Героя мне так и не дали». — «Почему? Командир полка, что такое?» Потом ему кто-то из кадровиков подсказал: «Подожди-подожди, так ведь это же вы Храпов? Вы спрашивали: «Кто командир полка?» Тогда понятно! Сколько вы после этого вылетов сделали?» — «Столько-то». — «Товарищ командир полка, как воевал товарищ Храпов?» — «Прекрасно!» — «Не волнуйтесь, разберем ваше дело». Через неделю ему присвоили звание Героя Советского Союза. Да потом над ним все смеялись: «Будешь еще через радиста запрашивать фамилию командира полка?»

— *Как оценивалась эффективность работы?*

— У нас были экипажи фотографов. Перед нанесением бомбового удара они сбрасывали ФОТАБ и фотографировали цель. После этого уходит и ждет, когда закончится время бомбометания полка (на полк давали примерно 12—15 минут). Тогда он заходит и фотографирует цель после бомбометания.

— *Были вознаграждения за успешные боевые вылеты?*

— Да. За успешные боевые вылеты платили деньги. Я уже забыл сколько. Но, по-моему, командир корабля получал 100 рублей. Боюсь соврать, но точно то, что за успешные боевые вылеты платили. Еще платили за гвардию, за полеты в сложных метеоусловиях и оклад. Я к концу войны стал командиром звена. За это тоже доплачивали.

— *Отпуска предоставляли?*

— Нет. Если только по болезни и после сбития.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Как был устроен быт?

— Офицеры жили отдельно. Когда базировались в Монино, у нас была комната на четырех человек в доме, находившемся в километрах трех от аэродрома. Стрелок и радист жили в казарме для рядового и сержантского состава. Техники и механики также жили отдельно недалеко от аэродрома.

— По техническим причинам были потери самолетов?

— Была в полку странная потеря. Дело было в Чернигове в мае 1944 года. Самолеты вытащили на сухое место машиной. В сумерках начали взлетать на боевое задание. Я уже в воздухе был. Вдруг в наушниках слышу, как кричат летчику Карпенко, который взлетал после меня: «Поднимай хвост! Поднимай хвост!» Он никак не может поднять, чтобы оторвался от земли. Потом резкий набор высоты, самолет становится вертикально, клевок, перевернулся и упал. Стрелок успел в верхней точке открыть люк и вывалиться. Остался жив, а остальные погибли. Те, кто на земле, помчались на машинах к месту падения самолета. Когда он ударился о землю, хвост отломился. На руле глубины стоит струбцинка, которая законтривает рули. Поэтому летчик не мог штурвал отдать. Обвинили техника, якобы он по халатности не снял струбцинку. Но на стоянке нашли все струбцинки этого самолета. Кроме того, летчик не сядет на сиденье без того, чтобы штурвал не отдать — не залезешь ты туда, когда штурвал ровно стоит! Видимо, эту струбцинку поставили на старте... Кто поставил? До сих пор мы не знаем. В штрафной батальон техник пошел. Пробыл там два

месяца, был ранен. Долго лежал в госпиталях и через пять месяцев пришел в полк. Ему предложили опять на самолет, но он отказался. Дослужил до конца войны в БАО, работал на бомбоскладе. После этого случая на некоторое время возникло недоверие к техникам. Я когда самолет осматривал, мой техник даже заплакал: «Командир, ты мне не веришь?» — «Верю». И я перестал осматривать.

— *Сколько машин ходило на задание?*

— Оставался на земле или командир полка, или его зам, а остальные все уходили, где-то 27—28, кто-то болен, какой-то самолет неисправен. До 30 уходило...

— *Если экипаж вылетает, задача — цель такая, он не находит, запасную не нашел. Что делать?*

— Сам выбирай цель. Если не мог выйти на запасную цель, убедись, что находишься на территории противника, и бомбы сбрасывай «на взрыв». Если ты на своей территории и у тебя произошла авария на самолете, и тебе нужно сбрасывать бомбы, то сбрасываешь — на «не взрыв». В ветрянки должна быть вставлена контровка.

— *А были случаи трусости?*

— Были. У нас капитан был Федченко. Мужик в возрасте, двое детей. До 1944 года воевал хорошо. А потом один раз выпрыгнул, потом на вынужденную сел и, видимо, сломался. Взлетает и возвращается — связи, мол, нет. А у нас если связи нет 30—40 минут, возвращайся, проверь все — никто тебя не упрек-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

нет. Вот он один раз вернулся, второй раз вернулся, третий раз ему показалось, что у него двигатель загорелся. Потом командир полка собрал нас, командиров кораблей, и сказал: «Товарищ капитан, почему вы так делаете?» — «Мне так кажется, я не могу, трушу я, переживаю, у меня дрожат руки, ноги». Его послали на комиссию и отстранили от летной работы. Я его встретил после войны — зам. начальника оперативного отдела.

— *Были ли такие случаи, когда человек устал, не может лететь?*

— Да. Был такой Мышкин. Перед вылетом командир эскадрильи говорит ему: «На тебе лица нет». — «Плохо спал». Командир подозвал врача. Тот померил пульс: «У него сердце выскакивает. Я его отстраняю от полетов». На следующее задание он полетел как ни в чем не бывало. Врач перед вылетом к каждому подходит: «Как себя чувствуешь? Нормально?» Пульс пощупает. Если чувствуешь неважно, смело заявляй, упрека не будет.

После войны я уже был командиром полка. Нам назначили вылет полком. А к одному командиру корабля приехали родные. Кто-то ему сказал, что на завтра полетов не будет, он выпил. А полеты назначили. Пришел, прошел комиссию — допущен. Ко мне подходит врач: «Стаценко не нравится мне сегодня. С большого перепоя. Плохо спал. Он переживает здорово». — «Хорошо». Я руковожу полетами. Стаценко обращается: «Разрешите запуск». — «Выруливай на исполнительный, рули по полосе и на стоянку. Потом зайди ко мне». Зашел: «Товарищ командир, я виноват, что хотите делайте со мной. Ко мне родные приехали». —



«Иди к родным, и никаких разговоров». Позже собрал командиров кораблей: «Надо чтобы был честным в этом вопросе. Кто тебя гонит? Это же не боевое задание».

— *А были случаи, что выпивали перед вылетом?*

— Были. Дали отбой: полетов не будет. Радист подходит: «Вылета не будет, дали отбой. У вас же спирт есть, а я бутерброды принес». — «Хорошо. Наливай». Выпили по рюмке, много не пили. А тут команда на взлет... Командир эскадрильи Лобанов выпил к тому времени уже порядком. Полетел пьяный, и в воздухе его рвало — когда кислорода мало, опьянение очень тяжело переносится. Так что вот так случайно — бывало, а специально, для смелости, — нет. Ты попробуй просидеть 5—6 часов за штурвалом выпивши!

— *Отравления тормозной жидкостью не было?*

— У летного состава — нет: технические жидкости мы не пили — хватало спирта. Техники пили «ликер шасси». Смесь глицерина и спирта. Но не помню, чтобы были отравления.

— *Были приметы, предчувствия?*

— Да. Самолет с номером 13 всегда «находился на ремонте» — его в полку попросту не было.

— *Где вы закончили войну?*

— Война для меня закончилась в Белостоке, последний вылет я делал на военно-морскую базу Сва-немюнде 5 мая. Мы заходили на цель с Балтийского моря. У нас был очень хороший командир эскадрильи

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

старший лейтенант Щеглов Вася. Только свадьбу сыграли. Он женился на официантке — молодой, симпатичной девочке. Мы шли боевым порядком, естественно, не видя друг друга. Вдруг на глазах у всех мощный взрыв в воздухе и зарево, то есть снаряд попал на бомболюк, вызвав детонацию бомб. Все со слезами на глазах думают — это наш. Пока домой не прилетели, не знали кто. Когда уже сели: «Кто? Кто?» ... Щеглов... Вот так погиб в последнем вылете. Обидно было. Потом жизнь пошла...



**ВАУЛИН**  
**Дмитрий Петрович**

Я родился в Тверской области, в небольшом городке на Волге — Ржеве. Там был и большой военный, и маленький аэроклубовский аэродромы. Поэтому мы, мальчишки, часто видели в небе тяжелые бомбардировщики ТБ-3, истребители, как мы потом узнали, И-5 и И-15. Все ребята просто бредили авиацией, и в старших классах многие поступили в аэроклуб. Я тоже, но не с первой попытки.

В клуб я попал зимой, когда другие курсанты уже заканчивали теоретическую подготовку. Тем не менее я освоил программу и сдал экзамены.

Полеты начинались примерно в апреле — мае, когда подсыхал аэродром. До этого момента шла примитивная подготовка к полетам. Например, инструктор давал ученику палку, а на стене был прикреплен макет козырька самолета У-2. Инструктор накреньял козырек, а ученик должен был палкой «выровнять самолет». Если он опускал козырек вниз, то палку надо взять на себя, чтобы поднять козырек до уровня горизонта. С помощью такого примитивного тренажера нас учили азам летного дела.

Мне не все давалось легко. Например, для меня был сложным вопрос, касающийся аэродинамики, я,

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

допустим, не понимал, почему самолет летит и не падает? Инструктор объяснял: подъемная сила — вверх, сила тяжести — вниз, влево — тяга самолета, вправо — сопротивление. Все стрелочки равны. А я все равно не понимал, почему же этот самолет не падает?

Когда освоили азы теории, подсох аэродром, начались вывозные полеты. Инструктором у меня был лейтенант Ежов, а техником самолета — старшина Лебедев.

Я первый в аэроклубе вылетел самостоятельно. Сначала меня, конечно, проверил командир отряда и дал добро. Вместо инструктора положили в переднюю кабину мешок с песком для центровки. Первый самостоятельный полет — это ни с чем не сравнимая эйфория!

Совмещать учебу в аэроклубе и уроки в средней школе было очень сложно. В аэроклуб мы приходили к четырем часам, и нас везли на аэродром на грузовом автомобиле. Там начинались полеты, а в девять утра надо быть в школе. Нас старались, конечно, отпускать пораньше. Мы приходили в школу в синих комбинезонах, в шлемах с очками. А на втором этаже на лестнице нас по утрам встречал директор школы Самуил Яковлевич Яншин (мы его звали Сомом) неизменной фразой:

— Ну, опять аэроклубовцы опаздывают?!

А что делать? На уроках сидишь и спишь... Потом пожаловались комиссару аэроклуба, что нас «зажимают» в школе. Он пришел и обратился к директору и учителям:

— Товарищи учителя, вы знаете, что товарищ Сталин поставил цель: дать стране 100 тысяч летчиков! Мы и готовим этих летчиков, а вы тормозите подготовку. Если вы будете их «зажимать», то мы сделаем

так, что вы будете приезжать на аэродром и там принимать у них экзамены.

Все наши учителя и директор школы сдались и уже не заседали на нас. Теперь часто диалог на уроках происходил в таком духе:

— Митенька, ты выучил сегодня урок по физике? Нет? Ладно, подготовься к завтрашнему дню, буду спрашивать.

Так нам удалось учиться и там и там и сдавать экзамены.

В 17 лет я окончил аэроклуб, а в августе, когда мы играли в футбол, подъехал на велосипеде парень и сказал мне:

— Слушай, завтра выпускников аэроклуба отправляют в летную школу. Сходи в аэроклуб, проверь.

В аэроклубе мне сказали:

— Да, завтра в четыре часа утра вам надо явиться в аэроклуб. Отсюда вы поедете на вокзал, где сядете в поезд. Он вас доставит в летную школу. С собой можете взять самые необходимые вещи.

Я скорее побежал по родственникам — прощаться. Воспитывал меня старший брат — отец и мать умерли рано, в 1928 году. Брат сказал:

— Оставайся, окончишь десятый класс.

Но я собрался и поехал — не хотелось сидеть на шее, быть нахлебником.

Куда ехал — не знал. Привезли нас в Минскую область, в еврейское местечко Уречье. Было, по-моему, 10 августа 1940 года. Там создали летную школу, чтобы добиться выполнения плана: дать стране 100 тысяч летчиков! Еще одну подобную школу создали на границе Литвы и Белоруссии в Поставах.

В Уречье были одна или две грязные улицы. Аэро-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

дром небольшой, для самолетов У-2 и Р-5. Две бывшие конюшни, переделанные в казармы, были обнесены колючей проволокой. В казармах стояли железные кровати, на которых лежали набитые соломой матрасы, около выхода топилась печка.

Как мы спали! Сдвигали кровати, накрывались всем, чем только могли. Печку топили, но что там одна печка на огромную казарму?! Каждый день привозили по кубометру дров, их сразу начинали разворовывать и прятать. Кто больше наворует, тому и хорошо. А когда мы приходили на занятия в УЛО (учебно-летный отдел), а там было центральное отопление, первым делом разувались и портянки развешивали на батарее. Вонюща была в этом классе невозможная! А что делать?

Посреди двора был колодец с журавлем. Тот, кто был назначен в наряд, особенно зимой, должен был раздолбить лед в колодце, наносить воду в умывальники и рукомойники, чтобы все успели помыться. И надо было следить, чтобы умывальники были чистыми. Потом этот наряд должен был все убраться.

Столовая находилась рядом с артиллеристами, до нее надо было пройти километр по полю и километр по лесу. Очень тяжело нам давалась эта столовая. Никакой обуви не хватало. Это же и в слякоть, в грязь два километра туда, два обратно, и так три раза в день. Сапоги быстро изнашивались. Для того чтобы записаться в бессапожники, нужно было пройти комиссию: сначала показать сапоги командиру отделения, чтобы он определил, что ты не сам подошву отодрал, а что она сносилась. Потом командиру взвода, а последним звеном в этой комиссии был старшина роты. Старшина Петухов был из курсантов, но уже старшина

роты — выше, чем командир взвода, лейтенант. Если он даст «добро», значит, останешься в казарме и будешь ждать, когда тебе принесут еду из столовой. Делали так: половина идет в столовую, а половина ждет в казарме, когда им в термосах принесут пищу из столовой. В оружейной комнате ждали, когда принесут еду, а потом за оружейными столами стоя ели. Кроме того, у нас еще, по летной курсантской норме, был второй завтрак — выдавали булочку и стакан какао. Некоторые предпочитали обходиться без завтрака, чтобы не ходить в столовую, а питались только этими булочками и какао.

А по воскресеньям, когда старшина объявлял: «Кто не хочет идти в столовую, выйти из строя!» — весь строй делал шаг вперед.

— А! Вы не хотите! Напра-во! С песней шагом марш!

Зимой темно было, и только выходили на улицу, сразу все разбегались — не шли мы ни в какую столовую.

Когда мы приехали, нам сразу объявили, что сначала будет первоначальная подготовка, а потом принятие присяги.

Обстановка была торжественная, атмосфера — ответственная. Помню, один товарищ даже читать не мог, так переволновался, так переживал, что еле-еле прочитал текст присяги.

Нас, курсантов, было 240 человек, по 60 человек с каждого аэроклуба: Ленинградского, Ржевского, Смоленского и Гомельского. В казарме, значит, по 120 человек.

И вот нам объявили самое главное:

— Товарищи курсанты, министр обороны, Герой и

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Маршал Советского Союза Тимошенко подписал приказ 0362, по которому из всех военных школ, летных и технических, летчиков, штурманов и техников выпускать следует только сержантами. Ввести срочную службу четыре года. Те специалисты — летчики, штурманы и техники, — которые были выпущены ранее, но не прошли четыре года службы в армии, должны быть переведены на казарменное положение. Семьи из гарнизонов следует выселить и направить по месту жительства, выдав предварительно специальные проездные документы. Выход из гарнизона запрещен, он будет считаться самовольной отлучкой и караться будет соответствующе... И так далее...

А мы-то мечтали о «курицах», вышитых на левом рукаве, о зимних белых бурках с отворотами! И для нас, как ушат на голову, был этот приказ 0362 о срочной службе, выпуске сержантов. Но мы, слава богу, это пережили. Главное для нас было — летать.

В 50-х годах начальник кафедры тактики Военно-воздушной академии имени Оржанникова генерал Котов нам рассказал, что перед войной он работал в аппарате министра обороны Ворошилова. И Ворошилов дал ему задание доложить соотношение рядовых и офицеров в германской армии и в советской армии, особенно в авиации. Как известно по Версальскому договору, в Германии были запрещены Вооруженные силы. Что они делали? Они готовили летчиков сержантами и увольняли их в запас. Летчики летали в гражданской авиации. Кадры есть, а армии вроде нет. А у нас все были командиры. Техник самолета — командир, штурман — командир, летчик — командир с кубарями. И когда он доложил, вышло так, что больно



у нас много командиров. Когда Тимошенко стал наркомом, они решили сделать как в Германии.

Вставали рано. Никаких физзарядок не было. Очень запомнился первый караул, в который послали нас, курсантов. На аэродроме был домик, у которого был пост, а наш лагерь — в сосновом лесу. К аэродромному домику надо было идти примерно километр. Помню, деревья шуршат, собаки бегают, а я стою с винтовочкой, озираюсь. Рядом была гауптвахта, на ней отбывал наказание солдат с метеостанции. Меня назначили провожать его в столовую. У меня, как положено, подсумок раскрыт, я с винтовкой веду арестованного в столовую. Надо было пройти через аэродром, потом войти в сосновый лес, там была столовая — солдатская и наша, курсантская. А было уже темно... И я вдруг лечу куда-то вниз, в какую-то яму. Мой штык упирается в землю, патроны из подсумка высыпаются. Арестант рядом стоит. А за каждый патрон надо отчитываться, и мы вдвоем начали их искать, собирать. Потом он уже повел меня. У меня винтовка уже не на перевес, а на плече. Пришли в красноармейскую столовую. Там ребята его приветствуют — а арестантов всегда уважали, старались подкормить, — я его оставил, вышел и жду, когда он соизволит выйти обратно. Когда обратно шли, он опять меня вел, чтобы я снова в ту яму не свалился.

Мы стали изучать материальную часть и летать на У-2 — осваивали скоростное планирование на посадку. Обычно планирование выполняется на 60 или 70 км/ч, а здесь нужно было при 70—80 км/ч, чтобы освоить заход на посадку на самолете Р-5. Если на У-2 мотор был 100 лошадиных сил, звездообразный, воздушного охлаждения, то на Р-5 уже 750 лошадиных

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

сил, V-образный, 12-цилиндровый водяного охлаждения. Это уже серьезная техника. К тому же на Р-5 был управляемый стабилизатор и управляемый радиатор, который мог опускаться и подниматься. Так как не хватало рулей на посадке, то надо было отработать стабилизатор и на планировании убрать радиатор. Два штурвала находились с левой стороны.

Инструктор был в задней кабине — кабине летчика-наблюдателя. У него был пулемет. Кроме того, в развале цилиндров находился пулемет ПВ-1. Это пулемет «Максим», но приспособленный для авиационной техники.

Запускали мотор резиновым амортизатором. Один держал винт, а пять-шесть человек натягивали резиновый амортизатор, накинутый на противоположную лопасть. Потом державший отпускал винт, и он раскручивался. Были и автостартеры.

Когда начали полеты на Р-5, я, кажется, опять первым вылетел самостоятельно. Вообще я летал неплохо. Освоили программу: полеты по кругу и в зону. По маршруту мы не летали. Потом пришли самолеты СБ с двойным управлением (инструктор сидел впереди, в кабине штурмана). Это двухмоторный, скоростной, металлический бомбардировщик. В экипаже три человека: летчик, штурман и стрелок-радист. Для нас это была новейшая техника! Там уже и моторы были М-100 Испано-Сюиза. Хотя М-17 тоже итальянский мотор, но в М-100 была уже тысяча лошадиных сил. И вооружение у этого самолета уже было и стрелковое, и бомбовое. Два ШКАСа впереди — у штурмана и еще один у стрелка-радиста.

Стали изучать этот самолет — мотор, вооружение. Преподавали нам техники разведывательной эскад-

рильи. Летать на нем начали в мае, когда подсох наш полевой аэродром у деревни Новое Гутково, около автомобильной трассы Слуцк — Барановичи.

Жили мы в палатках, а классы были оборудованы в лесу. Там из обыкновенных досок были сколочены парты. В сосновом лесу такой чудесный воздух был, так там спать хотелось, а какой-то капитан читает нам политподготовку, спать невозможно.

Приближение войны уже чувствовалось. Шоссе было рядом, и мы знали — по ночам там проходили танки с потушенными фарами. Самолеты без конца летали. В общем, обстановка была напряженная.

В один из дней меня назначили в караул — охранять штабной домик. Начальником училища у нас был высокий, стройный капитан Шуляков, бывший кавалерист, а начальником штаба — полковник Золотов, который был полной противоположностью Шулякова — маленький, лупоглазенький, толстенький.

Вступил в караул, а ночью — какой-то непорядок. Капитан Шуляков прибежал в штабной домик, который я охранял, и стал дозваниваться до округа. А никакой связи нет. Все забегали. Никакого объявления о начале войны не было — и времени-то еще было три или четыре часа утра, но суматоха началась страшная.

Потом услышали: война!

Нам срочно приказали вырыть щели. На вторую ночь нас уже бомбили — бомбы упали между нашим лагерем и дорогой. Я во время этой бомбежки с перепугу вместо брюк на ноги надел гимнастерку, гляжу, что-то не то, начал с пяток стягивать рукава, а никак

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

не могу снять, дергал, дергал, кое-как снял, переоделся, выскочил наружу, а в лагере уже никого нет. Куда бежать — неизвестно. Вот так для меня началась война.

Через день уже пошли по дорогам беженцы и отступающая техника. Был и такой случай: на дороге образовался затор, и какие-то артиллеристы стали стрелять из счетверенного «максима». Поднялся шум, гам, пальба. Потом кто-то начал кричать: «Там высадились парашютисты в форме наших милиционеров!» И артиллеристы давай бить этих милиционеров. Потом говорили, что отступал особый отдел 10-й армии и его весь положили.

Состояние было полубоевое-полуэйфорическое, потому что свобода была на грани анархии — кто-то бегает, кто-то стреляет. Например, капитан Желтков, который вел у нас политподготовку, рассказывал нам, что обнаружил польского шпиона и застрелил его.

Через 3 или 4 дня поступил приказ: самолеты эвакуировать в Гомель.

Наш инструктор, младший лейтенант Ронь, был в наряде, поэтому мы считались как бы свободными, то есть без инструктора, и нашу летную группу, состоящую из десяти человек, отправили на аэродром Солон, который находился от лагеря в 10 километрах восточнее. Отвезли нас на машине и приказали помогать по охране и вообще чем сможем.

А надо сказать, что в предыдущие три дня нам совсем не хотелось есть — от этих бомбежек и суматохи, нервной обстановки у нас пропал аппетит. Но когда мы приехали на этот аэродром Солон — жутко захотелось есть, а там в термосах были макароны, и мы их ели руками, потому что не было ни вилок, ни ло-

жек... Но комарья там было столько, что я запомнил на всю оставшуюся жизнь. Мы, чтобы ночь скоротать и спастись от этих комаров, надели противогазы, отвинтили от коробки шланги — и в шинель. А утром помогли техническому составу подвешивать бомбы на СБ, снаряжать пулеметные ленты, и самолеты улетали на боевое задание.

Когда все самолеты, кроме, может быть, одного или двух, улетели и мы остались на аэродроме практически одни, сели на краю взлетного поля и залюбовались, глядя в небо:

— Ох, какая красивая девяточка идет! Наши, видимо, возвращаются.

А это были «Юнкерсы», и они как посыпали бомбы на наш аэродром. Мы — в лес, а лес там болотистый, земля под нами так и проседала, и не густой — только кустарники и мелкие деревья. Думали, далеко забежали, оказалось, всего метров пятьдесят от опушки. А эта девятка прошла дальше, отбомбилась по Старым Дорогам, развернулась и обратно.

Мы, когда выбрались из леса, видим, что на посадку идет самолет. Шасси у него выпущено, но одно колесо есть на вилке, а второго — нет. У нас же — ни флажков, ни ракет, мы никак не можем ему просигнализировать, предупредить, а он идет на посадку. Он сел и, конечно, полный капот сделал. Мы подбежали — оказалось, и штурман, и летчик, и стрелок живы. У штурмана кабину разворотило, но сам он уцелел. Летчика мы вытащили, а стрелок сам выбрался.

Еще пара самолетов пролетела на восток, а остальные не вернулись. И я наверняка знаю, что их всех сбили, потому что в этом вылете участвовал и Иван Андреевич Щадных, который впоследствии слу-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

жил в нашем 890-м полку и рассказывал, как все было. Сам он тогда был штурманом, их подбили, и он выпрыгнул из горящего самолета. Лицо у него сильно обгорело. (Потом он переучился на летчика и уже сам летал. Впоследствии он стал командиром экипажа, а потом инспектором дальней авиации.)

Мы же были в таком состоянии, что нам трудно было понять и поверить в происходящее. Нас же учили, что мы будем побеждать...

Потом нам сказали, что сюда самолеты уже не садут и будут перелетать на другой аэродром, и мы с аэродрома Солон вернулись обратно в Новое Гутково. Там нам дали приказ: идти на шоссе и самим добираться до Гомеля, потому что у нас в школе была только одна польская полуторка. В Гомель перевели всю нашу школу, включая инструкторов. Из личного вооружения у нас были винтовки (но кто-то уже разжился пистолетом!). Мы с оружием не расставались и, даже когда спать ложились, винтовку к ногам привязывали. Вещи был приказ сложить в штабной домик.

Мы вышли на шоссе, останавливали машины, которые там проезжали, и ехали на восток. А шоферов предупредили, что задерживают всех, кто отступает, кроме курсантов. Особенно это соблюдалось в Бобруйске — там вообще никого, кроме курсантов, не пропускали. Поэтому шоферы брали подвозить только нас, больше никого. А мы, пока добирались, с брошенных машин сливали бензин, с неисправных машин снимали колеса и тоже с собой брали. В Бобруйске запаслись продуктами, там в магазинах никого не было — заходи, бери все, что хочешь. Был хаос, страшное отступление, люди бросали все и бежали. На дороге и раненые, и местные жители со скарбом: кто

пешком, кто на машинах, — и вдруг истребители налетают, дают очередь. Все бегут врассыпную, с машин соскакивают и ложатся на землю, прячутся в придорожные заросли. Потом, когда наступает затишье, все возвращаются, садятся в машины, подбирают брошенные вещи и продолжают путь.

В Бобруйске, как я уже говорил, кто-то из больших начальников всех задерживал и перенаправлял, а нас, курсантов, пропускали. Так мы добирались до Гомеля.

Начальник политотдела школы летал на У-2, садился где-нибудь около дороги и информировал, кто как едет, куда добираться, — в общем, координировал наши действия.

Когда мы добрались до Гомеля, нам сказали, что наши самолеты улетели в Сещу. Значит, нам тоже туда. По-всякому было — и весело (ведь сами себе хозяева), и трудно, тяжело — обстановка-то какая, но, как бы то ни было, перед нами была поставлена задача — нужно догнать свои самолеты любой ценой. Шоферня нам помогала, потому что знала, что с курсантами их на фронт не пошлют.

Когда мы добрались в Сещу, оказалось, что самолеты уже улетели. И нам было приказано ехать в Калугу. Самолет У-2 по-прежнему информировал нас — летал все время где-то около.

Мы сначала добрались до Юхнова, а потом и до Калуги.

Был конец июня — начало июля: жарища невыносимая. Мы, когда ехали, видели, что люди в какой-то грязище купаются, еще подумали: «Как можно в такой воде купаться?» А когда слезли с машины, сами полезли в эту грязь купаться.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

В Калуге мы все собрались. Потерялся только один человек — наш механик старшина Демешкин.

Нам подали эшелон, теплушки и направили в город Молотов. Мы то в теплушках ютились, то на солнышке на платформах загорали — в общем, кое-как добрались до места назначения.

Это был район Бухаревка. Там раньше было техническое авиационное морское училище, а при нем небольшой аэродромчик. За железной дорогой был 19-й моторостроительный завод, довольно известный в то время. Там все время гудели моторы на испытательных стендах.

В Бухаревке уже были наши самолеты. Нас сразу определили по эскадрильям — и в казармы. Копали щели и окопы, потому что немцы летали и на Горький, и пролетали почти до самого Урала.

От жары спасались в речке Мулленке.

Постепенно стали летать на аэродроме Большое Савино. Сейчас это центральный аэродром Перми. А от нас до него нужно было добираться через Верхние и Нижние Муллы на автомобиле. Инструктор брал с собой того, кто полетит первым, и взлетал с курсантом, делал полеты в зону, пока остальные добирались на машине. Потом садился, брал второго курсанта и т. д.

Летной одежды было только два комплекта на всю летную группу (где-то десять человек). Из-за этого зимой особенно тяжело было. Да и обносились мы уже: как нам выдали в сороковом году сапоги, гимнастерку, брюки и шинель, так мы с этим обмундированием и приехали в Молотов. К весне у многих не было даже брюк. Носили шинели на голое тело. А вместо сапог нам выдали резиновые, так называемые торгсиновские, тапочки. Так и ходили: в тапочках и в ши-



нели. Было и такое, что в мусорных ямах, в отбросах рылись, чтобы кое-что из обмундирования найти.

Мы продолжили программу на СБ. Но уже, кроме полетов по кругу и в зону, были полеты строем: сначала парой, потом звеном по три самолета.

В Бухаревке были хорошие мастерские, и наша летная группа с осени до весны сменила около тринадцати моторов. Мы их сами ремонтировали. Техника уже была изношенная, требовала починки. Надо сказать, техника выходила из строя в основном из-за горюче-смазочных материалов, которые были не первого сорта — масла были плохие. Плюс к этому режимы полетов были немного форсированные, потому что шасси не убиралось, а нужно было летать и строем, и по кругу, и в зону, поэтому нужна была большая мощность, чем та, что была бы с убраным шасси. Вот и износ. А с убраным шасси, надо сказать, мы ни разу не летали. Летом летали на колесах, зимой — на лыжах. А лыжи прилипают к снегу, и моторами их с места не сдвинуть, поэтому делали специальные деревянные кувалды, которыми били по лыжам, чтобы они оторвались от снега.

Все это время мы, конечно, следили за обстановкой на фронтах. Особенно тяжелым был период, когда осенью немцы наступали на Москву. Мы все это отмечали на картах. Очень много было дискуссий, разговоров. Всем хотелось на фронт.

В тот момент поступил приказ об отчислении слабых курсантов и направлении их командирами взводов в формирующуюся дивизию (дивизия формировалась здесь же, в основном из старослужащих, взрослых сибиряков).

Из каждой летной группы было отчислено по пять

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

человек. Прощание с ними было трогательным, ведь пока отступали, уезжали, сколько пережили вместе!

Мы продолжали летать. Еще у нас была биржа труда, и когда мы не летали, ходили работать и на железную дорогу, и в колхоз (кормили там, кстати, отвратительно, а в школе из еды была лишь курсантская норма).

Но в основном мы летали. Редко, когда не было бензина и мы не могли летать. Если неисправности возникали, мотор ремонтировали и опять летали.

Во время последних зачетов один экзамен я провалил. И учили нас плохо, и подготовка была слабая — скажем, тактика была неважная. У нас обязательно был расчет на посадку планированием, то есть перед четвертым разворотом убираешь газ, делаешь четвертый разворот и планируешь на посадку. Газом работать нельзя. Если работаешь газом, значит, сделал плохой расчет, следовательно, тебе поставят двойку, потому что ты не умеешь рассчитывать посадку.

На Р-5 надо было убрать радиатор, чтобы он не замерз, потом стабилизатор надо накрутить — с тем чтобы хватило рулей, хвост опустить.

Так же нас учили на СБ. Перед четвертым разворотом рассчитывай: высота 300 метров, газ убирай и планируй. Вот такая подготовка — самая элементарная. Летчика готовили к тому, чтобы он мог свободно ориентироваться и приземляться.

Между членами экипажа связи не было — только так называемая пневмопочта: надо было написать записочку, в трубочку поставить, чтобы воздух дунул и пошел патрончик. Хотя бы это можно было модернизировать.

Экзамен мне пришлось сдавать на самолете с гидравлической системой уборки и выпуска закрылков. До этого я имел дело только с ручными, когда надо было крутить здоровое колесо, чтобы выпустить закрылки. А на таком самолете я летел впервые. Со мной — проверяющий, командир отряда.

Я газ убрал, четвертый разворот сделал, планирую. И стал играть щитками. Командир отряда на меня взъелся:

— Что такое? Не умеешь рассчитывать! — и поставил мне двойку.

Пришлось сдавать экзамен второй раз, на том же самолете. Уже нормально сдал.

Часть сержантов отправили в Чкалов (Оренбург) переучиваться на самолет Ил-2, штурмовик.

В связи с тем что я с первого раза экзамен не сдал, то немножко опоздал в эту группу.

В июне 1942 года нас 60 человек выстроили перед школой, присвоили всем звание сержант и зачитали приказ о том, что мы направляемся в Бузулук в 27-ю запасную авиационную бригаду АДД на переучивание на самолет ДБ-3А.

Я руку поднимаю:

— Мне не в чем ехать, у меня сапог нет. — Я действительно стою в тапочках и шинели.

Начальник училища спрашивает:

— Какой у тебя размер?

— 44-й.

— Что есть на складе? Дайте ему сапоги!

И выдали мне сапоги — не кирзовые, а яловые. Вот такой подарок я получил.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

В бригаде было два полка. В Тоцком был дневной полк на самолетах ДБ-3А, а в Бузулуке был ночной полк на самолетах Ил-4.

Сначала надо было переучиться на ДБ-3А, летать днем в простых и сложных условиях по приборам. Только после этого можно было перейти в Бузулук на самолет ИЛ-4 и осваивать ночную подготовку.

Мы приехали в Бузулук, и нас направили в Тоцкое. Там были землянки длиной по 100 метров с глиняной крышей, в которых стояли двухэтажные нары. На нарах были тюфяки из соломы. Блох и клопов там была тьма тьмушая. Толькоходишь в землянку, как они набрасываются на тебя — кошмар! Поэтому, если погода была хорошая, мы спали на улице или рвали полынь и развешивали везде. Наш старшина спал на парашютной вышке.

В конце лета блох и клопов в землянке травили хлорпикрином. Все щели накрыли, напускали хлорпикрина. Блохи подошли, потом их метлами выметали. Легче стало, а то совсем невозможно было.

Около нашей землянки была парашютная вышка. Мы прыгали с этой вышки и с разбега, и без разбега — как угодно... Домики для командиров (мы говорили не «офицер», а «командир») были сборно-щитовыми. Летная столовая находилась в одной из землянок. Все это было обнесено колючей проволокой, а за ней маленькое озерцо — комариное, рассадник малярии.

Кроме блох и комаров, там были и другие твари. Волки. Техники, когда шли разогревать моторы, обязательно брали с собой винтовки. Мы на посту тоже стояли с винтовками. Но выстрелы их не очень пугали, они все равно ходили вокруг, в темноте только видно было, как у них глаза блестят.

Был такой случай. Майор шел из села Тоцкого в наш лагерь, проскочил проходную и попал на озеро, что недалеко от землянок, и его там волки съели. Потом командир эскадрильи майор Лепашов стал отстреливать волков с У-2. Но мы все равно без винтовок на аэродром не ходили. И на бахчу тоже с винтовками ходили — бахчи были сразу за аэродромом. Там арбузы, дыни. У нас и в землянках пол был настлан на десять сантиметров из шелухи от семечек. Зимой поля стояли с подсолнечником. Мы их молотили в наволочках и грызли.

Аэродром находился примерно в километре от землянок, за железной дорогой. Там были самолеты ДБ-3А. На них уже были моторы М-87 с воздушным охлаждением, олеопневматическая система уборки и выпуска шасси и закрылков. Что интересно, моторы работали на касторке, касторовом масле. Это касторовое масло отмывать с планера — мука. Его брала только горячая вода с мылом, никакой бензин его не брал. Клапанные коробки набивали кутумом (это такая тугоплавкая смазка).

Вместо штурмана впереди сидел инструктор, потом летчик и дальше стрелок-радист.

В запасном полку собирались и курсанты, и те, кого сбивали, так называемые «безлошадники». В основном это были командиры, и аттестаты у них были на 1100—1300 рублей, а наши сержантские на 60 рублей. Надо сказать, что даже эти горелые летчики, пережившие стресс, все равно рвались обратно на фронт. Не без исключений, конечно — некоторые старались отсидеться в тылу.

Были у нас и жулики. Например, нашим командиром назначили одного капитана, который рассказы-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

вал, что был штурманом на СБ и когда на его самолете убило летчика, он каким-то образом посадил самолет. Но мы знали, что на СБ невозможно добраться до места летчика и в случае гибели последнего можно только прыгать. Капитан копал вместе с нами щели, руководил нами, а когда наступило время полетов, оказалось, что он вообще ничего в них не смыслит. Стали разбираться. Выяснилось, что он начальник отдела кадров какого-то наземного полка под Ленинградом, во время отступления переделал документы на штурмана, потому что всех летчиков и штурманов направляли в тыл в запасные полки и бригады. Так наш капитан попал в запасную бригаду в Бузулук, к нам в дневной полк.

Был у нас и настоящий шпион. Звали его Билли Бонс — старший сержант, стрелок-радист. Ходил он в бостоновой гимнастерке. Анекдоты рассказывал до полуночи. Уже позже, на каких-то выборах, то ли в партком, то ли в комсомол, один знакомый парень рассказал мне, что Билли Бонс был шпионом, и его разоблачил его лучший друг Миша Эленсон, штурман.

Стали формировать экипажи. Скажем, сержант Ваулин — командир корабля, а сержант Новиков — штурман корабля. И мы с Новиковым должны были летать вместе — сначала днем, на одном аэродроме, потом пойти на ночные полеты в Бузулуке. А уже потом с Новиковым и со стрелком-радистом должны лететь на фронт.

Штурманы приходили или из других училищ, или сбитые «безлошадники». Экипажи формировали так,

что ко мне — сержанту — штурманом ставили тоже сержанта. К капитану — штурманом капитана.

Инструктором у меня был нудный-нудный лейтенант Гайдюков, впоследствии он стал полковником, командиром полка в Орше.

Начали летать. От СБ самолет ДБ-3А, конечно, отличался — был потяжелее. В кабине рукоятки уборки шасси и закрылков стояли совсем рядом. Бывало, после посадки летчик или курсант вместо уборки закрылков убирал шасси. Самолет плюхался на пузо. На Ил-4 эти две рукоятки немного разнесли, там и моторы М-88, и масло минеральное, и кутума не было.

У нас была программа: полеты и по приборам, и в облаках по маршруту с бомбометанием. Сначала вывозные полеты с инструктором, потом самостоятельные — по кругу в зону уже со своим штурманом. Потом бомбометание практическими цементными бомбами со взрывателем П-40.

Но самое главное — полеты по приборам. На этом самолете ни авиагоризонта, ни автопилота не было. Направление выдерживали по компасу. Крены показывал прибор «Пионер» со стрелочкой и шариком. И если делаешь вираж и скольжения нет, то шарик будет в центре, а стрелочка показывает наклон самолета. Еще стоял прибор вариометр, который измерял снижение или подъем в метрах в секунду. Используя все эти приборы, и нужно было летать — направление определять с помощью компаса, горизонтальный полет определять с помощью вариометра, по стрелочке следишь за креном, а если шарик ушел от центра, значит, его надо гнать в центр, чтобы не было никакого скольжения. В общем, по этим трем приборам мы научились свободно летать в облаках.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Я очень быстро освоил эти полеты. До этого читался книг — «Полеты в облаках» и «Ваши крылья» зачитал до дырок. В общем, был подготовлен к этим сложным полетам.

Зимой на лыжах взлетаем с инструктором Гайдюковым на самолете с номером два. Самолет разворачивается на взлете, разворачивается и все — даю газ, а ничего не получается. Опять возвращаемся, снова пытаемся взлететь. Потом развернулись почти на 90 градусов, взлетели. Полеты были по маршруту в облаках — в сложных условиях. Прилетели обратно на аэродром, погода плохая, идет снег. Сели со страхом — весь старт там разогнали. Руководитель полетов заместитель командира полка майор Кливцов выстроил всех:

— Лейтенанту Гайдюкову за такие нарушения восемь суток домашнего ареста! Сержанту Ваулину — двое суток строгой гауптвахты. На гауптвахту шагом марш!

Гауптвахта у нас была возле столовой: небольшая землянка, в которой восемь камер, да такие маленькие, что в них едва можно приткнуться. Печурка лишь в одной камере. Около караульного помещения никого не было, хотя я и пришел на двое суток строгого ареста. Арестантов ведь все уважают, а в карауле стояли наши ребята. Они нанесли дров, принесли харчей, хотя на строгой гауптвахте горячая пища положена только через день, а в другой день — только вода и хлеб. Я печку натопил и пошел спать в соседнюю камеру, потому что рядом с печкой было слишком жарко. К утру вернулся. В камере темно. (В землянках были окошечки, но когда зимой снегом занесло всю землянку, стали откапывать окна и все стекла



раздавили. Была у нас своя электростанция, но она сгорела, и была сплошная темнота.) Я попросил, чтобы мне дали какую-нибудь работу. Дали лопату, стал копать вокруг землянки. Так прошло двое суток. Гауптвахта есть гауптвахта, сидеть на ней все же неприятно, да и наказали меня ни за что, не разобравшись. Потом проанализировали, почему самолет начал разворачиваться. Оказалось, что подмоторная рама была не строго по оси, а немного развернута. И тут уж не подтормозишь, тем более зимой на лыжах. Вот самолет и повело. Вообще взлет на самолете с задним хвостовым колесом — очень и очень тяжелая операция.

Лейтенант Гайдюков, как я уже говорил, впоследствии стал полковником в Орше, командиром полка. Но я не знаю, воевал он или нет. Обычно инструктора оставались при школах, обучались и на войну не попадали. Я знаю только одного инструктора, который попал на фронт, воевал и получил звание Героя Советского Союза. А мы, конечно, стремились попасть на фронт. Бредили фронтом. Сводки смотрели.

Самолеты были занесены снегом, рассредоточены как на фронте. Снабжение было неплохое. Были, конечно, перебои с бензином и с поставкой моторов. В Перми у нас были свои хорошие мастерские, а здесь ничего такого не было, поэтому моторы отправляли неизвестно куда.

Дневную подготовку первые десять человек, и я в том числе, закончили в апреле. Ждали отправку в Бузулук для ночной подготовки. И вдруг прилетают на СИ-47 «купцы» — майор и полковник с орденами Красного Знамени и Ленина. И нас десять человек (а мы все сержанты, с Ржевского, Смоленского и Ленин-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

градского аэроклубов, и ни лейтенантов, ни капитанов среди нас не было) им представили.

Нас посадили в этот самолет СИ-47 и направили в Кратово. Самолет летел низко, болтанка была сильная, и одному летчику стало дурно.

В Кратово аэродром представлял собой бетонную полосу в два километра двести метров длиной и сто метров шириной. Вместо землянок и казарм шикарный бывший санаторий ВЦПС. Там комнаты на четверых человек с коврами, шкафами. Нас принял заместитель командира 45-й дивизии подполковник Счетчиков. Ознакомил с составом дивизии и распределил в 746-й и 890-й полки по пять человек. Я, Миша Валяев и Лева Фридман попали в 1-ю эскадрилью 890-го полка, командовал которым Эндель Карлович Пусэп, возивший в 1942 году делегацию во главе с Молотовым в Америку. Командиром эскадрильи был подполковник Лавровский Всеволод Тимофеевич, а его заместителем — ГСС майор Родных Михаил Васильевич.

После землянок и скудного тылового питания шикарные помещения санатория, столовая, похожая на ресторан с белыми скатертями и кокошниками у официанток, показались раем.

Сначала нас, правда, поместили в коридоре, он был Т-образной формы, и в его конце поставили три койки, сказали:

— Ребятки, пока придется ютиться здесь, а сейчас идите в столовую на завтрак.

Одеты мы были кое-как. В старом замызганном х/б белье, в шинели и яловых сапогах.

Летчики эскадрильи встретили нас хорошо. Один сказал:

— Вы что, мотористами приехали?

— Нет, мы летчики.

Хотя мы в нашем тряпье, наверное, действительно мало напоминали летчиков.

Значит, возвращаемся мы трое — я, Миша Валяев и Иванов, или Левка Фридман, из столовой. Подходим к нашим койкам, а там выстроена эскадрилья. Командир эскадрильи подполковник Лавровский говорит:

— Посмотрите, как сержанты, которые прибыли, заправили койки! Какие они хорошие ребята! А вы что делаете? В ваших комнатах все раскидано, разбросано. Немедленно заправьте койки, как эти сержанты. Адъютант, старшина, проверить немедленно! Разойтись!

Так мы стали как бы врагами для этих заслуженных, награжденных орденами. В общем, все разошлись как оплеванные. Потом нас уже расселили по комнатам.

Командир эскадрильи сказал:

— Завтра у нас облетывается на высоту самолет после замены моторов. Старшина, найди им летное обмундирование, пусть они полетят, подышат кислородом.

На следующее утро нас сразу направили на аэродром. Одели на нас меховые комбинезоны, унты, кислородные маски, рассказали, как ими пользоваться — для нас же это все было ново.

Пе-8 — большущий самолет. Нас посадили в фюзеляж. Полетели на облет, подышали кислородом. После полета получили задание изучить самолет, мотор, навигацию, район аэродрома и сдать экзамены. Район аэродрома делился на две части: район диаметром пятьдесят километров, в котором нужно было

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

вести детальную ориентировку, и район диаметром пятьсот километров — тут надо было знать общую систему ориентиров. Раньше же в основном летали по ориентирам: схема автомобильных и железных дорог, реки, озера, города. Надо было нарисовать эти районы по памяти в двух масштабах: на 50 километров и на 500 километров. Эти зачеты мы быстро сдали. Все зачеты обязательно оформлялись в летной книжке: прошел вывозную программу, упражнения такие-то, допущен к боевым полетам в качестве второго летчика на самолете таком-то и т.д. Подписывал прием зачета командир эскадрильи.

Занимались с нами те, кто работал на этом самолете. Борттехник, помощник борттехника или техник самолета. Они рассказывали нам, показывали мотор, оборудование. И все это объяснялось не на пальцах, а прямо в действии.

Полеты начались через несколько дней. Я прибыл четырнадцатого, а уже через две недели, 28 апреля, пошли первые тренировочные полеты со второго сиденья. На Пе-8 летчики сидели не слева и справа, как сейчас, а тандемом — первый и второй летчик наверху фюзеляжа. Первый тренировочный полет в зону длился 33 минуты.

Немного о самом самолете. Их делал Казанский завод. Четырехмоторный самолет. В полку были в основном самолеты с двигателями АМ-35А. Они были хорошие — 1350 лошадиных сил, 12-цилиндров, V-образный, водяного охлаждения. Было несколько самолетов с дизельными двигателями водяного охлаждения, тоже V-образными, но они часто отказывали в воздухе, а в воздухе их нельзя было запустить, и от них отказались.

Позже, летом 1943 года, появились самолеты с моторами М-82. Это моторы воздушного охлаждения, 1700 сил. Но дело в том, что на них выхлопные патрубки раскалялись докрасна и светились в темноте четырьмя огненными кольцами. Самолет-истребитель подходил и как куропатку сбивал этот самолет. А стрелки были ослеплены. Поэтому эти самолеты не жаловали. Потом, конечно, дорабатывали патрубки.

Бомбовая нагрузка — 4 тонны. В бомболюки входило 40 соток — сорок замков. По замку было на плоскостях. Туда могли подвешивать и тонные, и двухтонные бомбы. Пятитонную бомбу в люки брал только самолет с мотором М-82. Но люки не закрывались — они были полуоткрытые. Стрелковое вооружение было неплохое. Впереди у штурмана был пулемет ШКАС калибра 7,62. Он был очень скорострельный. У центрального стрелка была пушка ШВАК, у хвостового стрелка тоже была 20-миллиметровая пушка ШВАК. Колеса были диаметром два метра, они убирались под внутренние двигатели. Сзади были гондолы, и в этих гондолах сидели стрелки. Справа и слева — по стрелку. Воздушные стрелки с пулеметами Нудельмана — Суранова, НС, калибра 12,7. Кстати, по эффективности они были не хуже чем 20-мм пушки. В общем, самолет был вооружен неплохо.

Экипаж — 11 человек. Впереди стрелок-бомбардир в башенке, за ним основной штурман. Справа внизу борттехник с приборами и помощник, который после взлета должен был лезть в плоскости и осматривать моторы. Слева от борттехника под летчиками сидит бортрадист. Над бортрадистом — тандемом два летчика, командир корабля и второй летчик. У нас были только пилотажные приборы и кислород, больше ни-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

чего, все приборы винтомоторной группы — у борт-техника. И четыре воздушных стрелка: центральный, хвостовой и два подшассийных.

Итак, мы начали переучиваться. Прошли полеты со второго сиденья, с командирского, самостоятельно нам вылететь не давали. С командирского сиденья мы летали по кругу и в зону. На боевое задание уже пора было. С 28 апреля по 11 мая я делал тренировочные полеты по кругу и в зоны со второго и первого сиденья. И даже 11 числа я делал тренировочный полет в зону. И еще по кругу с первого сиденья сделал два полета. В этот же вечер полетел на боевое задание: бомбардировка железнодорожного узла противника в городе Днепропетровске.

Меня назначили вторым летчиком в экипаж заместителя командира эскадрильи майора Родных. Майор Родных потом получил Героя Советского Союза, как и майор Дадонов, за первые 100 вылетов на самолете Пе-8.

Я, если честно, плохо помню тот первый полет — очень плохо соображал. Были очень сложные метеоусловия, грозы кругом. Нужно было обеспечить взаимодействие со всеми членами экипажа. Штурман должен был найти цель. А в это время могли стрелять истребители. Командир корабля здесь должен быть как дирижер. Полет продолжался шесть с половиной часов.

На следующий день самолет, на котором я совершил свой первый боевой вылет, был неисправен. И меня назначили в другой экипаж — капитана Сукоркина. Почему я попал в этот экипаж, я узнал только в 1998 году, когда мы были на сборе ветеранов авиации дальнего действия в Москве. Там я встретился с под-

полковником Сукоркиным Александром Ивановичем, и он сказал:

— Знаешь, почему ты ко мне попал вторым летчиком?

— Не знаю.

— Ко мне назначают вторым летчиком майора Алферова, замполита. Я говорю: «Я с ним не полечу, он плохо летает. Дайте мне того сержантика, он хорошо летает», — он даже фамилии моей не знал. А я действительно хорошо летал, в запасном полку я здорово натренировался. Штурманом был майор Ткаченко. Задание: бомбардировка железнодорожного узла противника — город Варшава. Мы летели осветителями. У нас в бомболюке было 40 штук светящихся бомб килограммов по 50—60 каждая. Мы должны были осветить железнодорожный узел, чтобы другие бомбардировщики нормально отбомбили.

Полетели. Дорога на запад нам известна: Смоленск — Минск — Варшава. Вдоль нее и полетели. Под Смоленском по нам немного постреляли. Летим дальше. И над Минском нашему самолету выбивают третий мотор — стреляли зенитки без прожекторов. (Бывало так: вражеские истребители летали, а прожектора выхватывали самолет из темноты, чтобы истребитель мог подойти сзади и сбить. Или могло быть сочетание зениток и прожекторов. А тут были только зенитки. Видимо, у немцев стояли радиолокаторы.)

Техник докладывает:

— Третий мотор — выбило масло.

Тогда еще не было в наших системах флюгирования винтов, такое было только у американцев. Винты, конечно, оказывают большое сопротивление. Мотор может заклинить, может загореться. Идем на трех мо-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

торах. Дошли до Варшавы. Делаем заход. Сбрасываем 20 САБов. Командир корабля делает второй заход, бросаем еще 20 САБов. Ходим все на трех моторах. Дело было в мае. Ночь коротенькая. Стало рассветать, пошли обратно. Высота — 5 тысяч метров. Еще один мотор отказал. Идем на первом и четвертом. Еле-еле идем, со снижением. Четыре часа утра. Уже солнце встало. На земле его не видно, а на высоте видно. Мы чувствуем, что не дойдем. Сейчас что-то будет.

Командир кричит:

— Штурман, давай линию фронта, давай линию фронта!

— Сейчас, командир, будет линия фронта!

Потом штурман кричит и радисту:

— Радист, проходим линию фронта — Западная Двина!

Бортрадист сидит под нами.

Я смотрю, на левом моторе в щелях жалюзи то ли солнце играет, то ли огонь внутри. Патрубки двигателя маленькие, выхлопов совершенно не видно, потому что борттехник делает топливно-воздушную смесь так, что патрубки не накаляются и пламени не видно. Я подумал: «Значит, это огонь».

Говорю в переговорное устройство, СПУ:

— Командир, горит первый мотор!

Он посмотрел, убедился, что действительно горит первый мотор, приказывает:

— Борттехник, гаси первый мотор!

У борттехника «дяди Вани» (Ивана Гончарова) было четыре небольших баллончика с углекислым газом. И были большие баллоны на моторах. Там были перфорированные кольца вокруг мотора — для того, чтобы погасить пламя в моторном отсеке. Он нажимает на



этот баллончик, но поздно — пламя уже хлынуло на плоскость.

Командир дает приказ:

— Экипаж, покинуть самолет!

А самолет уже пошел с левым креном. Я открываю «фонарь» — он открывается, как и у истребителя, назад.

Я знаю, что прыгать надо в сторону штопора, в сторону вращения. А там огонь — плоскость-то горит. Решаю идти направо. Вылезаю по пояс из кабины, пытаюсь оттолкнуться — не получается. Меня затягивает обратно. Вырваться вправо не могу. Что делать? Остается только влево, в этот огонь. Повернулся туда — один миг, и я уже в свободном падении — в общем, как учили.

А до этого я только один или два раза прыгал с парашютом... Дернул за кольцо. Нет динамического удара. Я глянул — бог ты мой! — у меня стропы закручены, и купол колбасой вьется. Начал стропами шуровать, работать, чтобы раскрутить. У меня крага была. Я бросил ее. Начал крутить. Ничего не получается. Я лечу вниз. Стал кричать, как перед гибелью все люди кричат. Мой крик в пространстве, как писк мышки, наверное. Пробиваю облачность, земля приближается. Я быстренько-быстренько спускаюсь и ничего не могу сделать.

Была у меня вторая крага, я и ее сбросил — все равно же погибать. Ору. Смерть скоро. Сейчас удар будет.

И упал — в речку. А в мае как раз разлив был, шириной метров в пятьдесят. Неглубоко было — где-то по горло. И я туда. А на мне были меховые унты, комбинезон, шлемофон. Выполз из речки, парашют под-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

тянул, снял его, положил в кусты. Ощупал себя — цел! Ничего не сломал! Только ушиб был такой, что я не мог ни сесть, ни встать, ни лечь.

Стал я оглядываться — наша территория или нет. Гляжу — столбы какие-то стоят, местная линия электропередач, и изоляторы на этом столбе. Идет какой-то дед. Я вынимаю пистолет:

— Дед! Иди сюда! Чья территория? Наша или немецкая?

— Наша линия фронта в пятнадцати километрах, — говорит, — там на горке деревня и какой-то тифозный госпиталь.

— Веди меня туда!

Он меня привел в эту деревню. Зашел в какой-то домик. Там меня переодели, дали рубаху, брюки крестьянские, носки, галоши — мое-то все обмундирование мокрое.

Приехал начальник политотдела 10-й армии. Я ему все рассказал: что случилось, из какой дивизии. А когда я спускался, видел, что семь парашютов летят. Куда-то далеко-далеко они улетели. А я, значит, восьмой.

Пришел какой-то старший сержант, представился начальником поста ВНОС (воздушное наблюдение, оповещение, связь). Он спрашивает:

— У вас в экипаже есть старший лейтенант Вередин, сержант Попов и сержант Удодов?

А я ведь первый раз с этим экипажем летел, никого не знал, ни с кем не успел толком познакомиться. Я только знал, что командир корабля — капитан Сукоркин, а штурманом майор Ткаченко. Больше никого не знал. Это мой второй боевой вылет и первый вылет с этим экипажем!

Старший сержант сказал:

— Мы нашли погибшими в самолете Удодова и Вередина, Попов тоже погиб.

Вередин, оказалось, наш помощник бортехника. Он говорил: «Я никогда прыгать с парашютом не буду!», и чтобы не прыгать, он в кабине распустил парашют и погиб. Удодов — центральный стрелок — не успел, видимо, из башенки до двери добраться. А Попов — подшассийный стрелок — висел на дереве, на парашюте. Его, видимо, убило осколком.

Я говорю:

— Сообщите, пожалуйста, в авиацию дальнего действия, что такой-то самолет, экипаж капитана Суворкина, летал на Варшаву. Подбили под Минском. Обратно летели, самолет загорелся в воздухе и взорвался.

Полковник дает мне стакан водки. А до этого я совсем не пил — пацан же. Выпил этот стакан и немного ожил.

Надо думать, как добраться до экипажа, который улетел от меня километров на семь. У меня-то парашют не раскрылся, а их унесло. К обеду достали какую-то машину. Когда ехали, я заметил, что прямо за деревней был небольшой аэродромчик со взлетной полосой метров в 600—800 и самолеты стояли прямо в лесу. К вечеру добрались до деревни, где были мои сослуживцы. Командир корабля сломал руку, штурман ногу (или наоборот). У Ваньки Мокрого чуть не вытек глаз, у меня — общий ушиб. Меня как положили на подушки, так я не мог ни встать, ни сесть, ни вздохнуть.

На следующий день прилетел самолет, и нас забрали в Кратово. У нас был свой небольшой госпиталь

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

в дивизии и свой небольшой санаторий. Он находился на станции Ильинка, на бывших дачах Троцкого и Рыкова. Обе эти дачи были в одном дворе. Одна дача каменная, а другая деревянная. Обе — двухэтажные. В каменном домике был госпиталь, в деревянном — санаторий. Я сначала провалялся в госпитале, потом попал в санаторий.

Были ли медицинские осмотры перед полетом? Никаких медицинских освидетельствований перед полетом не было. Мы проходили раз в году медкомиссию — и все. Я, когда приехал с запасного полка, болел малярией, и меня направили в Ильинку. От малярии тряска, температура. Я там неделю пролежал, хинин принимал. Ну и еще раз был, когда парашют не раскрылся. Ребята, у которых парашюты раскрылись, и видели меня, и слышали. «Летит мимо нас, орет», — рассказывали потом. А парашюты у нас всегда лежали в самолете. Купол слежался, мы же их никогда не переключивали. И потом не переключивали. Этот случай ничему не научил.

Тут еще такое дело. Попав на фронт, первым делом, когда получил денежное содержание, отдал деньги старшине Бандурке, и он поехал на Малаховку и купил мне широкий командирский ремень вместо моего солдатского. За полторы тысячи купил коверкотовую гимнастерку, стал ходить в коверкотовой гимнастерке, а не в старой хлопчатобумажной. Все это сгорело вместе с самолетом, а списать можно либо летное обмундирование, либо армейское. Пришлось списать летное — летать-то надо.

За время, что я лечился, над Брянском сбили само-

лет с экипажем майора Родных — тот, с которым я совершил свой первый боевой вылет. Вместо меня вторым летчиком полетел майор Галлай Марк Лазаревич, будущий доктор наук, заслуженный летчик-испытатель и дважды Герой Советского Союза. С ними же был штурман-стажер — капитан Гордеев. Все, кроме майора Галлая и штурмана, попали в плен. Сдали их пацаны. Экипаж к утру где-то собрался, попросил пацанов принести харчей, договорились с ними, куда прийти.

— Дяденьки, все сделаем, — сказали те. А сами привели полицаев, и так всех забрали.

А капитан Гордеев был уже третий раз сбит, он понимал, что ни к каким пацанам идти не надо. И он вместе с Галлаем не пошел на назначенное место, сами выбрались за линию фронта. Было это в мае 1943 года.

После лечения со мной произошла неприятность, которая могла закончиться для меня штрафной ротой за срыв боевого вылета. 15 июня полк праздновал годовщину формирования, вылетов не было. Вася Алексеев и Ваня Мокрый разжились спиртом. Я посмотрел, как его пьют «взрослые» — глоток воды, а потом спирт, — и точно так же выпил. Отключился почти сразу. Мои приятели оттащили меня на траву у забора напротив клуба и, как они потом рассказывали, ходили смотреть, жив я или нет. В конце торжеств отвели меня в комнату. На следующий день боевой вылет, а я лежу ни жив ни мертв. Пришли замполит эскадрильи майор Алферов, адъютант капитан Шуклин, врач полка капитан Завьялов и старшина эскадрильи старшина Бандурко. Посмотрели на меня, и замполит сказал: «Вот что, Ваулин, я сегодня за тебя слетаю, а впредь научись пить и закусывать!»

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

На следующий день на проработке боевого задания командир полка Пусэп переглянулся с командиром эскадрильи Лавровским и немного в мою сторону. Инцидент замяли.

Меня назначили уже в другой экипаж. Я стал вторым летчиком у командира эскадрильи майора Откидача. Это был опытный военный летчик. Штурманом у него был известный полярный штурман майор Аккуратов Валентин Иванович. Он с Молоковым летал на Северный полюс в тридцать седьмом году в папанинскую экспедицию, потом он с Мазуруком летал и с Черевичным (потом еще шутка такая ходила: «Не там бардак, где дом публичный, а там, где Ваня Черевичный»).

И вот Аккуратов был у нас штурманом корабля, а штурманом эскадрильи — Лев Миронович Рубенштейн, тоже полярный штурман. Он летал в 1937 году на разведку погоды, обеспечил перелет на Северный полюс папанинской группы. А штурманом полка был Штепенко, он летал с Пусэпа в Америку и Англию.

Майор Откидач — украинец — был таким солидным, спокойным мужчиной. Аккуратов тоже был спокоен. Изумительно спокойная обстановка была во время полетов, в предыдущих экипажах такого не было.

Например, когда я в первом экипаже летал, там штурман орал:

— Твою мать, давай, давай, бросай бомбы, скорее!

А в этом экипаже совсем по-другому, спокойно. Штурман командует:

— Два вправо! Так держать! Сейчас, командир, открываю люки. Стрелки, смотрите!

Смотрим, когда бросает бомбы, самолет сразу поднимает вверх. Штурман люки закрывает. Мы сразу

идем в сторону. И все команды отдаются спокойно. Нервного напряжения и без крика хватало.

Борттехником был Петров Николай Федорович, радистом — Тишков с ГВФ. Стрелки были очень хорошие ребята. В общем, экипаж был изумительный. Настрой хороший.

Рабочий день строился так. После обеда мы шли в штаб полка на проработку боевого задания, а наземному экипажу в это время дают задание подвешивать бомбы. Если подвешивают РРАБы, ротативно-рассеивающиеся авиационные бомбы, то пойдём бомбить аэродром. Очень крупные, фугасные бомбы двухтонные или тонные — крупный город или порт. Бомбы поменьше, сотки, 250—500 — недалеко за линию фронта. Так что мы по бомбам определяли, какое нам дают задание.

Приходим в штаб полка, нам дают задание на сегодня: бомбардировать Кенигсберг. Во время проработки боевого задания обстановка, конечно, напряжённая. Если бомбить крупный город, например Кенигсберг или Данциг, — мандражишь, потому что полет очень и очень серьёзный. Там и зенитки, и истребители. Во время такого полета сбили самолет нашей дивизии с экипажем капитана Ермакова, вторым летчиком у которого был мой однокашник Лева Фридман. Ну а если недалеко за линию фронта, то не так страшно.

Штурманы раскладывают свои карты. Маршрут прочерчивают на полу по ремню, потому что карты большие, склеенные — миллионки, десять километров в одном сантиметре, а карты на всю Европу. Никогда не знаешь, куда полетишь — то ли на север, то ли на запад, то ли на юго-запад, поэтому у штурманов кипа

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

карт. Было два исходных пункта маршрута (ИПМ): Загорск — это северное направление — и Лопасня, если летели на юг или на запад. До них маршрут не прочерчивается. Маршрут начинается от ИПМ.

Мы, летчики, записываем в небольшую планшечку только этапы полетов, расстояние, курс, скорость и время полета туда и обратно. Записываем карандашом на бумаге, пропитанной лаком, чтобы можно было стереть. Время вылета нам или дают заранее, или мы по погоде смотрим. На проработке задания нам обязательно дают время бомбометания, высоту бомбометания, курс захода на цель и курс отхода от цели. Все это с учетом того, что и другие самолеты полетят бомбить. Или дают общее время, но с точностью в одну минуту. Например, экипаж Иванова — 23.47, Петрова — 23.48 и так далее. А время полка — 23.40—23.50. Система ПВО над целью и по маршруту. Также дают районы действия наших партизан, и начальник разведки полка докладывал обстановку. Тогда радиотехнической связи не было, и, чтобы дать сигнал «Я свой самолет», в дневное время покачивали, скажем, левым крылом, а завтра, чтобы сообщить, что ты свой, надо было сделать покачивание вправо два раза и пустить зеленую ракету (или красную) и т.д.

Потом мы шли на ужин, брали с собой термос, бутерброды. На время полета медики давали нам или драже, или маленькую шоколадку. И ночью можешь лететь спокойно — по дороге не заснешь. (Но я однажды час за штурвалом проспал. Глаза закрыл — было двенадцать часов ночи, открыл — час ночи. А самолет летел с автопилотом, темно, тихо. Да, на Пе-8 автопилот, автогоризонт — все было.)

На самолете был бортрадист, но не было связи со



стартом. Только ракета или фарой поморгаешь. А фарой моргнул, тебя немецкий самолет тут же подожжет. Если приходит аварийный самолет — мотор отказал или еще что-нибудь случилось, — пускает красную ракету, чтобы ему дали посадку вне очереди. Зажигают прожектор, он садится.

Самолет ко времени вылета был подготовлен, заправлен кислородом, бомбы подвешены.

Мы после ужина едем на аэродром. У нас был автобус для летного состава. И еще до аэродрома нас провожали две собаки — Дутик и Пушок. Всех летчиков, штурманов и техников они знали, а посторонних облаивали и кусали даже.

Переодевались мы в самолетах. Летное меховое обмундирование висело на вешалках в самолете. На них же вешали военное. На земле, например, 25 градусов. Пока взлетаешь, вспотеешь как мышь.

На взлете рукой четыре монетки взял и не равномерно газ даешь, а так, чтобы мизинец вперед, иначе самолет развернется влево, когда скорость набираешь, тогда правым моторам мощность прибавляешь. Главное, на взлете набрать высоту по калибру бомбы. Если аварийная ситуация или если бросать бомбы на пассив, они, конечно, взорвутся, хотя и полетят вместе с чекой. Поэтому если везешь пятисотки, то надо набрать пятьсот метров высоты, если тонную бомбу, надо набрать тысячу метров, двухтонную бомбу — набрать 2000, пятитонную — 5000 и так далее. И только после этого можно лететь спокойно. Вот так потихонечку набираешь высоту до семи-восьми тысяч метров, а там минус пятьдесят, значит, и в самолете примерно столько же, и еще с «фонаря» поддувает на левую руку. Поэтому надевали краги (чуть не до плеча) и

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

кислородную маску. Кислород поступал постоянно, и за время полета вырастала здоровая ледяная «борода». На американских самолетах стояла блинкерная система. Там кислород поступал тогда, когда ты вдыхаешь. Некоторые ставили в унты электрические стельки — 6—8 часов при минус 50, естественно, ноги мерзнут. Правда, бывало, они загорались. Для того чтобы справить нужду, стояло ведро. Все, что в нем было, — замерзло.

Уставали за вылет сильно. Тяжело, конечно, 7—8 часов при температуре минус 40 или минус 50 управлять самолетом. И нервное, и физическое напряжение. Из личного оружия у нас был пистолет ТТ. И еще был НЗ-паек: в фанерной коробочке было 4 плитки шоколада, 100 граммов печенья, 100 граммов сахара, таблетки для хлорирования воды. Все это было запломбировано в брезентовом чехольчике и надевалось на ремень рядом с пистолетом. Была даже такая команда: «Сегодня построение с пайками НЗ».

Когда мы прилетали с задания, первым делом обменивались впечатлениями: как было над целью, хорошо или плохо, кого сбили. Потом нас на автобусе отвозят в штаб. Там мы пишем донесения. Штурман пишет донесение. Радист по своей линии. Вторым летчикам там делать особенно нечего. Идем в столовую. Аккордеон играет. Пиво бывало. Сдвигаем столы экипажем: и офицеры, и сержанты. У больших командиров была «барокамера» — отдельный кабинет. Достаем спирт, а положенную водку в бутылках даем очередному. Сегодня одному, в следующий раз другому. А сами спирт пьем. Потому что водку можно брать с собой к девушкам на танцы. Кроме того, на полет, если он длится более шести часов, нам по линии продо-

вольственной службы, кроме обычного бортпайка, давали 100-граммовую плитку шоколада. У каждого в загашнике всегда были шоколад и водка. У меня был такой кругленький чемоданчик, там всегда была пара бутылок водки и несколько плиток шоколада. Я ребятам говорю: «Если кому нужно, бери сегодня шоколад, водку, но завтра чтобы восстановить». Как в армию пришел, стали давать табачное довольствие — все курят, и я тоже закурил. Летному составу на день давали пачку папирос: или «Казбек», или «Северная Пальмира». Техсоставу давали на день пачку «Беломорканала». В месяц 30 пачек.

Официантки в столовой спрашивают: «Ну, как вы Марию Александровну возили?» Мария Александровна, заведующая столовой, у нас страдала «зеркальной болезнью». Это когда нижнюю часть тела только в зеркало можно увидеть. И вот кто-то на пятитонной бомбе написал мелом — «Мария Александровна».

Поддали спиритику, хорошо закусили и пошли спать по своим местам. До обеда нас никто не тревожит. А после обеда проработка боевого задания, опять в штаб полка.

Можно было летать каждую ночь? Можно. Нужно было летать чаще. Самое плохое, когда давали отбой полетам уже после того, как мы подготовились и сидели в самолете, ждали вылета. Лучше лететь, чем давать отбой или сидеть в казарме, ждать, будет полет или нет. Но мы ничего, всегда были бодрые, веселые, боевые, пили, в карты играли — в преферанс, буну, «петушка». Зимой 44-го базировались уже в Балбасово и почти не летали. Обычно после ужина в столовой за длинным столом в помещении — с левой стороны мы расписываем пульку. Четыре человека. У

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

нас коптилка стоит. Электрического света, конечно, не было. Мы с этой коптилкой, а рядом играют в шахматы. Стол стоял на козлах. Мы играем в преферанс, вдруг стук, грохот, проигравший человек ползет под этим столом. Надо было пролезть в эти козлы вдоль. Там было невозможно пролезть. Грохот, стук, он извивается как змея. Это был цирк. Так мы до утра играли в преферанс. Шли на завтрак. После завтрака до обеда спали. А потом с обеда до ужина. После ужина опять расписываем пульку или в клуб идем — там всякая была самодеятельность. За самогонкой ходили — все, что было, все выпили. Мы же не летаем, значит, водку нам не дают.

Обычно до обеда мы всегда ждали задание. Там уже доложат, летим мы сегодня или не летим, дать отбой или нет. Дают сегодня, допустим, отбой. У нас был очень хороший клуб — как известно, на фронт артисты выезжали. Капитан Едкин, начальник клуба, обходил наши помещения и говорил:

— Товарищи, кого вы желаете послушать или посмотреть в очередную среду, или в воскресенье, или субботу?

И начинается:

— Давай джаз Утесова!

— Давай Эдди Рознера!

— Сколько раз они у нас уже были? Давайте мы послушаем классику.

— На фиг нам классика!

У нас был джаз. У нас были хоры Пятницкого и Профсоюзов, к нам приезжал Большой театр. Помню, пела Мария Петровна Максакова. Она вышла на сцену и говорит:

— Товарищи, я буду петь все, что знаю, и все, что вы закажете. Я буду петь до тех пор, пока не охрипну.

И она пела, много пела.

Еще был у нас Лемешев. Вышел маленький, плюгавенький, рыженький мужичишка. По блокнотику две песенки или две арии спел, на этом дело закончилось. Честное слово, он оставил у нас неважное впечатление. Сравнить Марию Петровну Максакову и Лемешева, как говорят в Одессе, — две больших разницы. Танцоры были. Ансамбли всевозможные. Их же премировали, награждали орденами за поездки на фронт, а «фронт» был в Монино, в Кратово... Их там накормят, напоят.

Еще в клубе устраивали танцы. Девушки приезжали со всей округи, жены летчиков приезжали. Я помню, у капитана Олейникова, который погиб с майором Алферовым, жена была балерина. Я с ней часто танцевал. У Валентина Аккуратова жена тоже была балериной в Большом театре. И вот помню такой случай. Командир дивизии проводит проработку задания. Капитан Ермаков, который потом погиб над Данцигом, говорит: «На фиг сегодня эти боевые вылеты. У Вальки Лола танцует сегодня в Большом, поехали лучше в Большой». Это капитан, командир корабля, говорит генералу, командиру дивизии. Эти летчики, полярники, они же были выше этого командира дивизии, генерала. Они сами написали заявления с просьбой направить их на фронт и сдали в фонд обороны свои персональные машины, «эмки». Валентин Иванович Аккуратов очень спокойный, рассудительный, просто мудрый человек. Правда, летать на Пе-8 он неважно закончил. Я уже пересел на Б-25, а они еще летали на Пе-8 в Алтуфьево. Блуданули и сели, по-моему, в Боб-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

руйске, с промазом. Улетели в овраг. Разбили самолет, но живы остались.

Самолетов у нас было очень мало. Казанский завод за сутки выпускал двенадцать-тринадцать самолетов Пе-2 и только один Пе-8 в месяц. Поэтому в ВВС была только одна дивизия на Пе-8. А в дивизии этой было пятнадцать-двадцать самолетов. Максимальное количество самолетов Пе-8, которые летали на боевое задание, было 6 февраля 1944 года при налете на Хельсинки. Тогда летало двадцать четыре самолета. Но обычно, по штату, было пятнадцать самолетов, и за один раз вылетало 5—8 самолетов.

Мы летали по приказу Ставки Верховного командования. До нас бомбила авиация помельче — например, самолеты Ил-4, Б-25, Б-20Ж, Ли-2. А потом летели мы с большими бомбами по особо важным объектам. Нас берегли.

Рядом располагалась дивизия, которая летала на Б-25. Мы их называли дикой дивизией. Они делали по два вылета за ночь. А мы делали всего один вылет за неделю — у нас и самолетов мало, и приберегали нас для особо важных случаев.

Конечно, летать бомбить недалеко от линии фронта проще. Мы и под Ленинград летали на станцию Тосно. В августе 1943 года нам дали задание бомбить позиции дальнобойной артиллерии немцев, обстреливавшей Ленинград. А как найти эти позиции? Была проведена блестящая, изумительная операция. На проработке задания нам сказали:

— Товарищи, обходим Ленинград. Линия фронта будет обозначена кострами. Два прожектора с линии фронта будут направлены на позиции, и там, где они скрестятся, и будет место позиции крупнокалиберной

артиллерии. Надо будет попасть в это перекрестие. Такая задача.

Мы берем двухтонные бомбы и летим. Как нам сказали, так и сделали: обошли Ленинград, по кострам увидели, где линия фронта, дальше — два прожектора перекрещиваются. И тут уже дело техники. Крупные бомбы сделали свое дело. Через две недели — 7 сентября 1943 года — мы опять полетели туда. И теперь уже в пух и прах разбомбили эту группировку.

Перед строем нам зачитали благодарственное письмо от ленинградцев. Большую статью написал поэт Тихонов. Мы получили медали. Это была моя первая награда — медаль за оборону Ленинграда. Я очень горжусь тем, что мы вложили такой большой вклад в спасение Ленинграда. А потом я получил орден Красной Звезды, его мне вручал в Кремле Куусинен.

Был еще один серьезный случай на Пе-8. 31 июля летали мы на железнодорожную станцию Тосно. Метеообстановка была очень тяжелая, мы попали в грозу. Если сейчас реактивный самолет как штык протыкает облачность и уходит на высоту, то мы были вынуждены идти насквозь, при этом мы еле ползли. Воткнулись в облачность и не знаем, что будет впереди. Набрали высоту 8400, и вдруг раздался мощный хлопок. Что такое? Оказалось, лопнула труба переднего лонжерона. А лонжерон был трубчатый — нижняя труба, верхняя труба, которые соединялись подкосами. И вот эта мощная, хромонсилевая труба лопнула, значит, крыло вот-вот сложится. Отошла система управления элеронами, вот-вот разошется бензосистема.

Борттехник говорит:

— Дело опасное!

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Сбросили бомбы и стали возвращаться обратно. Попытались выпустить закрылки и выпустить шасси, но гидросмесь замерзла и шасси не выпускается. Мы убрали газ, чтобы как-то спланировать. А борттехник, наоборот, газ дает — авиамоторы стынут. Такая борьба идет между борттехниками и летчиками.

Кое-как добрались до Москвы, шасси у нас оттаяло на низкой высоте. Мы его выпустили и идем с малой скоростью, чтобы не сложилась плоскость. Сели. Потом приехала бригада из Казани, наложила на эту трубу буж. Подлатали, в общем, самолет, потом на нем снова летали. Когда летишь на задание, и так обстановка нервная, а тут если еще с самолетом сюрприз — совсем несладко. При подходе надо еще на цель смотреть, что над ней делается. Например, один раз мы летали на Орел. И в одну ночь у нас сбили три экипажа. Это значит, 33 человека погибли за одну ночь... 33 человека нет в общежитии, 33 человека нет в столовой. Экипаж майора Архарова сбил однажды ночью истребитель. А на следующую ночь его чуть не убили — весь самолет изрешетили, стрелка убили, но он пришел, посадил самолет. И такие случаи бывали.

Какая функция второго летчика? Сидеть за штурвалом, управлять всю дорогу. А первый летчик — командир, он взлетает и садится, но весь путь — на втором летчике, трудяге. В критической ситуации главное управление у первого летчика, чтобы у двоих несогласованности никогда не было. Мы работаем как один организм, все видим, все учитываем.

Автопилот когда-то я включал, а когда-то нет. Он ненадежно работал. Вот, например, Герой Советского Союза Павел Михайлович Архаров, командир эскадрильи, его вообще никогда не включал. Система



была масляная, механизмы силовые, если воздух попал, то начинались автоколебания. Автопилот приходилось выключать.

После бомбометания штурман и стрелки смотрят за результатами, а радист нажимает на ключ. Его пеленгует наша наземная станция с аэродрома. Штурман-бомбардир описывает все события до цели, во время бомбометания и после цели. Он докладывает, где бомбы, кого сбили, какие зенитки стреляют. Все это записывается.

Несколько слов о службе метеорологии. В нашем полушарии вся погода идет с северо-запада на юго-восток. Очень редко, когда погода приходит с востока, это так называемый восточно-сибирский антициклон, который приходит зимой и приносит морозы. Иногда к нам приходила погода с юга — жаркая погода с Азорских островов или со Средиземноморья. Но это сезонные наступления погоды в нашем районе, а в основном вся погода идет с северо-запада на юго-восток. За линией фронта у нас не было метеостанций и метеопостов, и мы не могли получить данные, какая погода к нам идет. Что делать? Синоптики начинают колдовать. У них есть так называемые «кольцовки» — большие синоптические карты. Есть и небольшие карты своего района, которые они обрабатывают. Но большинство вопросов решается или теоретическим путем, или путем разведки погоды.

И вот на проработке боевого задания или командир полка полковник Пусэп, или командир дивизии генерал Лебедев спрашивает у старшины Левки Рабиновича или у старшего лейтенанта Володи Драбкина:

— Скажите, пожалуйста, мы полетим или нет?

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Товарищ генерал! Там-то находится атмосферный фронт, там-то ложбина, там седловина, там антициклон. Товарищ генерал, очень трудно сказать, можно лететь или нет, даже не определить, какая там облачность.

— Нет, ты мне скажи, полетим мы или нет?!

На Хельсинки мы слетали 6 февраля 1944 года. А потом с 6 февраля до 26-го каждый день сидели на проработке боевого задания, и командир дивизии каждый день выслушивал доклад метеоролога. Около Бологого стоял теплый фронт, который никуда не двигался.

— Товарищ генерал, не полетите!

— Что такое?

— Товарищ генерал, теплый фронт стоит в районе Бологое.

— Мы его перескочим.

— Не перескочите, товарищ генерал, он до 10 тысяч. (А мы могли подняться до восьми тысяч.)

— Обойдем.

— Товарищ генерал, не обойти! Потому что он расположился над огромнейшей территорией.

В это время на Хельсинки летали самолеты, которые были ближе к Ленинграду, а у нас был простой в 20 дней! Командир дивизии давал отбой, потому что старшина Рабинович (потом ушел в спортсмены, стал начальником физподготовки корпуса в Бобруйске) или старший лейтенант Драбкин не давал команды на вылет.

Особенно трудно было в июле в грозовой период. Если в облачность войдешь, неизвестно, что впереди. Я уже приводил пример, какая ситуация у нас случилась под Ленинградом, когда лопнул лонжерон на

высоте 8000 метров. Но синоптиков винить нельзя в том, что они дают разрешение на взлет, а потом самолет попадает в непогоду. Это же надо знать погоду, которая придет на цель через три-четыре часа, потому что мы примерно столько времени будем туда лететь.

Посылали разведчика погоды, который должен был определить, какая будет погода над целью через четыре часа. Он должен пролететь за цель на 300 километров, посмотреть, какая облачность внизу, какая облачность вверху, есть ли разрывы, и определить, какая будет погода через четыре часа, чтобы потом можно было дать команду дивизии на вылет. И какая ответственность лежит на этом разведчике погоды!

Я дважды летал вторым летчиком с опытным летчиком Мишей Котаревым — на разведку погоды. Надо было обследовать все высоты, направление ветра. Штурман определял, какие параметры, какая погода придет на цель. А в это время дивизия должна сидеть и ждать, что скажут разведчики погоды. Вылет на разведку погоды считался боевым вылетом. Но это было даже сложнее боевого вылета, потому что ответственность больше.

А когда погода явно хорошая, там уже совершенно другое дело. В любом случае мы изучали метеорологию, это был наш главный предмет для изучения. Я очень хорошо изучил метеорологию, научился читать синоптическую карту, кольцовки. К тому же надо было научиться хорошо определять и знать местные признаки погоды. Погода — это же и наш друг, и наш враг: мы можем и в облаках скрыться, и попасть в грозовой фронт, в обледенение.

Вот майор Алферов, вместо которого на борт взя-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ли меня, полетел с другим командиром, капитаном Алейниковым. Они обледенели и упали, возвращаясь с боевого задания. Что тут сказать, метеорология — очень коварная штука.

Когда наша армия стала наступать на запад, настало время двигаться на запад и нам. В июле 1944 года мы перебазировались на аэродром Алсуфьево. Это между Рославлем и Брянском. Там был грунтовый аэродром. Взять с собой много бомб было нельзя, горючего много взять тоже нельзя. К тому же новый аэродром был небольшим, и там было невозможно использовать такие огромные самолеты. Поэтому сверху, от руководства, поступил приказ: самолеты списать, заменить их на самолеты Б-25 «Митчелл». Часть списанных самолетов расстреляли, испытывали оружие. Часть ушла в Севморпуть, там летали.

Б-25 — интересная машина. Изумительное приборное оборудование кабины. Моторы хорошие. Ведь на Пе-8 после боевого вылета техники выворачивали свечи. 48 свечей. Шли в казармы, чистили их. Много было забот и хлопот и по обслуживанию. А на этих американских самолетах было все значительно проще, и работали они лучше. Был случай, когда мой техник провожал меня на боевой вылет, будучи здорово под газом, пьяненьким, потому что мало было забот и хлопот технику по обслуживанию этого самолета.

На Б-25 уже было три радиостанции, связь со стартовым командным пунктом. На Пе-8 этого не было. Писсуар был на Б-25, а на Пе-8 — ведро. На Пе-8 техник лазил по плоскостям, смотрел моторы после взлета. После взлета доложит, посмотрит с тыльной

стороны моторы, их состояние. Потом докладывает: «Моторы в порядке». А на Б-25, конечно, было проще. На Пе-8 приборы освещались белым светом — подсветка была сбоку, а на этих самолетах была ультрафиолетовая подсветка. УФО облучался со штурвала, а на приборах светящийся циферблат. Хороший электрический автопилот. Хороший у штурмана прицел был, а вот ЭСБР давал иногда сбои.

Бомбовая нагрузка Б-25 значительно меньше — всего тонны три. Мотор у него был «Райт-циклон» по 1100 лошадиных сил. На Пе-8 самое меньшее — 1350, АМ-35А. Потом М-82 уже 1800 лошадиных сил, на Б-29 и на Ту-4 — 2400. АША-73 и К-19. Турбокомпрессор для нагнетания воздуха. На 82-х моторах был двухскоростной нагнетатель, который стоял внутри двигателя. Благодаря двухскоростному нагнетателю самолет большую высоту набирал и брал больше бомб — до 5 тонн. Некоторые, по-моему, 6 тонн брали.

На этом же аэродроме Алсуфьево проходило переучивание. Приехала мадам из ГК НИИ ВВС Чкаловского. Она нас познакомила с приборной доской, со всеми надписями, которые там есть, но не только в кабине летчика, а по всему самолету. Мы записали все эти надписи. Заучили все наизусть. Master switch — главный рубильник, oil — масло, fuel — бензин, buster — помпа. С такими знаниями английских терминов мы освоили этот самолет.

Конечно, самолет был очень прост в управлении. Отличное приборное оборудование, отличные моторы воздушного охлаждения, уже трехколесное шасси — не с хвостовым колесом, как на наших самолетах, а с передним колесом. Экипаж уже состоял из

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

6 человек: командир корабля, второй летчик, штурман, стрелок-радист и два стрелка.

Теперь уже было не спрятаться за широкую спину командира ни в прямом, ни в переносном смысле. Теперь и второй летчик был ответственным за выполнение задания, за свою жизнь и за жизнь экипажа. Уже приходилось решать очень серьезные задачи.

Переучивание прошло благополучно. Мы быстро полетали в районе аэродрома Алсуфьево. И потом перебазировались на аэродром Балбасово, под Оршей, оборудованный бетонной полосой. Оттуда мы стали летать на выполнение боевых заданий.

Первый полет получился неудачным. Был август 1944 года. Мы полетели на Кенигсберг. Долетели до Пруссии. Мотор обрезает — и все тут. Что делать? Лететь дальше? До Кенигсберга далеко. Инструктором у меня был заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Романов. С ним посоветовались, решили возвращаться домой. Сбросили четыре пятисотки на пассив в озеро Летцен (стандартная заправка бомб была две тонны: четыре пятисотки в люках). Хоть и в воду упали, но все равно взорвались. Вернулись на аэродром, облетали самолет, он ни разу не чихнул. Ни разу! Пойми наше состояние! Как доказать, что он чихал, и именно поэтому мы вернулись с боевого задания?! Потом этот самолет сбили, когда на нем уже другой экипаж летал, и так это темное пятно и осталось в нашей биографии.

Мой первый самостоятельный полет в качестве командира корабля, на Ригу, я делал со вторым летчиком Васей Алексеевым. Штурманом летел «Генечка» Петров. Пошли мы с четырьмя пятисотками. Рига стреляла хорошо. Штурман сообщает, что мы отбомби-

лись. У нас, у летчиков, был дублер ЭСБРа электросбрасывателя: контрольные лампочки мигают, когда замки в бомболюках срабатывают. Четыре лампочки мигнули, что бомбы упали. Внизу взрывы, пожары — не поймешь, что такое. Штурман говорит радисту:

— Доложи, что отбомбились. В результате бомбометания возникло два пожара (или один взрыв и один пожар).

Прилетаем на аэродром Балбасово. Техник по вооружению, как всегда, идет смотреть люки. И, как обычно, по привычке, с веселого разбега прыгает в люки... и ударяется головой о бомбы, которые там висят, и падает. Что такое? У штурмана электросбрасыватель показал, что бомбы упали, у меня то же самое, а бомбы висят!

Другой случай был. Экипаж старшего лейтенанта Миши Тетеры садится на аэродроме Балбасово на полосу. И вдруг видит: из-под самолета летят какие-то искры. Он подумал, что это тормоза у него искрят, отпустил их и быстро покатился по полосе. И вдруг за хвостом раздается взрыв. Оказывается, одна бомба висела, и, когда он стал тормозить, она упала с замка, стала кувыркаться и взорвалась.

Потом приказали вырезать бомболюки, чтобы стрелок-радист мог смотреть, висят бомбы или нет. Когда сделали люк, дали кочергу стрелку-радисту, чтобы он кочергой эти замки открывал.

А третий случай, связанный с бомбами, такой был. Старший лейтенант Голубев докладывает:

— Бомбы висят.

Электросбрасыватель сработал.

— Давай в зону попилотируй, попикируй, может быть, упадут.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Бомбы не падают. Надо прыгать или садиться. Дали команду — садиться. Он идет на посадку, и в самом конце пробега, когда самолет стал уже носом кивать, бомбы падают и взрываются. И от самолета, и от людей остались только ошметки.

Это была серьезная недоработка производственного характера. Электросбрасыватель срабатывает, а замки не открываются. Первый такой случай был у нас, второй, когда у Тетеры бомба взорвалась под хвостом, и третий случай — Голубев взорвался на своих двух тоннах. Не знаю, что было в других частях дальней авиации, но у нас были вот такие случаи, когда не знаешь, то ли упали бомбы, то ли нет.

С такой неприятной истории началась эпопея моих полетов на Б-25.

Полетели мы с аэродрома Балбасово бомбить латвийский город Салдус. Это было 6 августа. Со мной полетел командир эскадрильи Герой Советского Союза майор Архаров, чтобы проверить меня. На запад от Орши до Салдуса (за нами Днепр, он идет с севера на юг) — примерно два часа полета.

Долетели до цели, отбомбились, летим обратно на восток. Мой штурман Вася Ковтуненко говорит:

— Командир, КУР (курсовой угол радиостанции) 90 градусов.

Не «0» — прямо по курсу, а на 90 градусов вправо. Я тогда в радионавигации мало понимал. Спрашиваю:

— Что, Вася, делать?

— Надо поворачивать направо.

— Давай повернем направо.

А мы летели обратно от цели на восток, повернули на юг. Летим час. Нет нашего Днепра.



— Запроси пеленг с аэродрома, чтобы нас запеленговали.

Радист говорит:

— Пеленгатор не работает.

Тогда я говорю:

— Вася, что-то не то, давай повернем обратно.

Повернули обратно, уже на север. Снова час летим. Уже, значит, пять часов ходим.

А наш Герой, командир эскадрильи Архаров Павел Михайлович, сидит, молчит.

Я спрашиваю:

— Ребята, что делать?

— Видим аэродром.

— Давайте попробуем, дадим красную ракету и сядем. Вроде наша территория.

Дали красную ракету, а нам оттуда, с земли, дали пару красных ракет — значит, нельзя садиться. А у меня уже стрелочки показывают, что горючее к нулю подходит.

Говорю:

— Давайте посмотрим, может быть, найдем какое-нибудь поле.

Отошли от города. Нашли большое поле.

Отдаю указания:

— Что, ребята, прыгайте! Может быть, найдете какой-нибудь стог соломы, подожжете. А я пока покручусь, посмотрю.

Высота у нас метров 600. И облачность на 600—700 метрах.

Я говорю:

— Только свет не гасите сзади, чтобы люк был виден хорошо.

Прыгнули стрелки, Архаров прыгнул, прыгнул штур-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ман (у штурмана был лаз под летчиками с передней кабины.) Значит, все они выпрыгнули, а я кружусь над этим полем. Никакого огня не видно, все тихо. Горючее уже на нуле. И я решаю садиться на это поле. А рядом лес. Я подбираю, подбираю. Над лесом фары включил. Потом разглядел какие-то темные полосы на поле, то ли какие-то противотанковые рвы, то ли еще что-то, в общем, какие-то темные-темные полосы. Я опять газ даю, пошел на второй круг. Опять захожу, а страшно — эти полосы непонятные, еще лес и деревня недалеко. (Оказалось, что это была люцерна. Поле было скошено, а люцерна ярко-зеленая становится к осени, а ночью показалось, что это темно-зеленые полосы.) Самолет несется. Фары перегорели. Думаю: «Нет, тут нельзя садиться». Набрал высоту 600 метров, выключил двигатели, а сам выскочил в люк. Раскрыл парашют. Самолет мой — спиралью и об землю. Взорвался, загорелся. Я спускаюсь на парашюте, а меня несет прямо на это пожарище. Приземлился метрах в сорока от этого горящего самолета. Собрал парашют, соображаю, что делать и где я нахожусь.

Услышал, что какая-то телега скрипит, едет. Я с пистолетом к этой телеге. Там бабка.

Я спрашиваю:

— Бабка, какой здесь город?

— Бобруйск.

А операция «Багратион» уже была проведена, Белоруссия была уже наша.

— Куда едешь? — спрашиваю.

— Домой.

— Подвези меня.

Она посадила меня на телегу. Приехали мы в де-

ревню, к ней в избу. Беднота страшнейшая. Пол земляной, по бокам какие-то лавки. До утра я там прикорнул. Утром пошел к самолету. А местные жители его моментально разобрали — ничего не осталось. Алюминий — на ложки и плоски растащили.

Стал узнавать, где мой экипаж. Сказали, что в соседней деревне. Дали мне подводу, и я туда отправился за своими. Там мы достали каким-то образом машину и поехали в Бобруйск, на аэродром. А там, оказывается, деревянная полоса, из торцовых деревянных шашек. Их разобрали и конусами около полосы поставили, но сбоку на грунт можно было сесть. Днем бы прекрасно сели, да и ночью, если бы подсветили.

Радист отстучал у них на командном пункте в Оршу. Прилетел за нами самолет. Оказалось, что радиостанция была немецкая и работала на такой же частоте, как наша радиостанция на аэродроме Балбасово. Вася спутал частоты, и мы пошли на немецкую радиостанцию.

Допрашивали нас потихонечку, допрашивали. Из-за того, что мы бросили самолет, когда заблудились, вызывал нас СМЕРШ.

— Пишите объяснительную записку, — сказали.

Я написал: летели туда-то, погода была очень плохая, долго искали цель, наконец нашли цель, отбомбились, летим с обратным курсом. Потом штурман докладывает: «Командир, КУР 90 градусов. Что будем делать?»

Этот лейтенант-смершник мне и говорит:

— Слушай, подожди писать про эти КУРы и курсы. Ты объясни мне, что это такое? Я только что прибыл из пехоты, и меня назначили в этот авиационный полк

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

смершником. Я ничего в ваших делах не понимаю. Ты мне объясни азы.

И вот я сидел с ним часа два или три и все это ему растолковал. Все эти полеты, курсы, углы прицеливания, бомбометание, какая погода, все режимы.

Командир полка после этого случая мне, правда, сказал:

— У тебя, наверное, период невезения пошел, отдохни. Съезди в санаторий.

И вот тогда, в 1944 году, я поехал в санаторий в Солнечногорск. Обычный санаторий, обычный режим. Мне там быстро надоело — я раньше времени уехал. А потом, когда Ржев освободили, я у командира отпросился туда съездить.

Он говорит:

— Ну что ты туда сейчас поедешь? Там никого нет. Все разбомбили.

А я:

— У меня там тетка, вроде живая.

— Тогда поезжай.

И я поехал в Ржев. Действительно, нашел тетку. Она жила в бетонном бункере. Я достал продуктов, дров, керосину, помог ей чем мог.

Попало тогда за брошенный самолет Архарову, он все же Герой, командир эскадрильи, а я пацан — с меня взятки гладки. Штурману дали 8 суток домашнего ареста с удержанием 50% денежного содержания. Если находишься в городе, в каком-то гарнизоне, то ты обязан каждый день вечером являться в комендатуру, отметить, что ты живой-здоровый, сидишь дома под домашним арестом. Служишь же как обычно, только под домашним арестом с денежным удержанием.

Но я стал умнее. Взялся за азбуку Морзе — стал принимать и передавать 60 знаков. Стал срочно изучать радионавигацию. Освоил работу радиополукомпаса, и после этого я мог летать без штурмана.

Это был первый случай, когда я заблудился из-за штурмана. Другая история приключилась под конец войны. Была бомбардировка опорного пункта Лечин. Высота 2000 метров. Отбомбились, возвращаемся домой, а в девять вечера снова вылетаем — уже бомбить опорный пункт Хайнерсдорф. Прилетаем туда, смотрим, я говорю:

— Вася, это не то. Смотри, из этого Хайнерсдорфа стреляют наши пушки. Вася, мы отбомбимся по своим. Давай поищем что-нибудь другое, позападнее пройдемся, куда стреляют пушки.

Я сразу оценил обстановку, потому что обзор был хороший. Мы прошли немного на запад. Там какой-то населенный пункт был, и мы по нему отбомбились. Видимо, попали в какой-то склад с боеприпасами, там полетело все — такой фейерверк начался, искры, взрывы, белые фонтаны.

Прилетаем на аэродром, а там все говорят про то, какой мощный взрыв был.

Мы говорим:

— Это мы отбомбились, но не знаем куда.

И тут командование предположило: а не по нашим ли мы случайно отбомбились? А потом пришло донесение, что это был не наш склад. И меня, в том числе и за этот взрыв, наградили орденом Красного Знамени.

— *Как выходили из лучей прожекторов?*

Когда подлетаешь к цели, то смотришь, какая там обстановка, что делать. Хорошо, когда кого-то схва-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

тили, в кого-то стреляют, и в это время ты стараешься отбомбиться под шумок. Ну а если прожектор схватит, надо полностью включить освещение приборов, потому что луч слепит. Я делал такой маневр. Ага, меня схватили, и меня ведут. И я иду таким же курсом. У них там двигаются прожектора по этой траектории. Потом я резко делаю маневр влево или вправо, смотря по обстановке. Они по инерции проскочили. Они не успеют за мной повернуть свои прожектора или зенитки. Очень часто моими действиями руководил хвостовой стрелок — ему лучше все видно. Случались и казусы. Хвостовой стрелок Зинченко докладывает: «Командир, сзади самолет!» — «Смотри внимательно!!!» Хвост трубой и пикирую «на землю», на темный фон. Опять докладывает: «Командир, сзади самолет!» Что делать?! Я на бреющем полете ночью начинаю маневрировать. Вираж заложил, и звезда или яркая планета, которую стрелок принял за самолет, сместилась вбок. Отбой тревоги! Причем это было не только у меня, многие летчики удирали от звезд. Звезда крупная или планета какая-нибудь яркая маячит у стрелка перед глазами. У него тоже начинают уже мозги работать не в ту сторону: «Доложить командиру или нет?! Лучше доложить. А вдруг огонь откроет».

Кличка у нашего экипажа была «Детский сад», потому что двадцать лет командиру корабля, двадцать один год штурману, стрелки тоже молодые. А ведь весь полк состоял в основном из полярных летчиков в возрасте 30—35 лет! Радисту, Васе Барбашину, было шестнадцать лет. И вот на боевом вылете пришлось учить его, как разговаривать по СПУ, по самолетному переговорному устройству. У него тангента нажималась ногой. После взлета радист должен доложить командиру: «Командир, связь установлена». Он нажима-

ет ногой кнопку СПУ, произносит: «Ко!», пугается собственного голоса и отпускает тангенту. Потом опять: «Ко!» — и тишина. Я говорю: «Вася, не торопись. Доложи на распев — ко-о-ма-анди-ир, свя-азь у-устано-овле-ена». Взлетаешь с бомбами и начинаешь учить радиста, как говорить по СПУ! И такое было. Он потом хорошим радистом стал.

Все же ночью летать лучше, чем днем. Ориентиры видны. Линейные ориентиры — это шоссе, железная дорога, особенно хорошо видны реки, озера, города. Штурман дает курс, выходим на цель. Штурман вычисляет так называемый угол прицеливания, который зависит от многих факторов: высоты, скорости полета, направления, силы ветра, характеристики бомбы. Эти данные он заносит в прицел. Вырабатывается угол прицеливания. Открывает люки, и, когда эти данные совпадают с теоретическими расчетами, он сбрасывает бомбы. Часто цели освещались САБами, а в последний период войны летал фотограф. Ему хуже всего приходилось. Если мы сбрасываем бомбы и сразу можем уходить, маневрируем, то ему нельзя было делать маневр, потому что он должен сбросить ФОТАБ, дожидаться, когда он вспыхнет, отснять разрушения и только потом уходить. Самое сложное и самое опасное дело — фотографировать. Потом на этих снимках видны наши воронки. Наши воронки крупные. Штурман докладывает, что я шел таким-то курсом, вот мои бомбы упали — две бомбы упали до входной стрелки, а две бомбы за стрелкой входной; вот план железнодорожной станции; вот выходные пути; вот мои четыре дырки — две здесь, две здесь. Другой штурман докладывает: вот мой боевой курс, вот мои четыре дырки — они упали в районе вокзала. Все эти данные суммирует начальник разведки полка. И у него в бортжур-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

нале записаны все данные, что он видит перед целью, во время бомбометания и после захода, он тоже записывает, какие там взрывы, пожары, что было, кого сбили. Поэтому были объективные данные — особенно не спрячешься, не скроешься. Точность бомбометания, конечно, относительная. Иной раз говорили: «Отбомбились по сапогу». Все записи штурманов анализировались начальником разведки, начальником штаба полка. Когда эти данные совпадали, тогда нам записывали успешный боевой вылет. А за успешный боевой вылет давали 100 грамм и деньги — в зависимости от характера цели была определенная сумма. Допустим, на столицу, на Берлин или столицу врагов-сателлитов, командир корабля получал 2 тысячи рублей. Второй летчик и штурман получали по 1600 рублей. За дальние цели типа Кенигсберг, Данцинг командир корабля получал 750 рублей. За ближние цели — 100 рублей. Когда накапливалось несколько боевых вылетов, тогда командир полка издавал приказ: таким-то и таким-то выплатить за успешные боевые вылеты определенную сумму. За сбитый самолет-бомбардировщик платили 2 тысячи рублей, за сбитый истребитель — 1 тысячу рублей.

Мы спим после боевого вылета до обеда. Потом приходит кассир с парашютной сумкой, сует под нос деньги: «Распишись». И вот получил, например, 2700 рублей за боевой вылет. А буханка хлеба стоила 500 рублей.

Когда в конце войны мы вылетали из Барановичей на Берлин, погода была очень плохая. Бывает, в апреле — мае идут вторичные атмосферные фронты, или, как их еще называют, «аклюзии», когда через каждые 40 минут идет град, снег, тучи налетают, а потом опять



солнышко. Потом снова непогода. Мощные стояли фронты, грозовые. А лететь надо тысячу километров до Одера. 16 апреля мы взлетели в 3 часа ночи, погода была очень плохая. Пролетели тысячу километров, отбомбились по передовой. Там все горело, все дымило. Причем характерно, подлетаем к Познани с опережением, примерно минут на 15. Познань начала стрелять по нас. Сигнал «Я свой» — зеленые ракеты. Как посыпались зеленые ракеты — и справа, и слева, и сверху. Туча самолетов дальней авиации летела, и все летели с опережением минут на 15! Нужно было время гасить на «петле». И вот все стали гасить это время в районе Познани. Тут смотри в оба, чтобы не стукнуться! Подходим к цели, все горит, кругом прожектора. Видно, как артиллерия стреляет, вспышки. Мы были на небольшой высоте — может быть, тысяча метров. Море огня! Видимо, там и мелкая авиация работала, и артиллерия. У нас цель какой-то опорный пункт. А где там его найдешь в этом море огня? Мы знаем примерно расстояние от Одера до немецких позиций — 10 километров. Мы отбомбились, прилетели обратно домой в девять часов утра.

Потом летали мы на Берлин 22 и 24 апреля. 24 апреля погода была ужасная. Взлетаем, облачность — 30 метров. И всю дорогу был грозовой фронт, очень низкая облачность. Решили идти под ней. Включили автопилот и сами ему помогаем. С консолей плоскостей, с винтов, пулеметов стрелков срываются огни статического электричества, и кажется, что во тьме несется огненное чудовище. Кидало нас страшно. Вдруг впереди вспышка, и покотился огненный шар — кто-то врезался в землю. Проскочили. Отбомбились по Берлину, я говорю:

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Вася, давай домой не полетим. Ты видишь, какая погода?! Давай сядем.

Дошли до Познани.

— Давай сядем в Познани, там аэродром работает.

Мы кружочек сделали, сели. Заруливаем на стоянку.

Там нас встречают вопросом:

— Что, заблудились?

— Нет, не заблудились, я сел по погоде. Не хочу лететь дальше. Погода очень плохая, там будет трудно с посадкой.

— Тогда идите, отдыхайте.

Мы «отстучали», что сели в Познани, чтобы за нас не переживали. Наутро заправились. Прилетели в два часа дня. А нам сообщают:

— Паша Михалец заблудился.

Это штурман эскадрильи, а с ним замкомандира эскадрильи. В общем, начальники наши. Заблудились. Бросили самолет, спустились на парашютах. А другой самолет примерно в это же время из-за погодных условий сел в Белостоке, и экипаж тот поляки зарезали. Вася Алексеев, мой кореш, грохнулся. У него второй летчик Мурзин — не то убрал, не то выпустил щитки, самолет просел и грохнулся. Они живы остались, но нехорошо получилось. Один или два самолета выкатили за полосу, поломали передние ноги. Погода была, облачность 30 метров!

Этого Мурзина, моего второго летчика Тиму Кучеренко и Милованова прислали к нам вторыми летчиками из Бугуруслана. Характеристики у них были такие: «Теряет пространственное положение. В полете обсикается, обсерается. Направляется на самолеты типа Ли-2 вторым летчиком». А их к нам! Тупые-тупые летчики.

А мой этот Кучеренко... Летали на Данциг с Орши,

дошли до Вислы за облаками. Еще светло было. Нырнули под облачность, шли по Висле до Данцига. Высота была 800 метров. Мы из-под облаков бомбили. Данциг ощетинился. Стреляет МЗА, а я на нее пикирую. И только когда ко мне эта колбаса малокалиберных снарядов приближается, я ухожу в сторону. Носился от пушки до пушки, но удрал! А мой второй летчик сиденье назад откатил, ноги поджал, руками голову закрыл — так и сидел... Прилетели — правый элерон выбит, весь самолет в дырках. Потом он уже понемножку научился летать, даже стал командиром на Ту-4.

Последние три вылета были на Свинемунде. Это порт на Одере. Там были все отступающие войска. Бомбили порт. Немецких самолетов уже не было, и вражеских ПВО практически не было. Но там была другая проблема — своих самолетов очень много, как бы не столкнуться. Мы на встречном курсе чуть не столкнулись, и нас на спутной струе сильно потрянуло. Отбомбились.

Говорю:

— Вася, самолетов очень много. Давай мы пойдем домой не по суше, а по морю, потому что можно столкнуться.

Пошли на море. Обошли.

А дальняя авиация шла волнами — там бомбят и тут бомбят. Мы морем прошли, потом на сушу и нормально сели.

И последний вылет был в ночь на Первое мая. Мы всей дивизией летали пьяные. Получилось так вот почему. Погода была ужасная — низкая облачность, дождь идет. 40—50 метров высота. И нам дают команду: «Отбой!» Мы жили в городе, а аэродром был километрах в трех от города. 30 апреля у нас был торжествен-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ный вечер в клубе в честь Первого мая. Потом танцы. У нас, естественно, спиртик водился. Мы до ужина выпили. Покушали, еще выпили, а потом пошли на торжественное собрание в клуб. Пьяненькие уже.

Начальник политотдела дивизии полковник Николаев на трибуне в клубе речь толкает, прославляет коммунистическую партию, товарища Сталина. Мы ждем, когда начнутся танцы. И вдруг в середине этого доклада объявляют:

— Боевой вылет, война.

Мы боевые вылеты называли войной. Так говорили: «Сегодня будет война или нет?» Допустим, нет. Значит, отбой. Сегодня уже объявили, что войны не будет, отбой. Поэтому мы побрились, почистились, напились и пошли на танцы.

А тут — война. Я думаю: «Какая война! Идет дождина, не видно ничего». Но приказ: «На аэродром!» Думаю: «Ладно, доедем до аэродрома и обратно приедем».

Приехали на аэродром, ничего не видно, дождина.

— По самолетам!

Ладно, думаю, посидим в самолетах и обратно в клуб. А тут команда:

— Запускайте моторы, взлетать.

Мы переоделись. Взлетаем. Разожгли площадки, костры, пытались сделать какое-то направление, чтобы было видно немножко. Взлетели. И буквально через 30—40 километров погода стала более-менее хорошей.

Я жалуюсь:

— Вася, меня мутит.

Вот так. Я вообще очень плохо переносил спиртное — пацан еще был. Если выпью стакан водки, то уже валяюсь трупом. А там спиртику выпили.

Он говорит:

— Командир, у меня есть шоколад, съешь шоколадку — может быть, полегче будет.

Я перекусил. Летим дальше. Отбомбились нормально. И это был последний боевой вылет, в ночь на 1 мая 1945 года. И практически вся дивизия летела пьяная, потому что все выпили хорошо.

— *Днем летали?*

— Два раза. На Кенигсберг и на Айдлих-Капорн. В диковинку было днем полететь. Мы и строем-то разучились ходить. У нас был полярный летчик Жора Самохин, он вообще никогда строем не летал и весь строй разогнал. Так мы бардаком и пошли на Кенигсберг. В этом налете участвовало примерно 500 самолетов авиации дальнего действия. Прилетаем к Кенигсбергу — и нашла облачность. Мы пошли на море ждать погоду. И когда облачность ушла, все ринулись на Кенигсберг.

Я говорю:

— Вася, только смотри, чтобы на тебя не упали чужие бомбы.

А такие случаи были. Например, дважды Герою Тарану пробили крыло бомбой.

И еще наши истребители носятся вокруг, хулиганят. А мы шарахаемся из стороны в сторону. Потом тоже днем полетели на Айдлих-Капорн. Это между Пилау и Кенигсбергом какой-то населенный пункт. Там высота небольшая была. Отбомбились. И я вижу, какая-то колонна лесом идет. А у меня четыре пулемета. Я нажал на все гашетки — и по этой колонне. Никого не предупредил.

Штурман из кабины выскакивает и по лазу ко мне:

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Командир, что случилось?

— Видишь? Стреляю по колонне!

— Почему меня не предупредили?

Да вот не предупредил — увидел колонну и решил по ней пострелять.

После первомайского вылета нам дали задание днем лететь на Либаву. Мы готовимся, подвешиваем бомбы, нам дают задание, а погоды нет. Идут вторичные фронты. Нам все время дают отбой, отбой, отбой. И так нас продержали до 9 мая. А 9 мая утром пальба, шум, гам. В Барановичах стоял бронепоезд, и он захулил из своих пушек. Конец войне!!!

Стрелки побежали, начали стрелять из всех пулеметов, все кричат:

— Ура!!! Ура!!! Ура!!! Война закончилась!!!

Состояние было необыкновенное. Очень трудно это описать: столько переживаний и в то же время такой стресс.

Нам дают задание:

— Всем экипажам сдать личное оружие, снять вооружение с самолетов. И всем трем полкам в 9 часов вылететь в Москву. (В дивизии уже было три полка: 746-й, ставший 25-м гвардейским, наш 890-й (гвардейским не стал потому, что заместитель командира полка подполковник Илюхин на Пе-8 тормознул на посадке и сделал полный капот. Самолет, конечно, разбился, но люди все остались живы. И даже впереди штурман-навигатор живой. Хвостовой стрелок такую дугу описал, шлепнулся, но тоже остался живой) и 362-й.)

В 12 часов прилетели в Москву на аэродром Остафьево возле станции Щербинка. Там стояла транспортная дивизия на Си-47. Они обеспечивали наши

комендатуры и летали на Берлин. Нам всем — и транспортной дивизии, и нашей — дают задание:

— Товарищи, сегодня с 22.00 до 22.15 в городе Москве будет произведен наземный салют. После наземного салюта в 22.15—22.30 мы производим салют с воздуха. С высот 1500—2500 метров над Садовым кольцом. Подготовьтесь!

Надо было набрать ракетницы. Какие команды, сигналы — обо всем этом договорились так: командир летающей группы будет командовать: «Залп!» Все по этой команде будут стрелять из ракетниц — два стрелка, радист и штурман.

И нам сказали:

— Взлет в 21.00. Потренируемся над аэродромом и потихонечку к Москве.

Взлетаем, над аэродромом облачность 1000 метров. Нам дают команду идти на Москву, а там потихонечку после салюта вписываться над Садовым кольцом по своим эшелонам.

Мой эшелон был самый последний — 2500 метров. Другие — 1500 и 2000 метров. Летали мы до этого ночью, вся земля была темная. Кое-где были пожары, но это очень редко. Кое-где были прожектора — в основном на аэродромах, от прожектора до прожектора мы летали — это была вся наша ориентировка. Прожектора нам указывали пути-дороги туда и обратно. Каждый аэродром или каждый пункт имел свою точку. Прожектор, который работал в определенном ритме. Допустим, качал влево-вправо. Три качка — и перерыв 10—15 секунд. Потом опять. Один прожектор будет работать — качок на юг, два качка — перерыв. Потом опять два качка — перерыв. Третий будет мигать. Мы все эти прожектора знаем. И летим по ним.

В общем, ориентировка в основном была визуаль-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ная. А тут все горит. Москва — это чудо, вся в огнях. Вокруг окружной железной дороги стояло тысяча прожекторов. Все горит. Мы включили все свои огни, все, что горело, мы включили. Носимся — сотня самолетов, как бы не столкнуться. Наземный салют — это тоже чудо. Вспыхивает море огней, фейерверк, разноцветные шарики. Потом они медленно гаснут, потом опять. В течение 15 минут мы наблюдали чудесное зрелище. Было прекрасно видно. Мне было трудноვა-то, потому что на высоте 2500 начался дождик, уже облачность была на самом пределе. Все равно носились мы 15 минут, стреляли. Конечно, никакой команды. Все на внешней связи орут. Получился бардак. Короче говоря, заряжай и стреляй как хочешь. Хорошо получилось у Си-47 — там народу много. У них были хорошие ракеты. У нас было поменьше народу, и мы были высоко, и нас было плохо видно. Короче говоря, мы там открылись, отстреляли и пошли на посадку.

Я говорю:

— Вася, нас тут могут убить. Давай еще кружочек сделаем вокруг Москвы. Торопиться не будем.

У нас было много москвичей. У них семьи были в Москве. Все пытались попасть на последнюю электричку. А нам торопиться было некуда. Мы сели последними.

Инженер эскадрильи Вакаев нас за грудки схватил:

— Эх, из-за вас я опоздал на электричку!

В этот великий праздник, в этот День Победы, единственная наша дивизия — летный состав, во всяком случае, — была абсолютно трезвой. Мы ни грамма в эту Победу не выпили — ни грамма и никто. Зато на следующий день нас отпустили в Москву: посмотреть, погулять. Я, как более просвещенный человек, говорю:



— Ребята, пойдём в Большой театр.

А чего нам? Пошли в Большой театр. Мы представились — мол, так и так, салют давали. А нам ответили:

— У нас нет билетов. Но давайте мы вас устроим в филиал Большого театра.

Я спрашиваю:

— Как, ребята, пойдём?

— Пойдём, командир.

И вот мы все шестеро пошли в филиал Большого театра. Там шла «Травиата». Мои ребята застонали:

— Чего мы мучиться будем?! Пойдём лучше в кабак.

Мы посмотрели ещё немножко и пошли в кабак: в ресторан «Москва» в гостинице «Москва». Приходим. Представились, сказали, что мы давали салют. А кому не скажешь об этом, все нас приветствовали, поздравляли с победой, с салютом.

А в «Москве» была коммерческая водка — 40 рублей за 100 грамм. У меня оклад был примерно 2500 рублей. Мы взяли 4 бутылки водки и 4 буханки хлеба (буханка стоила 500 рублей). Накушались мы там так, что еле добрались до Курского вокзала, чтобы ехать на Щербинку. Доехали, а как добирались до казарм, уже не помню.

На следующий день, 11 мая 1945 года, полетели домой, в Барановичи. Летели, хулиганили, конечно. Всю дорогу до Барановичей на брющем. Колхозники уже землю пашут, а тут такая дура! Падают навзничь. Над самой землей неслись. У нас один летчик дохулиганился. Полетели в Новодугино, это аэродром в Вязьме, на заправку. А там этого летчика когда-то сбили и его спасла учительница — отвела к партизанам. И вот он стал крутиться вокруг ее дома, зацепился за него и упал, разбился. Так что шутить особенно было нельзя.

Небоевые потери и во время войны были. Такая ис-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

тория, например, произошла на моих глазах. У нас хвостовой стрелок должен перед взлетом законтрить хвостовое колесо, которое называлось дутиком. Там вставляется морской болт. Мы только выруливаем на взлет, перед нами взлетает самолет. Хвостовое колесо было не законтрено, оно завияло, завияло, и самолет вынесло с бетонной полосы на грунт, шасси подломилось, и самолет рухнул, но не загорелся.

Был и другой случай. Хвостовой стрелок обязан был расконтрить управление рулем высоты и рулем поворота. Летчик майор Дьяченко, видимо, не попробовал работу рулей, хотя и обязан это делать. Взлетали на Москву-реку. Самолет сам поднял хвост, а дальше управление не работает. И самолет за Москвой-рекой рухнул. Люди остались целы, самолет не взорвался. Потом Дьяченко стал летать на Си-47, а вторым летчиком у него была его супруга — Тося Адаева.

— *Сколько вы выполнили боевых вылетов?*

— У меня всего 57 боевых вылетов: 37 на Пе-8 в качестве второго летчика и 20 вылетов на Б-25 в качестве командира корабля.

Как к войне относились? Как к тяжелой и ответственной работе, к которой надо тщательно подготовиться. Кроме проработки цели, метеовычислений, было и много других важных моментов. Например, когда мы приходили на аэродром, перед вылетом пушки начинали стрелять из своих пушек, пулеметов, чтобы их опробовать. А потом оказалось, что на высоте оружие замерзает — смазка замерзает. Последовал приказ: «Не пробовать оружие!» Надо было все предусмотреть, подготовиться очень тщательно — все проверить, начиная с кислородного оборудования:

и вооружение, и приборное оборудование — как все работает. Но у нас был лихой, боевой настрой. Вот только один раз, помню, пришли с Бугуруслана трое молодых: Мишин, Выгодин, Невечанный. Комната была для летчиков, койка голая, без матраса. Он сел, а я подумал: «Это не жилец! Ты пришел погибать, а не летать, не побеждать». Такой у него был отрешенный взгляд. Он на взлете в темную ночь на Б-25 теряет пространственное положение и падает.

— *Боевые потери большие были?*

— Допустим, при бомбометании Орла в одну ночь было сбито 3 самолета. Это было на наших глазах. Темная-темная ночь, идут горизонтальные трасы с истребителя. Самолет загорается. Этот факел падает и на земле взрывается. Только за одну ночь сбили три самолета. На следующую ночь еще одного сбили. Буквально за две ночи 4 самолета. Потери были. Над Дно сбили один самолет. Над Хельсинки один самолет. Над Данцигом был сбит капитан Ермаков. Над Борисовом сбили самолет. Там как раз был штурман полка майор Карагодов. Стрелок-бомбардир был Вася Ковтуненко. Потом он стал у меня штурманом корабля.

— *Если бы у нас была тысяча Пе-8, то войны бы не было, как вы считаете?*

— Я думаю, что наша страна не была в состоянии иметь такое количество самолетов. Чтобы иметь такое количество самолетов, нужно было иметь огромную аэродромную сеть с бетонными полосами длиной по 2 тысячи метров. У нас таких не было. Надо было всю инфраструктуру делать для этих самолетов. Страна не могла бы выдержать такого напряжения, что-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

бы создать такую аэродромную сеть с такой инфраструктурой. Оптимально надо было иметь хотя бы сотню самолетов. А то прилетели на аэродром Алсуфьево, и все! Война для Пе-8 кончилась. У нас были стандартные полосы 1200 метров. Только единственная полоса у нас была в летно-исследовательском институте 2050 метров.

— *Бомбометание обычно с какой высоты было?*

— На Пе-8 обычно 5—7 тысяч метров, на Б-25 — 2—4 тысячи метров. Как правило, летали на Пе-8 мы в конце уже, когда мелкая авиация отбомбилась. Уже цель горит, все видно, все ясно, и мы добиваем крупными бомбами цель.

— *Вы тогда знали о бомбардировках союзников, о том, что они работают, об их тактике?*

— Очень мало знали.

— *У вас была песня полка, начинавшаяся словами: «Когда не возвращается с задания друг, сердца друзей сжимаются в железный круг...»*

— Я ее не помню, только помню, что ее пел капитан Орлов.

— *Личное оружие у вас было?*

— Пистолет «ТТ» и был НЗ. В такой фанерной коробочке, там было 4 плитки шоколада, 100 грамм печенья, 100 грамм сахара, таблетки для хлорирования воды, спички были, нет, я не помню. Все это было запломбировано в брезентовом чехольчике. Одевался он на ремень. Под комбинезоном на ремне был паек

НЗ и пистолет. Были такие команды: «Сегодня построение с пайками НЗ». «Сержант Петров, где твой паек?» — «Товарищ подполковник, пропил». — «Ты его пропил? Летай без пайка». — «Слушаюсь, товарищ подполковник».

— *В связи с тем что вы базировались далеко от линии фронта, не возникало эксцессов, не обзывали вас тыловыми крысами?*

— Нет. Такого не было.

— *Окончание войны встретили с радостью?*

— Безусловно. Был такой подъем, была такая радость. Правда, нам порадоваться много не удалось.

Вспоминая то время, прежде всего вспоминаешь воинское братство. Все мы жили в одном помещении: и тот же подполковник Лавровский, и тот же майор Аккуратов, известный полярный штурман. Бортрадист Низовцев Борис Павлович. Он летал в Тегеран вместе с делегацией Сталина. Другие гэвээфовские летчики. Орлов Юрий Константинович. Такое братство было! Помню, освободили Киев 7 ноября 1943 года. У нас был такой Слава Шевченко, стрелок-бомбардир. Я рассказывал, что их самолет сделал полный капот. Он переломал все кости, но остался живой. Пели, помню, хохлятские песни. Свет погас, а мы поем... Киев освободили!

— *С пятью тоннами приходилось летать?*

— Нет. Я всего один раз только летал на самолете с моторами М-82, но возили обычные двухтонные и тонные бомбы.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Запасные цели выделялись?*

— Да. Давали районы действия советских партизан, средства ПВО, все эти данные нам давали.

— *Радиосвязь между экипажами поддерживалась?*

— Нет. Летали, как правило, в режиме радиомолчания.

— *Трофеи были?*

— Трофеев у нас не было — мы далеко от линии фронта были, немцев близко не видели.

На фронте можно было почаще присваивать звание, через 3 месяца. Но наш командир полка был в этом отношении суховатый. Эстонец, душевной теплоты в нем не было. Если бы был русский командир, может быть, было по-другому. Во всяком случае, я лейтенанта только после войны получил. А были и жулики в этом плане. Был даже случай, когда жулики получали Героя. Был маленький такой майор Вихорев, командир корабля. Вроде имел 180 боевых вылетов. Помню, пришел в полк в каких-то партизанских чунях. Он летал на Ил-4, а к нам пришел на Пе-8. Его вывезли, и он командиром полетел на Борисов. Там его сбили. Оказывается, что он уже два раза был сбит на Ил-4, это третий раз. Он спасся через партизан. Попал к Голованову. Пожаловался, что, мол, давно летаю, два ордена Красного Знамени, пора и Героя давать. Командующий позвонил в дивизию: рассмотрите кандидатуру и представьте на Героя. Написали на Героя. Быстренько присваивают Героя Советского Союза. Потом стали листать летную книжку — и не сходится количество вылетов с налетом. У нас боевые вылеты были минимум 3 часа, а так 6—9 часов. А у не-

го получилось совсем ничего. Прикинули, оказывается, у него было 80 боевых вылетов, он единичку приписал, получилось 180. Что делать? Дело замяли. Командиром второй эскадрильи был майор Белков. Его звали Папа Белков, здоровый мужик, вызвал в коптерку майора Вихорева, избил его там до полусмерти. И говорит: «Тебе никогда ни в какой авиации больше не летать. Потому что мы ГВФ, мы Севморпуть, и мы военные летчики. Все! Тебе вход заказан. Кончится война, ни в военную авиацию, ни в гражданскую, ни в Севморпуть ты не попадешь». Потом после войны его видели у стадиона «Динамо», он, как Герой, покупал без очереди билеты и перепродавал их. Майор Вихорев. Жулик!

*— Жалел ли я, что попал в бомбардировочную авиацию, а не в истребительную?*

Никогда не жалел!

После войны дали приказ нашей 45-й дивизии: восстановить и перегнать из Европы американские самолеты — летающие крепости Б-17 и «Леберейтор» Б-24. Нашему полку и 812-му дали задание перегонять Б-17. А соседнему полку дали задание перегонять Б-24.

Посты ВНОС сообщали, что в таком-то городе, на таком-то аэродроме стоит самолет 4-моторный — вроде бы летающая крепость. Тогда наше командование посылает на самолете Си-47 передовую техническую команду. Осмотреть и восстановить этот самолет. Потом посылают уже летный экипаж. Летный экипаж — это командир корабля, второй летчик, штурман, радист. Борттехник уже там был.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Во время войны был такой метод «челночных операций», когда американцы бомбили Европу и садились у нас в Полтаве. В Полтаве заправлялись, подвешивали бомбы и летели на Италию. И один самолет был под Харьковом. Там два аэродрома — Рогань и Основы. На одном из этих аэродромов был самолет Б-17. Посылают туда командиром корабля капитана Орлова, известного полярного летчика. А вторым летчиком — меня. Нас посадили на аэродром Основы под Харьковом, чтобы перегнать самолет в Барановичи и Оршу. Это было в июле 1945 года. Мы уже в течение двух месяцев после окончания войны перегоняли самолеты. Никто нам не объяснил, что с этим американским самолетом делать, никаких инструкций. А самолет совсем неизвестный. И вот «простенькая» задачка: поднять его в воздух и перегнать.

Мы начинаем смотреть, что это за самолет. Исследуем оборудование, начинаем включать тумблеры, слушать, что где загудело, что где заработало, как действуют рули управления, действуют ли они вообще, как убрать, выпустить шасси, как выпустить и убрать закрылки, какие скорости отрыва, скорость планирования, посадочная скорость. Там все в футах и милях. А мы один на один с этим самолетом. Слушали-слушали, смотрели, двигатели работают. Побегали, походили, порулили.

— Что, полетели?

— Полетели!

Перегнали самолет нормально. Все работало. Техники до этого все проверили. Дальше нам дают команду лететь в польский город Бромберг за другим самолетом Б-17. Опять тем же экипажем мы туда прилетели, а там борттехник Самофалов, старший лейте-



нант. Чем этот бортехник знаменит? По его вине Водопьянов разложил самолет Пе-8 в Казани. Самолет назывался «Татарстан». Самофалов на взлете раньше времени убрал шасси — еще на разбеге, самолет не оторвался, а он убрал шасси. И самолет грохнулся. Водопьянова отстранили от полетов, на этом его летная работа закончилась, а этого сослали в действующую армию.

Когда мы прилетели, самолет был сырой, многое в нем не работало, запчастей недоставало. Мы стали искать запчасти по другим аэродромам. Где-то в Германии на поле самолет стоял, мы туда поехали на автомобиле. Там нужно было воздушный радиатор вырубить. И я там, когда рубил зубилом, молотком, палец вдоль разрубил себе. Потом обратно ночью ехали с этого аэродрома, а автомобиль был без тормозов и без фар. Плюс ко всему во время этих разъездов нас запросто могла укокошить армия Краева.

Много было неисправностей. И мы долго жили в этом Бромберге, пока восстанавливали этот самолет. Жили в гостинице. Только командир корабля Орлов и этот Самофалов жили на частных квартирах. Дансинг был всю ночь. Ползала пьют пиво, а ползала танцуют. Девочки там свободно — за кружку пива. Самофалов тоже с одной девочкой связался... Потом на лечение триппера израсходовал все талоны на бензин.

Самолет был готов, взлетаем, а бензин почти по нулям. Мы садимся на аэродром Ополе.

— Ребята, как подзаправиться?

— Самолеты улетели, остался только батальон аэродромного обслуживания. Мы тоже сейчас уезжаем. Армия Краева, если мы не уедем до ночи, нас может резать. Вы тоже улетайте!

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

А бензина нет. Что делать? Мы взлетаем с этого аэродрома. Летим до Варшавы и садимся на центральный аэродром в Варшаве. Садимся, и уже у нас на посадке один мотор выключился. Зарулили на стоянку. И там с бензином туго. Пошли искать, где переночевать. Пришли в один приличный дом, хозяин говорит:

— Я банкир и не могу вас всех разместить.

Короче говоря, мы победнее нашли какой-то домик, там нам разрешили переночевать. Хозяин утром собирается на рынок торговать. В чемоданчик складывает трусы, бюстгалтеры, чулки. Честно скажу, поляки хорошие торгаши. Работы полно, а он идет носочками торговать на рынок.

А мы опять пришли на аэродром, спрашиваем:

— Как насчет бензина?

— Пожалуйста, покупайте за злотые.

Какие у нас злотые?! И, главное, наш советский бензин, а покупать за злотые!

А в Минске-Мозавецком стоял корпус дальней авиации генерала Нестерцева. Мы договорились с летчиком на По-2, чтобы он довез нас до Минска-Мозавецкого. Полетели. Только мы взлетели с этого аэродрома, зачихал мотор, и мы опять сели. В баке была вода. Воду слили, подзаправили. Посмотрели, мотор работает, полетели в Минск-Мозавецкий. Прилетаем. Там белое здание штаба, а перед ним футбольное поле. Мы сели на это поле перед штабом. Я пошел в штаб искать командование. Захожу, а там генерал идет в пижаме и тапочках:

— Ты чего? Откуда?

Я рапортую:

— 45-я дивизия, летчик такой-то. У нас самолет «Летающая крепость» стоит без бензина. Мы его перегоняем.

— А, это вы из «ленивой дивизии»! — Нашу дивизию называли «ленивой», потому что мы летали редко на Пе-8. — Уходи, чтобы и духа твоего здесь не было.

Я опять сажусь на По-2, и мы с этим летчиком прилетели опять в Варшаву. Орлову говорю:

— Нет, не дают бензин. Прогнал меня генерал.

В это время пришел оркестр, стали вывешивать американские и польские флаги. Спрашиваем:

— Что происходит?

Нам объясняют:

— Прилетает генерал Эйзенхауэр, командующий американскими войсками в Европе.

А у нас на «Летающей крепости» американские знаки: синяя полоса и синяя звезда на белом фоне, на хвосте и на фюзеляже. И нам говорят:

— Убирайтесь немедленно. Сейчас он приедет, уже оркестр собрался.

— Дайте нам горючего литров 600—700, чтобы только долететь до ближайшего аэродрома.

У них выхода другого нет, надо же как-то от нас избавиться!

— Какой бензин?

— ЗБ-74 или 4Б-78.

Заправили литров 600. Мы сразу выруливаем, и в это время садится самолет Эйзенхауэра, а мы тут же взлетаем. Полетели в Барановичи. Там дозаправились и долетели до Орши.

Таким образом наша дивизия вооружила два полка.



**ЧЕРНОЛИХ**  
**Николай Владимирович**

Я сам украинец. Отец родился в Киевской губернии, местечко Городнице, а мать в Черниговской. По столыпинскому закону они в голодном 1911 году переехали в Казахстан, в Кустанайскую область, и начали осваивать целину. Таких, как они, было немало — целое село построили и назвали Елизаветинское. Я родился 22 февраля 1925 года. Через какое-то время мы переехали в другое село — плохо земля родить стала. В начале 30-х отца хотели сделать председателем колхоза, но он отказался, поскольку был малограмотным. Старшие братья 17-го и 19-го годов рождения закончили начальную школу. Дальше продолжать учебу в деревне негде. Родители приняли решение податься в город. Вот мы в 30-м году и переехали в Кустанай.

21 июня 1941 года у нас состоялся выпускной бал. Договорились на следующий день пойти на реку Тобол, покупаться. Возвращались обратно днем. Решили зайти попить водички к родителям одной из девочек. Она вошла в дом, чтобы вынести воды. Вышла на крыльцо вся в слезах: «Ребятки, вы знаете, война началась». Мне было 16. В армию меня не взяли. Мои одноклассники в основном были 1923 года, и их всех забрали. Вскоре ушел на фронт и отец. Старшие бра-

тья были призваны еще перед войной. Один матросом служил в Одессе, второй в Средней Азии в кавалерии. Старший защищал Одессу, потом Севастополь и Новороссийск. Там его прихватили немецкие бомбардировщики. Его контузило, он потерял дар речи. Речь восстановилась, но его комиссовали. Второго брата из Средней Азии бросили под Сталинград, так он от Сталинграда дополз на пузе до Вены — служил в пехоте.

Чтобы заработать на жизнь, я устроился грузчиком на строительство в почтовый ящик номер 18, который строили зэки. Начальником отдела кадров оказался бывший артист Малого театра Шкапкин. Он меня, как имевшего образование десять классов, протолкнул на должность диспетчера автопарка. В начале 1942 года его взяли в армию, и он оставил меня вместо себя. Вот так в 17 лет я стал начальником отдела кадров строительства почтового ящика. Как только мне исполнилось 18 лет, так на следующий день принесли повестку.

В военкомат приехал майор из Челябинского военно-авиационного училища, который отобрал группу ребят, окончивших десять классов. Нас командировали в город Челябинск во Фрунзенское штурманское училище, куда я прибыл 3 марта 1943 года.

В чем заключается штурманское дело? Расчеты, прокладка маршрута до цели, точный выход на цель, отбомбиться и, конечно, вернуться на свой аэродром. Вот нас и учили самолетовождению, бомбометанию, тактике, обязательно работе на ключе. Требовалось передавать минимум 60 знаков в минуту. Была парашютная подготовка. Радиокompас изучали. Это мне повезло, что летал на «митчеле». На нем стоял самый настоящий радиокompас «Бендикс». Как зверь работал!

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Летать начали на ТБ-3. Набирали нас человек десять, и мы летали, выполняли задания по ориентировке. Кабина открытая, в нее тянет выхлопные газы с моторов. Вонь! Тошнило со страшной силой, нарыгался основательно. Думаю: «Неужели отчислят?!..» Потом пошли практические занятия, бомбометание с Р-5 днем и ночью. Радионавигацию проходили на Ли-2. Каждый курсант должен был отстроиться, вывести самолет на радиостанцию. Дали два или три ночных полета на ДБ-3.

Когда начались полеты, мы очень даже радовались. Ведь нам перед полетом давали двойную порцию второго, масла, сахара и хлеба. Бывало, дадут отбой полетам, значит, завтра опять покормят! А теперь представь, какая была одинарная порция, если мы двойную могли употребить запросто. Конечно, война, голодуха... Мы голодали основательно. Бывало, нас отправят на кухню, на дежурство, картошку чистить. Мы тут уже отъедались до пуза...

Выпустили нас младшими лейтенантами в июне 1944 года. Отобрали с двух рот, из трехсот человек, двенадцать отличников, в том числе и меня, и направили в летный центр на аэродром Астафьево. Там мы прошли ночную подготовку. В основном летали на Ли-2. К осени, как и положено, сдали зачеты. Погрузили нас в Ли-2 и повезли в 45-ю дивизию. Помню, командиром корабля была девица, такая симпатичная, старший лейтенант. Ну что же? Не будешь отказываться, хоть и женщина на борту. Привезли под Оршу на аэродром Балбасово. Меня определили в 362-й авиаполк, в 1-ю эскадрилью, которой командовал майор Сукоркин Александр Иванович. Выделили койку не вернувшемуся накануне штурмана из экипажа Федора

Пудова. Впоследствии командир экипажа вернулся в полк. Он рассказал, что зенитный снаряд попал в бомболюк и самолет разметало на мелкие кусочки. Весь экипаж погиб, а его выбросило из кабины. Очнулся он на земле. Парашют был не раскрыт. Он предполагал, что упал на взрывную волну от бомбы, которая самортизировала падение настолько, что он даже ничего не сломал. Вокруг него уже были венгры. Дальше плен, побег, проверка СМЕРШ — и обратно в полк летать. Я к тому времени совершил уже несколько боевых вылетов и стал его новым штурманом.

— *В полку молодых штурманов хорошо встречали?*

— Прекрасно. У нас командир эскадрильи Суворкин был такой очень веселый, жизнерадостный.

— *Кто командовал полком?*

— Подполковник Николай Николаевич Илюхин. Заместитель командира полка подполковник Модестов, штурман полка майор Рагозин, а замполитом майор Муханец.

— *Летающий?*

— Нет. Вообще они были летающие, но он не летал у нас. Я не замечал. Вот в соседнем 890-м полку даже погиб... На разведку погоды пошли в марте месяце. Обледенение страшное, на втором сиденье летчика сидел замполит. Попали в обледенение, упали.

— *Ночью сложно ориентироваться?*

— Особенно темными ночами, все сливается. В населенных пунктах затемнение. Ориентировались по

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

блестящим рекам, озерам, железным дорогам. На цель мы приходили, когда впереди идущие опытные экипажи сбрасывали светящиеся авиабомбы.

15 октября мне дали вывозной полет на Виндау. Командиром корабля был красавец мужчина Миша Калужко, штурманом у него был Иван, который гулял с официанткой, обслуживавшей командный состав дивизии. Слетали благополучно. Иван сидел на носу, а меня посадили за летчиком. Я наблюдал за действиями экипажа. Страха я не испытывал, наоборот, когда стали взрываться зенитные снаряды, было любопытно.

В первом самостоятельном боевом вылете погода была сложная. Дошли до Минска, и тут нас свои же зенитки начали колошматить. Летчик заявил, что двигатель неисправен и мы возвращаемся. Грешным делом, подумал, может быть, у него мандраж появился. Так что первый вылет комом. А потом пошло все нормально.

12 марта мы летели на порт Гдыня. К моменту нашего прилета над целью была низкая облачность, а зенитная артиллерия противника создала сплошную стену заградительного огня. Посоветовавшись с командиром Федором Пудовым, мы приняли решение зайти с моря. Выполнив противозенитный маневр, мы удачно отбомбились по цели и с левым разворотом и набором высоты легли на обратный курс. Облачность была тонкой. Мы ее пробили на 1500 метрах и продолжили набирать высоту. Вдруг кормовой воздушный стрелок закричал: «Сзади справа заходит истребитель противника!» Федор мгновенно скомандовал: «По истребителю противника открыть огонь». Оба



воздушных стрелка и радист открыли огонь. Я тоже перезарядил свой пулемет и был готов к стрельбе на случай, если Me-110 окажется в передней полусфере. Самолет слегка вздрагивал от интенсивной стрельбы.

В этот момент командир принял единственно верное решение. Он прекратил набор высоты и перешел на снижение, с тем чтобы уйти в облака, которые мы недавно пробили. Мы вошли в облака и около получаса продолжали полет в них. Немецкий истребитель потерял нас.

Памятным для нашего экипажа стал боевой вылет в конце марта 1945 года на железнодорожный узел Данциг. В этом полете меня проверял штурман нашей эскадрильи капитан Цыганчук. Взлетели в составе полка с интервалом 3 минуты. На большой высоте благополучно пересекли линию фронта. Но в районе цели была низкая облачность, прижавшая нас до высоты 500 метров. Подходим к Данцигу — сплошная стена огня, представляешь?! Зенитки! Ужас! Я командиру говорю: «Что мы попрячемся прямо в пекло?! Давай, командир, зайдем с моря. Какая разница, как зайти?! Нам главное отбомбиться по железнодорожному узлу». Так и сделали. Обошли. На боевом курсе все равно попали под интенсивный огонь зениток. Разрывы плотно теснятся вокруг самолета. Командир выполнял противозенитный маневр. Вдруг раздался треск и скрежет металла в районе правой плоскости. Самолет управления не потерял. Бомбометание по железнодорожному узлу произвели серией из восьми бомб — 6 штук ФАБ-250 и 2 штуки ФАБ-500.

Из-за малой высоты полета и мощного взрыва серии своих же бомб наш самолет неожиданно приподняло взрывной волной вверх, а затем я ощутил непри-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

вычное состояние невесомости, поскольку самолет стал терять высоту. С левым разворотом и набором высоты мы взяли курс на свой аэродром. Воздушные стрелки доложили, что в результате взрывов наших бомб на железнодорожном узле возникло два крупных пожара.

Ночь была темная, безлунная, с плотной облачностью. Наземные ориентиры были едва различимы. Трудно было ориентироваться, а тут еще отказал радиокompас. Я решил, что возьму чуть южнее, выйду на Днепр, а уже по нему поднимусь к Орше, а там и аэродром. Так и получилось. Помогли и наземные аэродромные службы — включили и вертикально поставили прожектор. Сели. Посмотрели — на правой плоскости было около 20 рваных пробоин. Хорошо, что остались неповрежденными топливные баки и нам хватило горючего для возвращения на свой аэродром. Кроме того, осколком зенитного снаряда оказалась перебита антенна радиокompаса, представляющая собой обычный провод, протянутый от кия к передней кабине. Поэтому он не работал.

В ту же ночь пропал воздушный стрелок из экипажа старшего лейтенанта Анатолия Головченко. Докладывая на КП командованию полка о выполнении задания, командир рассказал о сложностях и опасностях боевого вылета на Данциг, большой плотности зенитного огня противника. Но не смог дать вразумительного ответа на вопрос: когда, в какой момент полета кормовой стрелок без доклада покинул самолет. Выпрыгнул он на территории противника или на своей.

Правда об этой потере стала известна намного позже, после окончания Великой Отечественной войны. В июле 1945 года воздушные стрелки получили

письмо от пропавшего без вести, в котором он сообщал о себе, что, мол, жив-здоров, продолжает службу на Украине в одной из пехотных частей. Очень скучает по своим друзьям и просит помочь ему в переводе его в состав нашего полка на прежнюю должность воздушного стрелка. Письмо передали в особый отдел. Вскоре его привезли в дивизию и допросили. Над Данцигом, при подходе к цели, их самолет попал под интенсивный огонь зенитной артиллерии противника. Одним из осколков зенитного снаряда царапнуло стрелка. Кровь стала заливать ему глаза, командир выполнял активный противозенитный маневр, и ему показалось, что самолет неуправляем и падает. Тогда он принял самостоятельное решение и без команды командира корабля покинул самолет.

В воздухе он раскрыл парашют и благополучно приземлился в черте города Данциг, где сразу же был пленен. В конце марта части Красной армии освободили его, и тут же он был призван и до конца войны воевал в пехоте. Военный трибунал рассматривал дело стрелка в открытом судебном заседании в присутствии однополчан. Он был признан виновным и осужден по статье УК РСФСР «За побег с поля боя» на восемь лет тюремного заключения.

С Гришей Ягловым мы летали на Кенигсберг. Дневной вылет. Мы же ночью летали, одиночно, а тут строем! Прилетели мы. А самолеты были разных серий, и на них кнопки сбрасывания бомб были по-разному установлены. Я привык, что кнопка сбрасывания на прицеле, а на этом самолете нужно было дублировать сброс кнопкой на приборном щитке. Я этого не сделал и аварийным сбросом не продублировал. Отбомбились по ведущему, развернулись обратно.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Вдруг радист докладывает: «Бомбы у нас висят». Е-мое! Ничего себе! Командир принял решение вернуться на цель. Сделали заход по железнодорожной станции. Ниже нас летят «пешки», Ил-2, мы летим выше всех. Тут смотрю: японский городовой, ниже нас немецкий истребитель! Хорошо, что у него целей было много, не только мы. Захожу на второй заход. Тут уж я сбросил бомбы.

Ночью дают второй вылет. Цель — населенный пункт на косе. Летим. Погода прекрасная. Вдруг ни с того ни с сего начинает натекать облачность. Думаю: «Неужели надо снижаться под облака?!» Потом поняли — это дым от горящего Кенигсберга! Я замерил линейкой — на 150 километров простирался! Зашли на цель, удачно отбомбились, развернулись, вернулись домой, все благополучно, все нормально.

Очень тяжелые нам достались вылеты на Свиномюнде 5 мая. Во-первых, грозовая облачность прижала нас чуть ли не на 500 метров. Огня там было, как над Данцигом! «Эрликон» крутит перед носом. Вот-вот проткнет тебя насквозь. Ужасно! Бомбы сбросили, и в развороте нас схватили прожектора. Мы в облака! Огонь стих. Встали на курс домой и решили пробиваться наверх. Летали мы на высотах 3,5—4 тысячи и кислород с собой не возили. А тут полезли вверх. Через некоторое время поняли, что не пробьем. Пошли в облаках и наткнулись на грозовую облачность. И вот представляешь, по всему самолету огни Святого Эльма. Такая красотища! Винты вращаются, образуя голубоватый круг, а по внешней металлической части моей кабины светились и медленно стекали светло-голубые струйки электрических разрядов. В этих случаях рекомендовалось выключать все ненужное ра-

диооборудование. Я радиокompас и радиостанцию, конечно, выключил. Почти час мы летели при таком освещении.

— Потери ориентировки не было?

— Слава богу, обошлось.

— Большие потери были в эскадрилье?

— Как погиб экипаж Федора Пудова, я рассказал. Следующим погиб экипаж заместителя командира эскадрильи капитана Лебедева. Вылет был на Данциг, а потом в полете нас перенацелили на Кенигсберг, потому что над целью погоды не было. Это всегда очень неприятно. Над Кенигсбергом погода отвратительная. Что произошло с экипажем Лебедева, никто не знает — может, с землей столкнулись, может, сбили их. Потом Галушко над Данцигом весной 45-го... В октябре мы потеряли экипаж Бондарева... такой высокий парень был... Штурманом был у него красавец мужчина, русоволосый с голубыми глазами Леша Силин. Но тоже чудаковатый. Слетали, позавтракали. Приходит после завтрака, развалился на кровати, не снимая сапог. Ноги на низкий железный поручень положил и так мечтательно: «Что это за жизнь?! Слетаешь, прилетишь, покушаешь, потом поспал и валяйся здесь. Нет, чтобы сбили! Вот сейчас бы пробирался где-нибудь в лесах, в болотах...» Командир Бондарев говорит: «Ты что, сдурел? Зачем нам это надо?!» Перед самым взятием Риги полетели. Они имели привычку после бомбометания снижаться и из пулеметов обстреливать прожектора, зенитные посты... так и не вернулись. За полгода из де-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

сяти экипажей погибло четыре. Федя Пудов разбился после войны. Облетывал новый самолет — и отказал мотор.

— *Экипаж был постоянным?*

— Старались не тасовать людей. Здесь, как в космосе, важны слетанность, сработанность, понимание друг друга.

— *Как строилось общение в вылете? Матюками или спокойно?*

— Спокойно. Никаких матюков не было. До войны народ был совершенно другой. Культурный, вежливый, друг друга уважали.

— *Какое оборудование было в штурманской кабине?*

— Радиокompас, гирокомпас, конечно, магнитный компас, указатель скорости, высоты. Тумблеры сброса, открытия и закрытия люка, аварийного сброса бомб. Прицел был наш, ОБП-5С.

— *Кормили хорошо?*

— Американская тушенка выручала. Мы приехали из училища — кожа да кости, а тут так уже отъелись и оделись хорошо. На этих американских самолетах чего там только не было! У нас было что? Наши русские меховые комбинезоны: сходить в туалет — это целая проблема! А у них куртки. В общем, все было, даже черви для рыбалки! Рассказывали, что кто-то принял их за консервы и под спирт употребил в качестве закуски. В полет нам давали драже, чтобы не заснули, шоколада не было, не давали. Впрочем, мне и так не до сна было. Летчики могли кемарнуть по очереди.

— *Туалеты на Б-25 были?*

— Писсуары были. С расстройством желудка нельзя было летать.

— *Как часто летали?*

— Все зависело от погоды. Дальнюю авиацию не сравнить со штурмовиками или истребителями. У нас дальние полеты — мы зависели от погоды в двух концах. На своем аэродроме в момент вылета и посадки должна быть летная погода и чтобы цель была открыта. Добро на вылет в основном твой отец давал. Помню его хорошо, вы очень похожи друг на друга. Прекрасный был человек.

— *Сколько всего у вас боевых вылетов?*

— Двадцать восемь. Не так много.

— *Как проводили свободное время?*

— Танцульки. У нас был клуб. Были солдаты — связистки, радистки, официантки. Из соседних деревень девушки приходили. Иногда крутили фильмы.

— *100 грамм когда давали?*

— Только после боевого вылета. Среди ночи, можно сказать. Я не очень увлекался и иногда отдавал — молодой еще. Первый раз я поднял рюмку на выпускном бале 21 июня 1941 года. Наш классный руководитель Мелехин пригласил ребят в комнатку уборщицы, поставил бутылку, достал рюмки... выпил первый раз в жизни. Эти сто грамм использовались, чтобы немножко стресс снять.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *В эскадрилье летный состав держался вместе?*

— Одна казарма для летного состава. Только у командира эскадрильи была отдельная комнатка. Эскадрилья была очень дружная. Качество народа в то время было совершенно другим. Отношения были уважительные. Никаких оскорблений, драк, пьянок.

— *Техников брали на войну, они просились?*

— Такого не было.

— *Девушек не катали?*

— Нет, что вы?! Это было не принято. Даже и разговоров об этом не могло быть. Дело опасное.

В ночь с 8 на 9 мая мы собирались отбомбиться по Курляндской группировке. Подготовились: подвесили бомбы, нанесли маршрут, поужинали, приехали на аэродром, и вдруг — раз! Отбой! Поехали домой, не раздеваясь, вроде того, легли спать. Часа в 2 ночи прибегают командир эскадрильи Сукоркин: «Подъем! Война окончилась!! Ура!!!» Тут такое началось... Многие летчики у нас отпустили бороды — до конца войны. Давай их брить! У кого бороды не было, тот побежал за выпивоном, закусоном. Какое-то время спустя, может быть час, приходит опять командир: «Отставить всякие выпивоны, закусоны. Бриться, стричься, наряжаться, подшивать чистые подворотнички — в 10 часов утра вылет в Москву. Будем участвовать в салюте Победы!» В 10 часов вылетели. Я взял с собой чемодан погибшего друга... Бориса Фролова, чтобы передать его матери.



Борис пришел в полк под новый, 1945 год. Он не летал, но надо же было хоть один боевой вылет сделать. Его взяли в экипаж капитана Шилова, чтобы провезти.

Летели на Кюстрин. Задачу поставили вечером. Я летел в составе экипажа старшего лейтенанта Яглова Григория Семеновича, правый летчик — лейтенант Соколов Дмитрий Александрович, радист — старший сержант Гречко; воздушные стрелки — сержант Бородин и сержант Мамыкин. Как обычно, в бомболюки подвесили 6 шт. ФАБ-250 и 2 шт. ФАБ-500. Бомбовый удар полк должен был нанести в 5 часов утра (3 часа по берлинскому времени). Погода в эту ночь была хорошая. Цель увидели издалека. Выполнили противозенитный маневр и успешно отбомбились. С левым разворотом отошли от горящего Кюстрина. Уже начало вставать солнце. Идем обратно. Что такое?! Стоит стена огня! Прожектора светят. Это началось наступление на Берлин. Благополучно прошли линию фронта. Подлетели к ленте реки Одер. Экипаж расслабился, понимая, что находится над своей территорией. Вдруг вокруг нашего самолета появились разрывы снарядов зенитной артиллерии. Вначале подумали, что огонь открыт по самолетам противника, которые оказались поблизости от нас, но воздушные стрелки доложили, что в пределах видимости немецких самолетов не наблюдается. Я посмотрел вниз и увидел на реке, чуть правее нас, переправу. По ней переправлялись на запад военная техника и войска второго эшелона.

Приняв наш самолет за немецкий, зенитчики, прикрывавшие переправу, открыли интенсивный огонь. Командир корабля без промедления стал выполнять эволюции «Я — свой самолет», а я сразу же произвел

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

несколько выстрелов из ракетницы, дублируя этим сигнал «Я — свой». Огонь прекратился. На этот раз пронесло. Самолет повреждений не получил, и мы благополучно сели дома.

А экипаж Шилова попал под зенитный огонь, им пробит бак с горючим. До Барановичей они не дотянули и сели в Белостоке. Утром позавтракали, курево кончилось. Пошли на рынок второй летчик, штурман Коля Алексеев и Борис Фролов. Пока побродили, идут по городу, слышат — играет музыка. Зашли, а там идут танцульки. Решили посидеть, послушать музыку. Борис Фролов и Коля Алексеев в х/б, а второй летчик, тот еще прохиндей и жох по девочкам, успел пошить из английской шерсти бриджи, гимнастерку. Пошел танцевать. Подцепил какую-то девицу. Та пригласила его к ней домой. Он к ребятам: «Пойдемте, нас в гости приглашают». Коля Алексеев отказался, Борис тем более. Он ее под крендель и повел домой. Они посидели какое-то время, дело к вечеру подходило, и подались на свой аэродром. Проходили мимо каких-то развалин. На них выскочили двое, открыли стрельбу. Борису Фролову, видимо, сразу попали в сердце. А Коле в живот. Он был спортсмен, отличный футболист. Сумел нырнуть в подворотню. Через какое-то время на выстрелы прибежал патруль. Никого, конечно, не нашли, но Алексеева отправили в госпиталь, его спасли, а Борис был уже мертв. Второй летчик утром спокойно вернулся на аэродром.

Утром мы перелетели на аэродром Астафьево. Нас проинструктировали, что мы должны летать внутри Садового кольца, стрелять из ракетниц. Что мы и проделали. Утром я отвез чемодан матери Бориса... Это непросто — видеть горе матери.



**ДУДАКОВ**  
**Александр Васильевич**

Родился я в 1919 году в селе Согласовка, Берковского района, Пензенской области. Моя мать — из крестьян, отец — из рабочих, старый солдат, провоевал три войны: Первую мировую, Гражданскую и эту... В этой войне он уже не с винтовкой воевал, а с топором, как плотник, восстанавливал железнодорожные станции... Как раз перед моим поступлением в школу семья переехала в город Ртищев Саратовской области.

Во Ртищеве я окончил девять классов и по комсомольскому набору поступил в Энгельское ВАУЛ — Военное Авиационное Училище Летчиков. В девятом классе вызвали в райком и направили на медицинскую комиссию. Из Ртищева многих тогда вызвали, почти всех... Но отобрали в летчики только шесть человек.

Окончив девять классов в 1936 году, я уехал в Согласовку. Но тут же получил письмо от отца: «Приезжай, тебя вызывают в райком». Вернулся, и нас, шесть человек, отправили в Саратов. Вновь была медицинская комиссия, но более строгая. Была и мандатная комиссия. Я толком не понимал, что такое летчик, а что техник. В мандатной комиссии на вопрос: «Вы куда хотите: в летчики или в техники?» я ответил:

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— В техники.

— Ну чего вы в техники? У вас же одни пятерки! Идите в летчики!

Я согласился — мне было все равно.

Поехали мы из Саратова в Энгельс. Опять нас и медицина посмотрела, и мандатная комиссия. Потом стали нас экзаменовать: диктант по русскому языку и письменная математика. На выполнение задания давали два или три часа. Я за час все сделал. Проверили и оценили на «пять».

Я попал в самый сильный класс, на 111-е отделение. В него попало тридцать человек. Начиналась так называемая «терка». Нам сказали:

— В наряд ходить вы не будете, будете заниматься: восемь часов с преподавателем и шесть часов самоподготовкой.

Нагрузка колоссальная! Как сейчас помню, самым сложным предметом была «теория полетов». Преподавал ее капитан Крашевич. Он делал упор на знания, которые пригодятся на практике. За зиму мы закончили почти всю «терку». Весной начались полеты.

Вместе с теорией мы изучали самолет У-2 — простой по технике пилотирования, очень хороший для первоначального учения. Изучили его и начали летать. Программа полетов называлась «вывозная» — около двадцати полетов. Первый полет с инструктором, но пилотируем уже вместе. Со второго полета пилотирует курсант, а инструктор где надо поправляет и словом, и делом. Было переговорное устройство, которое на ухо вешалось. Инструктор говорил, как надо действовать, но иногда перехватывал управление. Не могу не похвалиться — я летал лучше всех в звене.

Из тридцати человек несколько курсантов отчисли-

ли по летной неуспеваемости. Как сейчас помню, одного совсем отчислили, и он вернулся на третий курс Саратовского экономического института, откуда его призвали. И еще четырех человек перевели на основной курс. Остался в нашем классе двадцать один человек. Самые сильные.

Я уже был готов к самостоятельному вылету и вдруг заболел малярией. Вы представляете?! Мы в поле были, и у меня температура поднялась, меня — в госпиталь, и хинной пичкать... Больше недели я там пробыл и вернулся. Я так беспокоился, чтобы не отчислили. Володя Кукарский, мой инструктор, предложил полет по кругу. Я выполнил. Потом приказал второй полет по кругу. Я выполнил. Подошел командир звена Лущик. Он меня любил за то, что я хорошо летал, и называл «Дудачков»:

— Ну, Дудачков, давай полет по кругу.

Я сделал полет по кругу.

— Ну, еще один.

Я еще сделал. Кукарский и Лущик поговорили между собой. Кукарский приказывает технику:

— Бородулин, мешок.

Чтобы центровка не менялась, в первую кабину вместо инструктора привязывали мешок. Я сделал два полета, докладываю. Инструктор и командир звена поздравили меня. Сам я тогда еще не курил, но у нас было принято по такому случаю покупать коробку папирос «Казбек» и всех угощать, начиная с командира звена и инструктора. Одной коробки не хватило, еще купил.

Сколько радости! Я вылетел вторым, это была такая радость — только один Алексаша Максимов впереди меня был. Вскоре я окончил программу на «Р-5».

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Вообще-то срок обучения в училище был три с половиной года, но я обучался чуть более двух лет. Наше звено было особое. Нас всех, двадцать один человек, оставили работать инструкторами, поскольку мы и теоретически были самые сильные, и летали лучше всех. Чуть позже Сашку Максимова хоть и летал хорошо, но «по глазам» списали с летной работы. Он в училище работал преподавателем по физкультуре.

Кстати, во время обучения командиром отряда был назначен летчик, вернувшийся из Испании. Конечно, он рассказывал про испанскую войну, но у меня в памяти осталось мало: то, что там были наши истребители И-16 и что наша авиация здорово била всех. Но потом немцы подбросили туда «мессеры», и они крепко нашим «вложили». И еще, что нам нужна другая авиация. Вот такой разговор у меня остался в памяти.

Два года я работал инструктором. Выпустил группу десять или двенадцать человек на У-2. Причем ни одного не отчислил! На Р-5 тоже десять-двенадцать человек, отчислив только одного. На третий год работы инструктором война началась. Я своих выпустил уже на СБ... СБ был приятный в технике пилотирования. И скорость у него приличная. Когда он был в Испании, даже «мессера» его не всегда догоняли. Но он стал староват. Как узнал, что война началась? Был выходной. Молодежь — кто куда, а я в Саратов уехал. Услышал «Война» и быстро вернулся. Летали как обычно. Я на СБ своих возил... Крепко нам врезали в 1941 году. Все инструктора, кто не был женат, все просились на фронт. Я тоже просился. Меня не пустили, и я продолжал на СБ работать инструктором. Отряд сформир-

ровали, и он улетел на фронт. Стали формировать второй отряд на Р-5. Я опять просился — и опять не пустили. Отряд улетел.

В конце 1941 года в Монино стали прибывать самолеты В-25 «Митчелл», и в начале 1942 года от нас несколько человек отпустили на них переучиваться. Мы приехали и начали изучать новые самолеты. Все мы раньше учили немецкий язык, а тут американское оборудование. Сделали надписи: «ON» — «включен», «OFF» — «выключен». Некоторые приборы и так понятны: «авиагоризонт» — видно, что это «авиагоризонт».

Меня поставили правым летчиком к замкомэску Карасеву. Он уже летал. Полет сделали. Зарулили. Наш полк стоял в лесу. Пошли в столовую, покушали. Вдруг слышу:

— Дудаков, командир полка тебя вызывает.

Прихожу.

— Ты откуда к нам приехал?

Я говорю:

— Из Энгельса. Там инструктором работал. Три года. У-2, Р-5 и СБ.

— Да? Завтра у тебя провозные...

И на другой день тот же Карасев дал один полет в зону, один или два по кругу и пустил меня самостоятельно.

В-25 был настолько простой и хороший самолет, что мне кажется, проще, чем У-2. Два мотора, два килля в створе винтов. Он послушный был. Еще и трехколесный. Носовая стойка облегчала пилотирование. Взлетаю: дал газы, скорость набираю, беру штурвал на себя, оторвался, шасси убрал и пошел. И сажусь: сел, бежит, опускаю переднее колесо, притормаживаю, и все. Простой в технике пилотирования настолько,

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

просто не могу сказать. Я любил этот самолет. Счастье, что я попал на него.

Сначала приходил В-25 С. Вооружение на нем было такое: нижняя башня выдвижная, на ней два крупнокалиберных спаренных пулемета. На верхней башне тоже два спаренных крупнокалиберных пулемета 12,7 мм. Надо отдать должное, пулеметы хорошие. И четыре пулемета, с которых стрелял пилот, и кабина штурмана. Правда, не на всех самолетах. Чаще в носу был один пулемет.

Когда мы начали летать, обнаружилось, что нижняя стрелковая установка, по существу, «слепая» и от нее толку нет. Мы просили пулеметы в корму. Американцы быстро отреагировали на нашу просьбу. В следующий самолет тип «D» в самую корму поставили пулемет.

А потом, где-то уже, наверно, в 1944 году, на тип «G» они поставили в корму два спаренных пулемета. Нижний совсем выбросили и поставили по одному пулемету с боков в окна... Из них могли стрелять стрелки. Вот такое вооружение. И экипаж стал не пять человек, а шесть...

Линия фронта проходила под Москвой, в районе Гжатска. Бомбим мы, допустим, Вязьму или Смоленск, прожектора ловят самолет и начинают по нему бить зенитки, но сбивали редко. Наш вырвался, а к нему сзади Ме-110 пристраивается и, ориентируясь по выхлопам из патрубков, топает за нашим на аэродром. Приходит наш самолет на аэродром, бдительность падает, пулеметы убирают. А Ме-110 подходит и расстреливает. Так сбили несколько самолетов. Нас сразу же оповестили. Слава богу, меня ни разу не атаковали.



Уже после войны, когда я командовал 22-й дивизией, у меня было четыре полка: три на Ту-16 и четвертый на Ту-22. Вот этим полком командовал Алексей Григорьевич Гомола, выше меня на голову, шире в плечах, красавец. Тоже всю войну пролетал.

Сидим, разговариваем. Он говорит:

— И меня сбили под Серпуховом. После четвертого разворота подошел «мессер» и как дал! Стрелка убил насмерть. Слава богу, мимо меня прошло. На брюхо посадил. Вернее, шасси вытащил, но оно сложилось, и я на брюхо...

А я рассказал ему, как я сбивал немцев. Был такой случай. В нашей 222-й ад дд (4-я гад дд) было три полка. Наш, 125-й, в марте 1943-го стал 15-м гвардейским (потом стал именоваться 15-й гвардейский Севастопольский Краснознаменный), 37-й стал 14-м гвардейским. А еще полк, не помню, как он раньше назывался, стал 16-м гвардейским. Наш полк перебросили в Чкаловское...

Если мы с севера возвращались, то выходили на Клин, Загорск, и кто в Чкаловское, кто в Монино. Если возвращались с юга, то выходили на Серпухов, шли по Оке и опять на свой аэродром. Не помню, то ли Вязьму, то ли Смоленск бомбили. Превышение над уровнем моря до четырехсот метров. Ну и идем домой, прошли Клин. Стрелок-радист говорит:

— Командир, сзади-ниже все время идет самолет.

Я говорю:

— Да-а-а-а?! Смотри, батя, не зевай!

Вася был старше меня на семь лет, я его «батя» звал. Включаю радиовысотомер. Четыреста пятьдесят, четыреста двадцать пять, ниже я не могу спускаться. Спрашиваю:

— Что у нас?

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Идет на нашей высоте и приближается.

Я говорю:

— Да-а-а-а?! Не зевай. Сейчас сыграю «Сулико».

Беру и выпускаю закрылки. У меня минимальная скорость, на которой я могу держаться в воздухе, меньше, чем у истребителя. И он, чтобы не проскочить меня, делает отворот вправо, и луна осветила фашистские кресты! «Батя» не выдержал, как дал длинную очередь! Я спрашиваю:

— Ты не в своего стрелял?

— Нет, командир. «Мессер», я видел свастику. Вон, горит на земле!

Я говорю штурману:

— Пометь это место.

Истребитель близко подошел, и длинная очередь, возможно, убила летчика. Летчик на ручку навалился, а земля-то рядом была, ударился. И загорелся. Прилетаем, докладываем.

Командир полка взял штурмана, стрелка, и они слетали на Ли-2 в Клин. На «газике» на место добрались. При возвращении сообщают:

— Сбит «110-й».

Стрелку — орден, мне — благодарность. Вот так.

Потом мы сбили еще одного, это я сам видел. Говорят, что я и третьего сбил, но я не видел и не хочу прихвастывать. Двух — сам видел.

— *Вы, как летчик АДД, были в подчинении у Голованова?*

— Хорошо, что вы вспомнили этого человека. Подзабыли его, а надо помнить. Он сделал великое дело: организовал 18-ю воздушную армию дальней авиации, стал командующим дальней авиацией.

Он был вхож к Сталину и предложил ему в связи с большими потерями переучивать дальнюю авиацию на ночные действия. Сталин согласился. Переучили на ночные боевые действия и на В-25, и на ДБ-3ф, Ил-4 его потом называли. И сразу боевые потери уменьшились. Это заслуга Голованова.

Еще он хотел подчиняться не ВВС, а Сталину, и задания получать от Верховного Главнокомандующего, но Главкому это не нравилось. И все задания мы получали от командования. Я считаю, что тут Голованов «перегнул».

*— Вы сразу начали летать ночью, когда в полк пришли? Или сперва днем?*

— Слава богу, меня не посылали на боевые вылеты днем. Кое-кого посылали днем в разведку. Хорошо, если погода была плохая — от «мессера» на Б-25 не уйдешь, прилетали все в дырах. Потом переучились и стали летать ночью. Первый боевой вылет был на Курск. Вот тут мне и врезали. Ой, страшно... Штурманом был Саша Попов. Нам заранее, перед вылетом, задали высоту бомбометания — три или четыре тысячи, точно не помню. Летим, штурман говорит:

— Командир, ты знаешь, высота будет ниже заданной метров на пятьсот.

— Ну, пускай будет ниже заданной!

Я возьми да и прибавь обороты. Звук увеличился, и меня взяли прожектора. Как начала зенитка крестить! Снаряды рвутся кругом, в кабине порохом пахнет. Представляешь?! У меня первый раз в жизни волосы поднялись дыбом. Я дал полностью газы, скорость увеличивается, делаю небольшие отвороты, а стрелки докладывают:

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Командир, снаряды рвутся сзади-сверху, опять сзади-сверху...

Я только скорость увеличиваю. Слава богу, вышел! Вышел, моторы работают нормально. С Курска курс прямо в Чкаловское. Прилетаю, все говорят:

— Как тебя не сбили?

Счастье, что не сбили. Какая разница, с какой высоты бомить? Цель длиной около трех километров, шириной метров пятьсот-шестьсот. Вышел на цель, открывай люки и бросай...

И еще второй был очень страшный вылет. Мы все боевые вылеты делали ночью. А тут днем — конец войны, полное господство в воздухе. Командир полка вообще никогда не летал. Такой лопух был! Не могу спокойно вспоминать о нем. Из-за него я Героя получил только после войны. Приказывает:

— Веди полк.

И я повел... Бомбили Вроцлав в Польше. Высота была три тысячи метров. На подходе зенитка малокалиберная как врежет! Один снаряд малокалиберный попал мне в левый мотор и взорвался. Стрелки как закричали:

— Командир, левый мотор! Бензин!!!...

Вот тут счастье. Бензиновая трубка пробита, но она на стороне, противоположной выхлопному патрубку, и бензин бьет в другую сторону. Я быстро второму мотору полные обороты, а поврежденный выключил. С двумя тоннами бомб самолет идет со снижением. Идем со снижением, со снижением... А зенитка хлещет... Я кричу штурману:

— Не сбрось бомбы на своих! А то расстреляют.

Штурман кричит:

— Командир, еще несколько секунд!

И вдруг как по команде зенитка замолчала. Видно, с земли увидели, что на одном моторе иду, и спасибо наземным, подавили всю зенитную артиллерию. Уже высота тысяча. А минимальная высота сброса под пятьсот метров, как раз подходит, смотрю, открываются люки, и лампочка загорелась. Ну, слава богу! Сбросил бомбы... Развернулся «блином» и на свою территорию. Около часа шел на одном моторе и сел в Ченстохово. Мои ведомые, Лешка Фадеев и Петя Бобров, попросили разрешения и тоже сели. Я смотрю: давление в гидросистеме есть, выпустил шасси, сел. Думаю, надо сойти с полосы, нажал на правый тормоз, мне давление позволяло, и сошел с полосы. Это же надо, какое счастье... И самолет цел, и люди целы!

Выключил моторы, оставляю «правака» — правого летчика — и стрелка охранять самолет, сам со штурманом сел к Фадееву и лечу в базу, докладываю. На второй или третий день я свой самолет перегнал.

*— На каких дальностях работал ваш полк?*

— В основном дальность полета была пять-шесть часов. Потом, когда нам стали ставить дополнительный бак в люк, тогда могли летать более семи часов. Обычно летали на скорости двести — двести двадцать миль. Миля — одна целая шесть десятых километра. Когда баки стали ставить, тогда подвеску внешнюю делали, четыре по двести пятьдесят. Но она у нас не привилась. И вешали вовнутрь четыре по двести пятьдесят или две по пятьсот вместе с этим баком. И летали по семь с лишним часов.

Особо дальние полеты были на выполнение специальных заданий — выброску агентов. Раньше нам об

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

этом запрещалось даже рот открывать, а сейчас болтают везде.

Вызвал меня командир полка:

— Отбирай пять экипажей и твой — шестой. Будешь выбрасывать агентов.

Тогда дополнительный бак ставили, и я мог летать без посадки порядка четырнадцати часов. Агентуру я с аэродрома Раменское возил.

Под Варшаву, двенадцать километров восточнее города Минск-Мазовецкий, сбрасывал старика с огромным брюхом и девушку красавицу лет шестнадцати-семнадцати. Приказали сбросить только при наличии условных знаков — три зажженных костра. Я взял это задание себе. Полетели, сбросил точно — девушка попала прямо на эти костры.

Потом по всей Польше бросали, по всей Германии, в Прибалтике бросали. Сбрасывал с высоты триста, четыреста метров, чтобы не отнесло далеко.

Когда стали бросать агентов в чужой глубокий тыл, в том числе и к союзникам, то задание и точку сброса получали от генерала Главного разведывательного управления Генштаба. И вот однажды он говорит:

— Есть очень важный агент — майор войск СС, тот, который охранял Паулюса и в войну, и когда они в Суздале были в плену.

Я говорю:

— Давайте мне.

Вынимает этот генерал карту крупного масштаба — Берлин:

— Надо сбросить западнее Берлина, восемьдесят километров. Вот в этот лесок, тут полянка небольшая.

Я говорю:

— Давайте.

Штурмана спрашиваю:

— Как, найдем?

— Командир, ночь лунная, лишь бы не было низких облаков. А так я найду, конечно.

Прилетаем, Берлин освещен, трамваи ходят. Делаем один круг, второй, с третьего круга его сбрасываем. Как сбрасывали? В Б-25 два бомболюка, внешний и внутренний. Когда надо агента сбрасывать, внешний оставляли на земле. Открывали люк, агент садился с парашютом, а правый летчик вылезал, пристегивал его парашют и по команде его выталкивал. Он падал, парашют раскрывался. Все. Так и его выбросил. Передаю по дальней связи:

— Задание выполнено.

А мне уже с земли отвечают:

— Он уже вышел на связь с Москвой.

Представляете: ведь нужно парашют убрать, вытащить передатчик... Вот как быстро вышел на связь. Недаром, что в СС служил...

Когда его сбросил и вернулся, меня встречал генерал. Благодарил.

Представляете, сколько сделали забросов? По двенадцать вылетов минимум сделали! Мадьярку-красавицу, вот с такими глазами, сбросил восточнее города Брно в Чехословакии. Это задание я тоже взял себе. Я говорю:

— Ну, до свидания, дорогая!

— До свидания. — И дает мне руки. — После войны встретимся.

— Где?

— У Мавзолея Ленина.

Четыре года, пока я учился в академии, несколько раз приезжал и подходил к Мавзолею Ленина. Два года учился в Академии Генштаба в Москве. Чуть ли не

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

каждый выходной подходил к Мавзолею. Так и не встретил. И тут лет десять или пятнадцать назад звонит мне главный штурман дальней авиации, мой друг, генерал Силовой:

— Саша, нас словаки приглашают в гости. Сбор в десять часов у метро.

Собрались, идем в посольство, нас встречают посол и девушки. Да, вместе с нами еще человек десять-двенадцать гражданских, среди них три женщины. Встречают нас — на подносе рюмки коньяка, белого, бокалы шампанского, закуска, все такое. Я беру сто грамм, выпил, закусил. Первый раз в жизни меня господином назвали. Посол представил меня:

— Господин генерал Дудаков!

Выступления начались. И главный штурман Федор Степанович Силовой мне предоставляет слово. Я говорю:

— Кроме того, что сказали господин посол и наш главный штурман, добавлю... — и начал рассказывать, как мне пришлось лично забрасывать девушек и ребят...

А одна женщина посмотрит и отворачивается, посмотрит и отворачивается. А словацкий офицер, капитан, что рядом стоял, говорит мне:

— Может быть, она здесь?

Я говорю:

— Может быть, и здесь, но ведь пятьдесят лет прошло, я ее не узнаю. — Когда уже стали расходиться, я хотел к ней подойти. Но меня посол остановил, я с ним разговаривал. Поворачиваюсь, ее уже нет. Мне так хотелось с ней поговорить, наверняка она одна из тех, которых я забрасывал. Не выдержала она, заплакала, ушла... И я ушел. Представляешь... Вот так вот.



— *Экипаж ваш состоял...*

— Пять-шесть человек. Летчик, второй летчик, штурман, стрелок-радист, один или два стрелка. Решение о двух летчиках — очень правильное. Впоследствии мы к нему пришли. Тот, кто летает на правом сиденье, обучается. Я, как инструктор-летчик, считаю, с правого сиденья проще было учить и слепым полетам, и взлету, и посадке... Это большое дело.

— *С запчастями проблем для В-25 не было?*

Я не могу сказать, они присылали все, что нужно. Техника, надо сказать, надежная. Ресурс наших самых лучших моторов — самое большее триста часов. А «Райт-Циклоны» на В-25 до пятисот часов работали.

— *Сколько брали бомб?*

— Мы все время возили по две тонны бомб. Штатная нагрузка: две по пятьсот и четыре по двести пятьдесят. Возили и мелкие бомбы в кассетах, на тех местах, где по двести пятьдесят вешали. При сбросе кассета раскрывалась, и они разбрасывались. Это были кассетные ротативно-рассеивающие авиабомбы.

— *Во время войны соблюдались ли наставления по полетам? Были, как в мирное время, штатные проверки летного состава?*

— Обязательно, прежде чем пустить в полет, я летчика учил и проверял его технику пилотирования. Если он устраивает меня как инструктора, я его пускал в полет на боевое задание. Если не устраивает, я его еще возил, заставлял тренироваться.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Я не могу пустить человека в полет, если чувствую, что он не справится. Я тогда буду не комэск, а лопух. Как я своего товарища пушу на погибель, а?

— *У вас потери за всю войну большие были?*

— Наш 125-й полк на самолетах СБ с первого дня войны стал воевать. Его разбили в дым за один месяц. Я не знаю, как они летали, скорее всего днем. Потом под Самарой наш полк срочно переучился на Пе-2. Его отправляли под Ленинград. Там пробыл три с половиной месяца, и разбили его в пух и прах. В Момино стали переучиваться на Б-25, тогда я сюда прилетел... И на Б-25 были потери. Сбивали мало, больше сами бились. Как правило, при заходе на посадку, в сложных условиях. До десяти экипажей так потеряли. Машин? Кто их считал... Машины новые пришлют...

— *Американских кожаных курток не было у вас?*

— Никакого американского обмундирования не было, мы летали в своем.

— *Комбинезон меховой? Или ватные куртки и штаны?*

— Меховые, очень теплые. Но мы их не любили. Тяжело, как-то скручивает... Летом летали в синих комбинезонах...

— *В длительных полетах ели?*

— Давали паек. Мы чай с собой брали, ну и кусочек хлеба перехватишь, и все. В длинные полеты давали шоколадку.

— Полеты длительные, естественно возникали потребности оправиться. Как эту проблему решали?

— По-маленькому у каждого писсуар. Не вылезая с кресла. А по-большому не было и разговора.

— Внутри экипажа взаимоотношения были деловые или скорее дружеские?

— Обычно экипаж так слетывается, что отношения были внутри экипажа очень хорошие, ближе к дружеским. Каждый понимал, что его промах грозит жизни всему экипажу. Сами понимаете, здесь каждый выкладывался полностью, как он мог. А вот после полета — разбор, и я рассказывал, кто сделал промах. Но без всякого шума...

— Когда говорили с Героем Советского Союза Титовичем, он такую фразу сказал: «Мне от государства памятник поставили, как Герою. А я хотел, чтобы рядом с моим памятником поставили памятник моему технику». Вы бы согласились с этими словами? Имеется в виду, что героизм экипажа без героизма техника не получится.

— Я бы так не сказал. Взаимоотношения командира с техником хорошие, техник за самолетом ухаживает, как за собой. Но говорить так мне кажется преувеличением. И не каждому Герою памятник ставят...

— Вам приходили самолеты с 75-мм пушкой?

— Единственный экземпляр с такой пушкой приказали испытать мне. Пушку поставили в проход штурмана к бомбардиру. Я слетал днем на полигон, испытал. Полетел ночью. Я обычно набирал три тысячи футов, это тысяча метров. Фут — тридцать два с поло-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

виной сантиметра. И вводил самолет в крутое планирование, искал цель и нажимал на гашетку. И когда первый раз ночью нажимаю на гашетку, как вылетит огонь, метров пятнадцать-двадцать, меня вспышкой ослепило — ничего не вижу. А на правом месте у меня штурман сидел. Беру штурвал на себя, а земля-то близко. Дал газы полностью, включаю фару, смотрю — верхушки деревьев. Еще бы секунда-две — и из меня был бы блин.

Делаю второй заход, опять набрал высоту, перевожу в планирование, нашел цель, прицелился, закрываю глаза, нажимаю на гашетку. Открыл глаза и смотрю: трассирующий снаряд полетел. Враз приспособился... но не понравилось.

— *Снаряды на эту пушку поставлялись какие?*

— А я не знаю какие, было двадцать четыре снаряда на один полет. Со мной летал инженер корпуса, полковник, он заряжал. И тут мы ошибку допустили. Он зарядил пушку, я стрельнул, а он поторопился и ставит второй снаряд. А я как раз второй раз на гашетку нажимаю — стрелять из пулемета. А в ответ затвор как дал ему по ноге, хорошо, что по мякоти, а то бы ногу к черту переломил бы.

Испытательная работа очень опасная. В Жуковском столько погибших летчиков-испытателей... Ужасно. Это результат этой опасной работы.

— *В боевых условиях не применяли это орудие?*

— Когда я испытал его на полигоне, мне приказали испытать и в боевых условиях.

Наши уже подходили к Днепру. Дали боевое задание: бить эшелоны на железной дороге, которая про-

ходила от Киева на Днепропетровск вдоль Днепра. Железнодорожное движение было большое. На каждом перегоне был поезд. У меня четыре пулемета вперед были, слева два, справа два, и пушка. Я вводил поправку, целился в паровоз, нажимал на гашетку... Море огня, и, как правило, из паровоза — пшш!!! — пары шли. И так я шел дальше и расстреливал поезда. В общем, я сделал четыре боевых вылета, в двух из них были взрывы в двух эшелонах, видно, это были или боеприпасы, или горючее. Когда я сделал четыре боевых вылета, у меня спросили мое мнение:

— Что с ним делать?

— Давай, — говорю, — отправлять его в Морфлот, пускай бьют по кораблям.

И в испытательном акте появились выводы: «Целеобразно отправить в Морфлот, для ударов по кораблям». И на этом кончилось.

— *Вам приходилось летать на фотографирование?*

— Ночное фотографирование мы всегда делали, чтобы зафиксировать результаты нашего удара по любому объекту: по железнодорожному узлу, по городу. Но не всегда это удавалось сделать. Ну, например, в конце войны я бомбил Берлин два раза, 20 и 26 апреля 1945 года. Там было не до снимка.

— *Над морем летали? Не страшно?*

— Много летал. Никакого страха не было, потому что я летал на Б-25 — очень надежном самолете с двумя моторами. И вероятность того, что откажут оба, очень мала, а на одном он хорошо летел. Летал над морем и на самолетах Ту-4. У него — четыре двигателя. Ну один откажет, еще три двигателя есть, даже

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

мыслей не было, а уж тем более страха... Летал и над Северным морем. В общем, облетал я от Москвы на север до полюса, со снежной белизной, и на юг до Африки, с тропической листвой.

А с запада на восток — от Атлантического океана до Аляски. И никогда я об этом не думал.

— *Вы в налетах на Хельсинки участвовали?*

— Пять раз я бомбил Хельсинки. Для налета на город мы перелетели с подмосковных аэродромов под Смоленск в Новодугино. Надо отдать должное нашему высшему политическому и военному руководству. После Сталинграда и Курска чувствовалось, что гитлеровская коалиция зашаталась. Следовало ускорить выход Финляндии из нее. И вот с этой целью решили бомбить Хельсинки. Но все цели для бомбометания давали по окраине города. После того как финнов вывели из войны, послали специальную комиссию. Весь город Хельсинки, слава богу, цел. Значит, целы и старики, и дети. А по окраинам было разбито здорово. Я помню, мы три раза вылетали, и они запросили мира. Тогда дали задание бомбить города на берегу Финского залива. Вот их разбили в пух и прах.

— *А что вы можете сказать о зенитной артиллерии финнов?*

— Город Хельсинки был неплохо прикрыт артиллерией, но мы ходили по краю.

— *А как подбираться сами решали? Или давали маршруты?*

— Нам давали заход. Как правило, мы шли с востока на запад по берегу.

— *Вы участвовали в налетах на Берлин и другие немецкие города в 1943—1944 годах?*

— Я уже не могу точно сказать. Я бомбил не только Берлин, Варшаву, Кенигсберг, города вокруг Берлина... Порт Хель в конце войны тоже бомбил. На Будапешт мы раз пять летали. В 1943 году я Берлин не бомбил. Тогда чаще свои города бомбили — Киев три раза, например, Минск бомбил. Гитлер прилетал в Минск, и нам приказали бомбить прямо по центру. Я, как правило, осветителем ходил. Вот когда Киев бомбили, одна бомба попала на вокзал, как раз где ресторан, вот там ухлопали много немецких офицеров и солдат. Ну и наши тоже погибли... Вы сами понимаете... Много мы бомбили свои железнодорожные узлы. Брянск, можно считать, мы разбили сами, Оршу, Орел.

— *Вену бомбили? Будапешт? Софию?*

— На Софию я, по-моему, только раз летал. Вену не бомбили ни разу. Вену берегли. Центр музыки, Штраус... И Краков тоже ни разу не бомбили. Варшаву много раз бомбили, а Краков нет, и он остался цел.

— *Известно, что англичане, когда бомбили, то города в целом бомбили, все что попало. У нас дальняя авиация ночью бомбила какие-то конкретные цели? Или тоже города бомбили целиком?*

— В Берлин без разбора прямо бросали, и в Будапешт. А вот когда бомбили Брянск, Орел — то не город, а только по железнодорожному узлу.

— *Бывали ли у вас какие-то особые задания: разбомбить какую-то конкретную малую цель?*

— Были. У Кременчуга, мост через Днепр. Наши

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

подходили к Днепру, и немцы начинали тикать. Мост разбит был нами. Дали высоту небольшую и разбили этот мост. Как сейчас помню, сделали снимок этого моста. А больше малой цели и не помню...

*— По плавсредствам противника работали? По кораблям?*

— Я лично по кораблям не работал. Вот когда наши к Севастополю подходили, а противник на кораблях уходил, тогда нам дали задание бомбить и город Севастополь, и корабли. И вот тут я не только отбомбился по кораблю, но еще со злостью вернулся и обстрелял из пулеметов. Вот не знаю почему, но вернулся и обстрелял крепко...

*— Что вас так разозлило, что вы возвращаться реши-  
шили?*

— У меня к немцам злость накопилась. А ведь я в республике немцев Поволжья, в Энгельсе, был. Мы с немцами мирно жили, никогда ни одной драки не было между ребятами. Представляете — никогда и ни одной. Начальство всегда на празднике вместе с немецким начальством на трибуне стояло. И немцы хорошо к нам относились. Даже такое бывало: из ребят кто-нибудь напьется, курсант или офицер, так они подберут, приведут до гарнизона...

В газетах писали, немцы много евреев убили. Многих расстреляли. И не только евреев. С Людмилой Сергеевной, женой, я тогда еще был не знаком. Их семья, на счастье, эвакуировалась. Если бы не эвакуировались, их немец точно расстрелял бы всех. У нее отец — член партии с 1919 года.



— В вашем полку были случаи, чтобы сбитые экипажи возвращались из-за линии фронта?

— Да, вы знаете, был такой случай. Правда, это было уже в конце войны. Над Будапештом сбили экипаж Бочина. (По данным ЦАМО: Бочин Алексей Алексеевич, самолет сбит 20.01.1945, вернулся в часть 18.5.45. Остальные члены экипажа: второй пилот Королев Н.Ф., штурман Бандэр Г.И., стрелки Шацкий М.Ф., Пульков В.А. числятся не вернувшимися). Бочин выпрыгнул с парашютом, попал в плен, его допрашивали. Бочин мне потом рассказал:

— А тебя немцы хотели расстрелять.

— Меня?! За что? Что я им такого особого сделал?

Оказывается, он им рассказал, как я расстреливал немецкие эшелоны из пушки, а они заявили:

— Попадется к нам, расстреляем.

Вот так вот. А его, Бочина, не расстреляли.

— Правда ли, что Голованов выпросил у Сталина разрешение не «фильтровать», то есть не направлять на проверку экипажи, вернувшиеся из-за линии фронта после сбития самолета, а сразу направлять в свои полки?

— Не фильтровать? Я об этом никогда не слышал. В первый раз слышу. Но зная Голованова, это вполне можно допустить. Голованов — очень добрый мужик. Помню, я с ним за руку здоровался.

— А какого цвета у вас были самолеты?

— Коричневатые... А снизу голубые или серые. Не соврать бы, стал забывать...

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Номера у вас где на самолетах рисовались?*

— И на фюзеляже, и на киле. Вот у меня в первой эскадрильи были номера с первого по двенадцатый. Личного самолета у меня как бы и не было. Я на всех летал, даже не знаю, на каком чаще. Я же учил всех летчиков сам. И всех на их самолетах учил. Сделал с ним один, два, ну три боевых вылета. Этот самолет оставляю ему, а себе беру новый...

— *А какие-либо рисунки, надписи были на самолетах? «За Родину!», «За Сталина»?*

— Тут что угодно. Не запрещалось, рисовали все, что хотели. «Севастопольские» на всех написали.

— *Скажите, а как учитывались результаты ударов?*

— Выделялся экипаж, который фотографировал результаты бомбометания полка. Снимок привозил, его дешифровали, смотрели, сколько бомб разорвалось на цели.

— *А осветитель обязательно шел?*

— Почти всегда. Я часто осветителем ходил. Потому что больше всего мне доверяли. Но это самая тяжелая работа... Первый идешь, надо найти цель. Нашел, САБы сбросил, прожектора ищут тебя.

— *Скажите, какая работа была сложнее, фотографа или осветителя?*

— Обе сложные. Фотографу надо обязательно сфотографировать, а осветителю надо обязательно точно осветить.

— Если случилась неприятность и, допустим, фотографа сбили, вылет этот остальным экипажам засчитывался?

— Ну, если это очень важно, посылают второго фотографа. Были под конец войны и такие случаи: отбомбились, а никакого снимка нет...

— У вас бывали летчики, которые не хотели летать?

— У меня был такой Иван Блакитный. Я его перевел в другой полк. Я от него еле избавился, мать его так... Трус! Но кроме Блакитного, я больше из полка никого не знал.

— Как летчик мог мотивировать отказ от полетов?

— А он и не отказывался, он летал. Вот дали нам бомбить какой-нибудь город. Ну, к примеру, Смоленск. Он и не отказывается, он летит. Но, не долетая до Смоленска, сбросил бомбы и обратно.

— Как факт вскрыли?

— Бомбы-то не летчик бросает, а штурман. Тех, кто трусит, всегда видно.

— У вас замполит был в полку?

— Да. Летающий. Как правило, они летали. Он такой же штурман или летчик, но его поставили замполитом.

— А пренебрежительного отношения к политработникам не было?

— К тем, кто летал, не было.

— Как вы узнали о том, что война закончилась?

— Мы были в Лице, в Польше. Поляки раньше нас узнали. Лежу, сплю. Проснулся оттого, что мои летчики стреляют.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Что стреляете?

— Война кончилась!

Я говорю:

— Ну что стрелять? И чего пустую бочку катаете?

— Война кончилась!

— *Гуляли сильно?*

— Вы имеете в виду водку пить? Я жив до сих пор, и мне девяностый год, потому что я почти не пил и почти не курил. В войну давали «Беломор» бесплатно. Ну, куда его девать — я курил. Перестали давать «Беломор» — перестал курить. В войну после боевого вылета нам давали по сто грамм...

— *А сколько примерно вылетов вы делали за ночь?*

— Редко два, обычно один.

— *А сто грамм давали за вылет? Или каждый день?*

— Однажды после первого вылета нам выдали сто грамм, и мы полетели на второй вылет. Вы знаете, набираешь высоту — и глаза слипаются. Берешь кислородную маску, дышишь. Я прилетаю и говорю командиру полка:

— Если второй вылет ожидается, сто грамм не давать.

И враз это дело прекратили. Делали второй вылет и после второго вылета давали только сто грамм. Ну, пол-литра на экипаж давали.

— *А если кто-то хотел добавить?*

— Были такие, которые добавляли. Кто добавлял, тому надо было либо покупать, либо попрошайничать. У меня в экипаже никто никогда и не попрошайничал, и добавки не просил никогда.

— *За что и когда Вам дали звание Героя?*

— За всю боевую работу. По совокупности. Какое-то одного особенного подвига не было. Я знал, что послали на Героя. Это было в 1944 году. Но целая история получилась. В сентябре 1944 года командира полка майора Сергея Алексеевича Ульяновского перевели с повышением. Прислали подполковника В.С. Цыганенко. А тут у меня солдаты ушли в самоволку и избили гражданского. Новый комполка, сукин сын, взял и задержал мое представление. Мой товарищ Силовой, потом он стал главным штурманом дальней авиации, получил звание Героя, а я нет. В самом конце войны командиру приказали вновь написать на меня представление. Указ Президиума Верховного Совета СССР о моем награждении вышел 23 февраля 1948 года. Почему так долго? А не знаю...

— *У вас в полку какая награда считалась самой почитаемой?*

— Орден Ленина, орден Красного Знамени.

— *Многие летчики про орден Ленина говорили, что его можно было получить и за дойку коров, и за боевую работу. И поэтому они вроде как предпочитали орден Красного Знамени.*

— «Красное Знамя» ценилось высоко. Но я ценю и «Ленина», и «Красное Знамя».

— *Как погиб экипаж лейтенанта Орлова?*

— Колю Орлова я хорошо знал, он уже был командиром звена. Он тогда уже не у меня был, а во второй эскадрилье... Должен был лететь, бомбить Хельсинки.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Я не помню, какой это вылет на Хельсинки, первый, второй, третий... Ему говорили:

— Мотор твоего самолета уже выработал ресурс, возьми другой.

А он:

— Нет, выработаю ресурс полностью.

Я как сейчас помню этот разговор. Ну, кому это было нужно? Удивил...

И полетел, и надо же, черт возьми, вы представляете: он взлетает, отказывает мотор, и с двумя тоннами бомб он падает и взрывается. А я взлетаю за ним, смотрю, рвутся патроны... Вы представляете... Господи, Колька погиб! Взлетел я, пошел на задание, а он погиб...

Коля очень хороший парень был. Ну зачем он сделал такую глупость? Мотор-то выработал ресурс, осталось буквально несколько часов. Такая трагедия! (По данным ОБД «Мемориал»: Орлов Африкан Петрович, лейтенант, комзвена, погиб в катастрофе 16.2.1944 г. в Ново-Дугино Смоленской области.)

*— В ночь с 9 на 10 марта 1944 года самолет лейтенанта Долматова был подбит Me-110, при налете на Таллинн. Что стало с экипажем? Это из доступных документов неясно...*

— Долматов, мать его так!.. Я его хотел под суд отдать, но не стал этого делать. После выполнения боевой задачи где-то на Украине, где точно, не помню, он полетел на бреющем. Сопляк еще. Не имел опыта... Штурман у него был Дружинин, задела что-то и перевернулись к черту... Самолет разбит, он и штурман остались живыми, а остальные угробились. А вот что под Таллинном было, я сейчас не могу вам доложить.

— *То есть он после марта 1944 года был еще жив, так получается?*

— Ну, выходит, что жив. Я этого Долматова клянц! Сам со штурманом живым остался... А ребята...

— *А вы сами часто бреющим ходили?*

— Были случаи, тоже ходил.

— *Так, может быть, он решил с вас пример взять?*

— Я никогда не говорил об этом, но у меня тоже был такой случай, и тоже где-то на Украине. Возвращаюсь, смотрю — впереди стог сена, и мужики сено накладывают, а один стоит с вилами на этом стогу. Беру сильно штурвал на себя — и его сдуло. И стрелок говорит:

— Командир, слетел тот, сверху.

Я конечно об этом не говорил никогда, никому. Я не хулиганил обычно-то...

— *Сколько всего боевых вылетов у вас?*

— Двести двадцать пять боевых вылетов, в книжке у меня записано двести восемнадцать боевых вылетов. Ну, вылетов не менее пяти, но и не более десяти не записано.

— *Что вы почувствовали, когда узнали, что американцы сбросили атомную бомбу? Какие были мысли?*

— Ну, какие-какие, не могу я вам сказать. Сбросили и сбросили. Я знал и понимал, что мы не будем отставать...

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

— А в конце войны у вас было ощущение, что придется с ними бороться?

— Да, я ощущал. Капитализм есть капитализм. Я в совершенно другом государстве жил и понимал, что сегодня мы вместе, а разобьем врага, нам придется быть врозь. Я понимал, что они друзья до тех пор, пока враг общий есть.

— Сколько лет всего вы летали?

— Пролетал я тридцать с лишним лет. Командовал: в войну эскадрилей, пять лет после войны полком командовал, потом 22-й дивизией — шесть лет и два года замом был. Дивизия была из четырех полков, три полка на Ту-16 — которые могли бомбить и ракеты пускать. Я первым ракеты КСР-2 пустил на 77-м полигоне, это к северо-востоку от Каспийского моря, с дальностью сто пятьдесят два километра в плавучую цель, прямое попадание. И один полк на сверхзвуковых дальних бомбардировщиках — Ту-22. Этот полк из меня все соки выжал, черт его побери. Перевооружение шло, и я перевооружил все ВВС. Понимаете? Вот так пролетал я тридцать с лишним лет.





**ГУНБИН**  
**Николай Александрович**

Я родился в 1918 году в Ярославской области. Мать — крестьянка, а отец до революции работал продавцом в Петербурге, а после революции работал в Сестрорецке.

В деревне я проучился до четвертого класса. Потом переехал к отцу, который один жил в Сестрорецке. Там окончил среднюю школу и поступил в Ленинградский институт сельского хозяйства. Он находился на Марсовом поле. Там, где памятник Суворову стоит, в трехэтажном здании. Там проучился один год, и меня в 1936 году по комсомольской разнарядке направили в Челябинское штурманское училище. Прошел мандатную и медицинскую комиссии — проблем не было. Прошли курс молодого бойца, приняли присягу, потом началась «терка». Начали летать мы примерно через год как приехали. На У-2, ТБ-1 и ТБ-3. А потом и на более современных самолетах СБ. Обычно сначала нам давали задание, куда лететь. Мы на земле прокладывали маршрут. Потом группа с инструктором садилась в штурманскую кабину. В ТБ-1 места мало было. А в ТБ-3 десять человек курсантов помещалось. Бывало, случались и блудежки, но все равно мы справлялись.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Училище я окончил летом 1939 года. Сдавали бомбометание, навигацию и связь. Бомбили на полигоне. Практическими цементными бомбами.

После выпуска попал в Хабаровск. Номер полка уже забыл. Надо в книге посмотреть. На ДБ-3А «Аннушки». В нем штурман в передней кабине сидел, летчик в средней и один стрелок сзади. Сначала объявили, в какой экипаж, потом самолет какой. Прихожу, знакомлюсь с летчиком, говорю:

— Меня назначили штурманом самолета.

Летчик Евсеев Иван в ответ:

— Очень приятно, — говорит, — будем летать вместе.

И вот мы с ним пролетали два года на этом ДБ-3А. А потом по разнарядке перед войной меня направили в город Иваново слушателем в высшую школу штурманов. Начальником училища был Спириин Иван Тимофеевич.

— *В вашем полку ветераны Испании, Финской войны, войны с Японией были?*

— По-моему, было несколько участников испанских событий. Были собрания, на которых они рассказывали, как действовали, как нам действовать, чтобы избежать ошибок... Боевой опыт передавался.

— *Вам доводилось пилотировать ДБ-3? У вас же была вставная ручка, откидные педали...*

— Да, иногда летчик просил: «Николай, давай пилотируй».

Я вставлял ручку и управлял...

— *Как вы узнали о том, что началась война?*

— Тревогу объявили и на построении сказали, что немцы перешли нашу границу.

23 июня нас посадили в теплушку и послали на юг, под Обоянь, в 220-й полк... А 27-го был уже первый вылет на ДБ-3Ф с летчиком Харченко Степаном Андреевичем.

— Вам, как штурману, что было удобнее, ДБ-3А «Аннушка» или ДБ-3Ф «сигара»?

— «Сигара». Обзор лучше.

— Когда начались боевые вылеты, вы, наверное, сперва действовали днем?

— Да. Сначала мы летали даже девятками. И когда у ведущего сыпались бомбы, мы нажимали на кнопку. То есть по ведущему. Мы изучали опыт войны в Испании. Поэтому уже имели представление о боевых действиях.

— Потери от чего были больше? От зениток? Или от «Мессершмиттов»?

— Больше было потерь от «Мессершмиттов».

— На каких примерно высотах ходили?

— Примерно три-четыре тысячи. Позднее, когда понесли потери и стали летать одиночными самолетами, то мы на бреющем ходили. А когда на ночные действия перешли, так вообще только одиночными самолетами.

— Сколько вылетов вы совершили на одной машине?

— В 1941 году я совершил примерно двадцать-тридцать полетов. И потом на переформирование... Были потери, конечно... Нас перевели в 98-й полк, и вновь мы на ДБ-3Ф летали, но уже только ночью.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— По вашим ощущениям, по вашему опыту, какой был самый большой недостаток у ДБ-3?

— Какой самый большой... Ну, при взлете у него была тенденция разворота вправо.

— Скажите, пожалуйста, достаточным ли было оборонительное вооружение на ДБ-3?

— Достаточным. Наш экипаж в одном вылете сбил три «Мессершмитта-109».

— Насколько терпим Ил-4 был к боевым повреждениям?

— Вначале были очень опасны атаки истребителей. Но потом сделали протектирование баков. Если пуля пробивала бак, то он затягивался протектором, и струя если и оставалась, то небольшая, а то и просто капало...

— А мог Ил-4 на одном двигателе до дома дотянуть?

— С трудом. На одном моторе он при хорошем пилотировании мог долететь до своего аэродрома. Но некоторые не справлялись и садились на запасных аэродромах, которые были ближе.

— Вы относились к авиации дальнего действия и начальником у вас был Голованов. Скажите, как вы относились к нему?

— Голованов был отличным командующим, прилетал в полк, беседовал с нами, расспрашивал подробности.

— Сколько вылетов за ночь вам приходилось делать?

— Ну, не больше двух. Два бывало, если цели близко.

— Самая дальняя цель на какой дистанции находилась?

— Ну, самая дальняя цель — это был Берлин...

— Откуда взлетали на Берлин?

— Мы садились на аэродром подскока Обоянь. Заправлялись и дополнительные подвесные баки заливали. Сначала вырабатывалось горючее в подвесных баках, их сбрасывали как бомбы и летели дальше.

— Какова бомбовая загрузка была в этих вылетах?

— Если без подвесных баков, десять фугасных, стокилограммовых, в бомболюках и по две-три бомбы под фюзеляжами. 250-килограммовые или одна пятьсот килограмм.

— Берлин бомбили по каким-то объектам или просто на город?

— Ну, как правило, железнодорожные станции или же центр, где штаб был немцев.

— А вы ПРАБы возили?

— А как же. Из-за их формы «бочкой» называли. Не любили их — терялись и дальность, и скорость. Но с точки зрения поражения она была эффективна. В основном брали ФАБ-100, ФАБ-250. Тонные редко кому попадались. Были буквально единичные полеты с одной бомбой.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Максимальная бомбовая нагрузка ДБ-3 сколько килограмм составляла?*

— Полторы тонны.

— *Вы когда на Берлин летали в первый раз?*

— В 1942 году, по-моему. Летом.

— *А основные цели в 1941 году какие были?*

— Днем в 1941 году это были наступающие колонны танков, переправы через реки, где скапливалось много войск... А ночью железнодорожные станции, как правило, били.

— *Как засчитывался результат бомбежки?*

— Во-первых, по докладу: «Я видел разрывы, что-то загорелось, бахнуло».

Во-вторых, фотографирование. Результат документировался на снимках.

Были и специальные контролеры, которые в конце боевого порядка шли и смотрели, разбита цель или нет.

— *Осветители целей были? Или они потом появились?*

— Когда мы ночью начали бомбить, то бомбили, как правило, по освещенным целям. Освещали их специально выделенные экипажи осветителей. Осветителями цели всегда назначали лучшие экипажи, которые шли первыми, находили цель, которую нужно бомбить, в нужное время освещали ее САБами. А уже по освещенной цели остальные экипажи бомбили... Иногда меня назначали осветителем. А как же. Осветителем бы-

вал и мой друг Василий Сенько (ТУ-160 его имени летал в Венесуэлу), единственный дважды Герой штурман. ([http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=1233](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=1233))

— *Кого назначали фотографом?*

— Конечно, тоже не худший экипаж. Но в то же время у осветителя более важная задача — надо было найти цель. А уже потом как получится.

— *Предположим ситуацию, что полк отработал по цели... А фотографа сбили. Как подтвердить результат? Высылают второй?*

— Трудно сказать. В каждом конкретном случае было по-своему. Еще и партизаны следили, куда мы попали и что там случилось.

— *А если осветитель ошибся и САБы вывесил не там, где надо, вы будете работать по неосвещенной цели? Или пойдете, где освещено?*

— По цели, конечно. Осветил поле какое-то, что я буду бомбить там? Сам искать буду.

— *Вам ставилась задача нанести бомбовый удар по такому-то объекту. Маршрут вам тоже давался? Или вы его сами рассчитывали?*

— По-разному бывало. Но, как правило, нам давали и маршрут, и высоты. Нам давалась боевая задача, где указывалось, с какой высоты действовать. Этим достигалась безопасность полета.

— *Высота бомбометания какова была ночью?*

— Высота ночью была от двух до пяти тысяч метров.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Кто вам ставил задачу?

— Как правило, командир полка. По идее, два человека должны ставить задачу: командир полка и штурман полка. Командир полка ставит общую задачу, штурман разбирает по карте, что там происходит. Более конкретно.

— А им кто задачу ставил?

— Например, командир дивизии. Я в высших штабах не работал в войну. И кто нам ставил задачу, нас не интересовало. Из дивизии, и все.

— Вы вели совиный образ жизни. Ночью работали, днем отдыхали, во сколько в среднем возвращались?

— Ну, где-то, наверное, часа в четыре, в пять утра. Получали талон на сто грамм, на завтрак и спали до получения новой задачи. Ну, скажем, до двенадцати часов дня...

Нина Федоровна (жена Николая Александровича):

— Можно, я ему еще напомню? Я в конце 1943 года закончила учебу. Меня направляют в Андринополь. И его полк переводят в Андринополь. И в первый раз я пришла на танцы, а мне еще не было семнадцати лет, и первым он пригласил меня.

И все происходило при мне. Я жила на берегу Западной Двины, под Андринополем, село Великое. А их полк стоял за рекой. Над моим домом гул, и мы знали — они полетели. Утром они прилетают или, наоборот, уже ближе к вечеру...

Мы, девушки, когда приходили на танцы, тут же зна-



ли, когда они хорошо отбомбились, а когда потери были. По степени опьянения, по их настроению мы уже знали...

А когда я в первый раз пришла на танцы, они все были навеселе. Кто побольше, кто поменьше... Веселые, бодрые были. И на танцах они веселились. Потому и песню сложили:

Кто сказал, что надо бросить  
Песню на войне.  
После боя сердце просит,  
Музыки вдвойне...

Вот они и веселились.

— *Сто грамм хватало или добавляли?*

— Нам всегда хватало. Но иногда заливался спирт во фляжечку...

— *На войне без потерь не обходится. Как воспринимались сообщения о том, что кто-то не вернулся?*

— Переживать начинали, если через два-три дня не прилетел к нам. Бывало, что где-то садился... Сообщение подавал, и мы знали, где он. А когда такого сообщения не было, значит, он сбит был. Конечно, было тяжело, жалко.

— *Что делали с вещами пропавших или погибших?*

— Этим у нас занимался адъютант.

— *В 1941 году, когда немцы перли и почти до Москвы дошли, уныние у вас было?*

— Тяжело, конечно, было всем. Но уныния не было. И мы все равно бомбили. Наш полк называли «Сталинградский», потому что мы все это время, когда там немцы стояли, бомбили их в Сталинграде.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Какие столицы, кроме Берлина, еще вы бомбили?*

— Еще мы Варшаву бомбили. И Будапешт. Еще в Румынии порт Констанца.

— *Награды за какое количество вылетов давали?*

— Мы не интересовались этим. Кому давалось, какая награда... Вот только когда Героя Советского Союза присвоят, то мы все радовались.

— *За какое количество вылетов вам присвоили звание Героя Советского Союза?*

— А кто его знает? Нас это не интересовало. Какое наше дело? Всего у меня 298 вылетов на дальние цели. Но учитывалось не только количество, но и важность цели, и дальность до цели.

— *Сколько у вас орденов Боевого Красного Знамени?*

— Три.

— *Сколько вылетов на Хельсинки вы сделали?*

— На Хельсинки я, по-моему, всего один или два вылета сделал. Бомбили железнодорожный узел или порт, только эти объекты. А по жилым массивам даже запрещалось бомбы сбрасывать. А вообще на Финляндию — порядка пяти, наверное. Сейчас не помню, по побережью, скорее всего, Котку, Турку, Абэ. Нас там один раз подбили сильно. И я уже хотел в Ленинград, на запасной аэродром в Левашово, садиться, но все же мы решили в Ленинграде не садиться, потому что он был окружен. И дотянули до запасного аэродрома уже ближе к нашему полку.

— Финны хвастаются, что в 1944 году при налетах они нанесли большие потери нашей бомбардировочной авиации. А вы помните, чтобы были большие потери в вашем полку?

— Когда мы Финляндию бомбили, потерь было мало. Вроде даже вообще не было.

— Седьмого или восьмого августа были большие потери из-за тумана. Теряли ориентировку и бились на посадках?

— Такие случаи были. Но больших потерь от этого не было.

— Если не считать 1941 год, когда были самые большие потери в полку? И какая цель принесла больше всего жертв?

— Ну, как вам сказать. В 1941 году, конечно, самые большие потери были. Половина самолетов не возвращалась. А в 1942—1944 годах в каждом вылете один-два самолета не возвращались.

— Когда вы стали ощущать противодействие немецких ночных истребителей?

— Когда мы переключились на ночные боевые действия, тогда и появились ночные истребители немецкие.

— Куски фольги у вас стрелки разбрасывали?

— Фольгу? Было... Я уже не помню, когда эта фольга у нас появилась. Такие детали уже выпали из головы.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Все бомбы имеют свои баллистические свойства. Не сказывалось на точности бомбометания то, что вы с одного захода бросали и двести пятьдесят, и сотни, и полтинники, и мелочь сыпали?

— Как правило, у нас тяжелые бомбы подвешивались снаружи, и по характеристикам этих бомб и выполняли бомбометание.

— А сколько заходов на цель делали обычно?

— Смотря какая цель. Но больше двух не было. Как правило, с одного захода бомбили вдоль, наискосок или поперек цели.

Но бывало так, что сначала бросил бомбу, посмотрел, попал ты или нет, вот. Поправку сделаешь — и на второй заход.

— Насколько точно штурман мог положить бомбовый груз, ну, с высоты пять километров?

— Если хороший летчик, который держит курс и скорость как надо, то хороший штурман попадал с первого захода в круг радиусом двадцать метров.

— Какая цель для вас представляла наибольшую сложность в смысле ее обнаружения?

— Ну, конечно, скопление войск. А вот железнодорожные узлы, аэродромы мы легко находили.

— А допустим, вы вылетаете на бомбежку аэродрома. Аэродром километра два — одна полоса, километра два — вторая, а самолеты растащены по всему аэродрому, распиханы по окраинам, замаскированы. И я сомневаюсь, что можно найти ночью самолеты, особенно с высоты четыре километра.

— Осветители были. Отдельным экипажам ставили задачу бомбить полосы непосредственно. Но основная цель была самолеты, стоянки, вдоль полос... Но самолеты далеко не растаскивали. Так, все равно по окраине аэродрома.

— *А не было задачи найти аэродром, и, допустим, часть работает по аэродрому, а часть бомбит населенный пункт, где экипажи живут?*

— Нет, экипажи не бомбили. По самолетам бомбили.

— *А что считалось уничтоженным самолетом?*

— Если он загорелся, это означало, конечно, что уничтожен. А дальше уже не знаю, с воздуха трудно было определить, какая степень поражения была. Но если загорелся, это уже значит, что цель уничтожена.

— *Когда вы бомбили аэродромы, уничтожали самолеты, вам за уничтоженные на аэродроме самолеты платили деньги?*

— Нет. Нам не платили.

— *По кораблям работали?*

— Да, и по кораблям приходилось. В порту, как правило. В Крыму, например. Ночью были осветители, а днем и так видно было.

— *Отношения между вами, летным экипажем, и наземным обслуживающим персоналом как складывались?*

— Всегда была любовь наземного и летного экипажей. Друг друга уважали. И наземный экипаж был рад, когда самолет возвращался...

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

А летный экипаж благодарит техников, что у самолета не сдали моторы, ничего не нарушилось.

— *Не было такого отношения, что мы вроде как летаем, воюем, а вы тут непонятно чем занимаетесь?*

— Нет. Мы любили техников очень.

Нина Федоровна: — А можно я вставляю? Я почувствовала тогда, какие у них взаимоотношения.

У них в экипаже была не только дружба, спаянность какая-то и любовь. Вот я вам расскажу. Он получил в 1944 году, в августе месяце, Героя Советского Союза. И ему предложили в 1944 году повысить образование и поступить в Монинскую академию. И он отказался. Я удивилась. Спросила уже позже:

— Почему ты отказался? Ты же мог погибнуть?

— Ну, как я мог бросить Степу Харченко, бросить полк? Я сказал, пойду в академию, когда кончится война. Мы, говорит, настолько сработались, мы уже не только по взгляду друг друга понимали, у нас уже интуиция общая.

У них не дружба была, а сложнее...

— *А приходилось ли вам летать с другими летчиками?*

— Приходилось. По разным причинам. Или летчик заболел, или что-то в этом роде. Бывало и наоборот — мой летчик летал с другим штурманом.

— *Вы номер вашего самолета не помните? А как были покрашены ваши самолеты?*

— Номера разные были. Красили защитным цветом. Ну, зеленые и с камуфляжем был. Снизу сероватые. Рисунков на самолетах не было.

— *А дарственные самолеты были?*

— Дарственные были. Как правило, от восточных городов. А каких, уже конкретно не помню.

— *Когда полк стал гвардейским, экипажи сразу были переведены в гвардию? Или для этого надо было еще полетать?*

— Сразу стали все гвардейцами. Раз гвардейский полк — стали гвардейцами.

— *А если новички пришли в ваш полк?*

— По-моему, сразу в гвардейцев всех переводили. И из пополнения тоже значок получали, по-моему, сразу.

— *Бывали ли в вашем полку случаи отказа от боевых вылетов?*

— Не было такого случая.

— *А когда кто-то летал не совсем туда, а туда, где, наоборот, стреляют поменьше?*

— Такое, может, и бывало...

— *Вы летали на дальнем бомбардировщике. У вас погода была серьезной проблемой? Что творилось в нескольких часах лета, могли и не знать. Будет ли там облачность, будет ли грозовой фронт. И если вы встретили грозовой фронт, что вы делали?*

— Мы в грозу не входили, обходили. Верхом обходили, или стороной, или даже низом. Но в грозовое облако не входили, это все равно что быть заранее уничтоженным.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— А если грозовой фронт очень большой, тогда что, возвращались обратно?

— Тогда мы делали перед фронтом «коробочку», набирали высоту и шли уже выше. Обратно не возвращались.

— Пришли вы на цель. Цель закрыта облаками. Уходили на запасную? Или так, по расчету времени, бомбили?

— На запасную, конечно. Всегда давали одну запасную цель. Но бывало, что сбрасывали бомбы по расчету времени.

— Имел ли право штурман экипажа потребовать сменить номенклатуру бомб на самолете?

— Не было такого. То, что сверху спущено, то и подвешено.

— Прицельное оборудование со временем улучшилось, или у вас как был ОПБ-1 с самого начала, так он и до конца войны?

— ОПБ-1 — это в начале войны. А потом авиационно-коллиматорные прицелы впереди стояли, и днем и ночью с помощью этого коллиматорного прицела штурман мог видеть, что делается вокруг. Где стреляют, как маневрировать. Конечно, этот прицел удобнее был.

— А сигналы летчику на боевом курсе передавались голосом или была какая-то цветовая сигнализация?

— А зачем, у нас же было переговорное устройство.



— *Пневмопочта была на вашем самолете?*

— Была. Связь со стрелками дублировалась и пневмопочтой.

— *Случилась неприятность, самолет тяжело поврежден, надо покидать. Как, каким образом это делалось?*

— Летчик, как командир экипажа, если самолет дальше лететь не может, давал команду прыгать с парашютом.

— *У вас под ногами люк был. Вы туда?*

— Да. А у стрелков тоже люк был внизу. А летчик через борт на плоскость — и вниз.

— *Сколько раз вас сбивали? Мы вот знаем два случая. А вообще сколько раз вас сбивали?*

— Я сейчас не подсчитывал, но сбивали, по крайней мере, несколько раз. Но, как правило, мы перелетали линию фронта и тогда, значит, находили аэродром или же просто площадку, где можно было бы сесть.

— *Вы пользовались же парашютом?*

— Два раза прыгал с парашютом.

Нина Федоровна:

— Я расскажу вам то, что он вам не скажет.

Когда его первый раз сбили, он при спуске на парашюте упал на колени. В то время думали, что повреждены колени. В прифронтовом госпитале оказали какую-то помощь — и летай дальше. А потом ока-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

залось, что у него были выбиты и бедра, и диск из позвоночника. А потом второй раз его подбили тоже в 1943 году. Он упал и разбил всю грудную клетку. Ребра, правда, срослись. Но со временем развились две грыжи... На пищеводе и на диафрагме. Но он хорошо себя чувствовал до восьмидесяти пяти лет, машину водил по тысяче километров. А вот за эти четыре года его скрутило.

— *С какой высоты еще можно было прыгнуть? А после какой высоты надо было идти на вынужденную?*

— Ну, если была возможность на вынужденную, так надо с любой высоты садиться... С высоты порядка пятисот метров можно было еще прыгнуть.

— *Вы летали обычно на больших высотах, наверное, приходилось пользоваться кислородными приборами?*

— С высоты четыре тысячи метров, как правило, мы пользовались кислородом.

— *А кислорода на весь полет хватало?*

— Мы экономили. Переключали. На обратном пути мы снижались и тогда кислородные приборы выключали.

— *Пулеметом своим вам приходилось пользоваться?*

— Да. По наземным целям.

— *А не наказывалось? Это же угроза безопасности самолета?*

— Не наказывалось. Если снижались и выполняли уничтожение цели из пулеметов, это только поощрялось.

— Ваш коллега рассказывал нам, что летал на сбрасывание диверсантов, агентов. Вам этим приходилось заниматься?

— Нет. Мы бомбардировщики, только бомбили. Никаких посторонних задач не выполняли. Только бомбометание.

— Ваш последний вылет когда был?

— В конце войны. Числа не помню, в книжке должно быть написано.

— Как вы узнали об окончании войны?

— Я, по-моему, в госпитале лежал в это время. Что-то у меня случилось там с животом или что-то такое...

— Скажите, пожалуйста, вот когда вы перешли границу Советского Союза, местные к вам как относились?

— Очень хорошо нас принимали... Обычные поляки и немцы нас уважали.

— По домам трофейничали?

— Не было такого. Я не помню.

— Ваши личные отношения к партии и к Сталину? Не нынешнее, а вот тогдашнее?

— Мы были членами партии, поэтому уважали все действия и приказы Центрального Комитета и Сталина.

— А особисты у вас в полку были?

— Да, был особый отдел. Смотрели, чтобы никто там что-нибудь не проболтался... Разведданные не передавали...

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— А по вашему мнению, в полку особист был нужен? Или можно было обойтись и без него?

— Я думаю, что у нас в полку можно было без него обойтись. Потому что все верили делу партии. И если бы кто выступал, его сразу бы, как говорится, придавили...

— Замполиты у вас были летающие? Или на земле сидели?

— И те и другие были. И летающие...

— Я опять по личностям пройдуся. Каково ваше отношение к Василию Сталину?

— К Василию? А при чем мое отношение? Вот моя жена танцевала с ним, она может сказать.

Нина Федоровна:

— Ну, какое отношение? Полк стоял в Андриаполе, а потом улетел в Харьков или в Белую Церковь. А сталинский полк пришел.

Мне девчонки кричат через реку:

— Пойдем Сталина посмотрим!

Ну и пошла я смотреть. Издалека заметила почему-то, по осанке или не знаю... Ну и стал он за мной ухаживать. Плохого он ничего мне не сделал, но меня начальник спрятал в деревню на неделю. Пока Сталин не улетел.

Какой на вид он был? Невзрачный, но много общего со Сталиным. Веснушки такие крупные, большая голова... Девчонки почему-то прозвали его «эскимо на палочке». А ребята в полку говорили, что он очень хороший летчик и командир. Вот так вот.

— Когда вы получили Героя, как вам об этом сообщили?

— Пришел приказ в полк. На меня и еще нескольких человек. Нас вызвали в Москву. Вручал Михаил Иванович Калинин. У меня снимок есть. А всего тридцать три Героя было в полку.

— А не предупреждали, что сильно руку Калинин не жать?

— Нет, где-то про это в литературе было... Нет, нас не предупреждали. Но, может, мы и заранее знали это...

— Из тридцати трех Героев в полку сколько войну пережило?

— Вот этого я не знаю уже точно. Ну, половина... Не все погибли в бою. Вот Васю Сенатора убили при неосторожном обращении с оружием. Штурман-дурак нажал на курок... Хороший был парень, Сенатор Вася...



**БЕЛОУСОВ**  
**Николай Иванович**

Я родился возле станции Кистендей Оркадакского района Саратовской области 14 октября 1918 года. Вскоре семья переехала в районный город Ртищев. Отец — потомственный сапожник. Во время войны, когда за работу ему платили не деньгами, а продуктами, родители жили хорошо. Когда меня первый раз сбили, я приезжал в отпуск дней на 10. Мать очень хорошо меня угощала...

В Ртищеве я окончил семь классов и поехал учиться в Пензу в железнодорожный техникум. Как-то вместе с друзьями зашел на недавно организованный аэроклубовский аэродром. Как посмотрел я на самолет, на летчика в крагах, так мне захотелось в летное училище! Придя в техникум, попросил секретаря комсомольской организации направить меня, если будет путевка, в летное училище. Вскоре, осенью 1937 года, пришла путевка в Оренбургское летное училище. Из Пензы на медкомиссию в Куйбышев приехали 11 человек. Смотрю — одного, другого отчислили, думаю: «И меня тоже...» — я тогда не считал себя богатырем. Но, на удивление, все медицинские комиссии прошел. Обучение было трехгодичным. Изучали три самолета: У-2, Р-5 и СБ. Летал я хорошо и выпустился в

числе первых десяти лучших курсантов. Помню, экзамен по технике пилотирования принимал боевой майор с двумя орденами Красного Знамени. Посадили на СБ на контрольную проверку. Сделали два круга, сели, выключили двигатели, и он поставил мне «отлично». Нам, этой десятке лучших курсантов, надели два кубаря лейтенантов. Только мы уехали из Оренбурга, как пришел приказ Тимошенко. Наши однокурсники устроили бунт, но это не помогло.

Попал я в 455-й дальнебомбардировочный полк, который базировался под Новгородом в Кречевицах. На вооружении стоял бомбардировщик ДБ-3А. Практически сразу после моего приезда летчики отогнали эти самолеты, а мы поездом поехали в Воронеж получать новенькие ДБ-3Ф. Пригнали самолеты, приступили к их освоению. Учились летать в облаках, что вскоре меня и спасло. Для этого сделал несколько полетов с инструктором под матерчатым колпаком, а затем уже летал самостоятельно.

Буквально за две недели до войны полк перелетел на полевой аэродром в 100 км на юг. Это уберегло нас от первых бомбежек. Аэродром в Кречевицах, хорошо известный немцам, был разбомблен ими в пух и прах.

В ночь с субботы на воскресенье я был дежурным по полку. Звонков не было. Сижу, дремлю, третий час ночи. Рядом со штабом протекала маленькая речушка, мы иногда ершей в ней ловили. Я говорю посыльному, дежурившему вместе со мной: «Пойду к речке, будут звонить, позови». Только пришел к речке, поймал двух ершей, выкопал в песке ямку, они у меня там плавали. Вдруг прибегает испуганный посыльный: «Командир, позвонил по телефону ВЧ дежурный по авиационному корпусу, срочно вас вызывает!» Я бегом к

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

штабу. На другом конце провода дежурный говорит: «Боевая тревога с подвеской бомб!» По инструкции было положено при получении такой команды разбудить командира полка, и уже он должен отдать распоряжение. Так и сделал. Разбудил командира полка. Он говорит: «Ты в боевом расчете. Сдавай дежурство — и к самолету». Сдал. Прибежал. Техники подвешивают бомбы. Команды на вылет нет. Расстелили чехлы и лежим, ждем. Я, помню, читал роман Чернышевского «Что делать?». Первый вылет полк, все пять эскадрилий, совершил 25 июня. Собрались в колонну и полетели бомбить по дорогам скопления танков и автомашин. Уж не знаю почему, в первый вылет никого из нашего полка не сбили. Отбомбились, пришли на аэродром, сели. На следующий день второй вылет полком. Пошло уже не пять девяток, а поменьше — некоторые самолеты оказались неисправными. Вылет тоже прошел более-менее благополучно. 27 июня третий вылет. Задание такое же — бомбить колонны танков и автомашин западнее Даугавпилса. Я прихожу к самолету, техник докладывает, что неисправна радиостанция и самолет к взлету со всеми не будет готов. Я лег под самолет и жду. Приезжает комиссар полка Ершов, такой грубый мужик:

— Почему не вылетаете?

— Радиостанция неисправна.

— Что значит неисправна?! Почему неисправна?!

Взлетайте!

— Пока не починят, не полетим!

Он уехал, пришел радиотехник и минут через 20—30 починил радиостанцию. Только я сел в кабину, как подъехал командир полка и дал дополнительное задание пройти вдоль железной дороги до станции Су-



валки, разведать скопления эшелонов, обо всем увиденном доложить по радио. Полетели. Облачность на 1200—1400 метров. Я иду под самой нижней кромкой облаков. Как только радист и стрелок сообщают: «Командир, заходит истребитель», я сразу ныряю в облако, изменяю немного курс, через 5—7 минут вываливаюсь. Истребители меня теряют. Дошли до Сувалки. На местном аэродроме подсчитали количество самолетов, доложили на КП и взяли курс домой. Идем. Лечу спокойно, думаю, задание выполнили, летим к дому. Примерно за 3—5 минут до линии фронта закончилась облачность. Я один в открытом небе. Думаю: «Тут нас могут перехватить истребители». И точно. Стрелок-радист кричит: «Справа и слева две пары «мессеров»! Подходят». — «Стреляй!» Он дал одну очередь и замолчал. Стрелка в том вылете у меня не было. По самолету забарабанили пули. Смотрю, в левой консоли крыла здоровая дыра от пушечного снаряда и горит бензобак. Хорошо, что над вражеской территорией я включил подачу  $\text{CO}_2$  в баки и бак не взорвался. Пламя сначала до хвоста не доставало, а потом все сильнее и сильнее. Увидел большое облако и рванул к нему. Вошел в это облако с правым креном. Тут же резко переложил крен влево. Когда вышел, смотрю, немецкие истребители далеко вправо. Что-то понесло пылью из кабины. Такое бывает, когда штурман откроет люк. Смотрю, штурмана нет. Думаю: «Вот ты гад, без команды прыгнул». Между кабиной летчика и бомболюком плексигласовая перегородка, видно, что висят 10 ФАБ-100. Аварийно сбросил бомбы. Створки бомболюка закрывать не стал, так и летел с открытым. Впереди еще облако. Я к нему на полных газах, скорее, чтобы спрятаться. Спрятался. Про-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

летел какое-то время. Выскочил. Истребителей не вижу. Я на горящем самолете летел ровно 30 минут! Мне потом никто не верил. Самолет должен был взорваться! И тут как будто бы боженька мне подсказал: «Пора прыгать». Высота 3000 метров. Самолет немного задрал и выпрыгнул. Прошло 4—5 секунд, не больше, и самолет взорвался. Закрыв лицо, чтобы осколки не попали, но повезло — все пролетело мимо. Парашют пока не открываю, чтобы истребители, если летят за мной, не расстреляли меня. Перед самой войной я прочитал брошюру мастера парашютного спорта Кайтанова. В ней была инструкция, как вести себя в затяжном прыжке. Ищу кольцо — не могу найти! Меня закрутило в штопор. Наконец нашел кольцо. Чтобы выйти из штопора, надо развести руки и ноги. Ноги развел, а кольцо боюсь отпустить — не найду потом! Все же отпустил, развел руки. Смотрю, земля начинает быстро приближаться — пора открывать парашют. Дернул кольцо — парашют не открывается. Пронзила мысль: «Зря затянул». Только я это подумал, он — хлоп, открылся. Посмотрел вверх — парашют не поврежденный, круглый купол. Впереди меня вспаханное черное поле. День солнечный. Солнце бьет туда. Думаю: «Хорошо бы приземлиться на пахоту». Немножко подтянул стропы. Приземлился так, что даже не упал. А ведь это был мой первый прыжок с парашютом! Но у меня не было никакого волнения — это был единственный шанс остаться в живых. Как получилось, что я не прыгал в училище? Когда проходили парашютные прыжки, я лежал в госпитале.

Приземлился в Латвии, на нашей территории. Парашют скрутил, держу под мышкой. Смотрю, впереди одиночный дом. Подошел, навстречу мне выходит кре-

стьянин. Спрашиваю: «Немцы есть?» — «Нет. Закурить есть?» В кармане у меня был металлический портсигар. Достаяю, смотрю, а передняя крышка помята — пуля срикошетила. Так что этот портсигар спас мне ногу. Закурили. Он говорит: «Пошли, я угощу молоком». Отрезал свежее испеченного душистого хлеба и налил кружку молока. Вдруг в дом входят трое молодых парней с красными повязками: «Мы комсомольцы. Видели, как ваш самолет взорвался и упал на землю. Мы нашли обломки и неразорвавшиеся бомбы». — «Не может быть. Я к этому месту 30 минут летел без бомб». — «Пойдемте, сами убедитесь». Пошли в лес — недалеко, метров 500—600. Смотрю, лежат голубые кислородные баллоны — они их за бомбы приняли. Четыре баллона на меня и штурмана чистые, а еще два забрызганы кровью и уже подсохшими мозгами. Значит, стрелка скорее всего убило в воздухе, и надо его тело искать. Мы с комсомольцами рассредоточились. Он лежал на небольшом пригорке... руки раскинуты, мне сначала показалось, что он живой. Подошел, посмотрел — у него снарядом наполовину снесена голова. Я говорю двоим из этих парней: «Сколько до села?» — «Километра полтора-два». — «Идите в село, возьмите лопаты, выройте могилу, похороним его здесь». Они ушли. Подходит ко мне парень постарше, тоже с повязкой, видимо руководитель этих ребят-комсомольцев: «Сейчас звонил в район, сообщил им обстановку. Мне секретарь райкома сказал, чтобы вы со мной приехали к нему». Видимо, секретарю хотелось проверить, не немецкий ли я парашютист. «Сколько до райкома?» — «Километров 30. Сейчас остановлю попутную машину, и мы туда поедем». — «Ладно».

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Пошли мы на асфальтовую дорогу. Он остановил полуторку, мы приехали в район. А во дворе райкома полная суматоха — вытаскивают несгораемые шкафы, жгут бумаги. Немцы где-то близко! Комсомолец говорит: «Сейчас доложу секретарю». Секретарь оказался занят. Мы сели в приемной на диване, я даже уснул. Потом нас вызвали, я все рассказал. Говорю: «Мне нужен документ, что я был у вас. А то как я приду в полк без самолета и экипажа?» Он дал секретарю задание написать документ, поставить печать. Говорит: «Позвонили из поселка. Лесник сделал гроб. Похоронили вашего стрелка. Так что вам туда ехать не надо. Мы вас отправим на машине до станции, а потом вы поедете на поезде к своему аэродрому». Так и сделали. На станции сел на грузовую платформу изпод угля — в Новых Сокольниках слез весь грязный. В Новых Сокольниках иду по перрону, смотрю, идет мой штурман. Я говорю: «Ты как сюда попал? Почему выпрыгнул без команды?» — «Думал, что самолет горит и вы убиты. Я решил прыгать». Я ему не поверил, но возражать не стал. У него рука на подвязке: «Что у тебя с рукой?» — «Когда шел лесом, пистолет был наготове, и по дороге навстречу шел немецкий офицер. Я выстрелил, убил его наповал, но он тоже успел выстрелить и пробил мне руку». Мне все это показалось не очень убедительным. До аэродрома добрались на другом поезде. Приехали в полк. Я рассказал командиру полка. Говорю: «Я с ним больше летать не буду». Мне потом дали другого штурмана, летал с другими штурманами.

Вот такая история первой катастрофы. Мне дали десятидневный отпуск, и я поехал на родину. Там меня мать блинами кормила. Вернулся и снова начал ле-

тать. Сначала продолжали летать днем. Таких вылетов я совершил 21. А потом нам дали вывозные полеты ночью, и стали летать ночью в любых метеоусловиях. Правда, в самом конце войны, когда была полностью подавлена немецкая ПВО, был один вылет на Кенигсберг днем. Только один вылет. А так все время летали ночью.

В первые месяцы войны полк понес большие потери. Уже к третьему вылету девятки стали собирать из разных эскадрилий. Вскоре стали летать звеньями, а потом и одиночными самолетами. Вот тут много самолетов потеряли. Осенью, во время битвы за Москву, мы стояли под Рязанью, такой аэродром Дягилево. Летали одиночно днем. Правда, командир полка, когда ставили задание, предупреждал: «Если ясное небо, нет облаков, возвращайтесь обратно». Но я сделал 16 вылетов, и все время была облачная погода. Идешь под нижней кромкой, как только радист предупреждает о приближении истребителя, сразу же в облака. В полку в то время оставалось всего два самолета. Один новый, другой старый. Причем старый был как бы закреплен за моим экипажем, и мы летали постоянно, а на новом экипажи летали по очереди. На этом «летающем гробу» не работал авиагоризонт, не было подачи  $\text{CO}_2$  в баки, не было антиобледенительной системы, механический выпуск шасси, винты имели только два положения — малый и большой шаг. В общем, старая рухлядь. Мы выполнили задание, развернулись обратно, в это время стрелок кричит: «Командир, атакуют истребители!» Я — раз! — в облака. Думаю: «Дай я наверх пробью». Пока пробивал облачность, смотрю, у меня начинается обледенение. Но примерно на высоте 1300—1400 метров выскочил

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

за облака. Истребителей нет. Подходим к аэродрому, надо же пробивать на посадку. Тогда я экипаж предупреждаю: «Сейчас буду пробивать облачность вниз. У нас антиобледенительного устройства нет, авиагоризонт не работает, поэтому мы можем попасть в штопор. Если до 600 метров не покажется земля, я дам команду: «Прыгать!» С винтов слетают осколки льда и бьют по кабине, грохот такой, как будто снаряды взрываются. И только на 600 метров стала просматриваться земля! Вышли мы из облаков! Когда сели, на плоскостях до сантиметра льда было. После этого штурман говорит: «Ну что мы летаем на старом самолете? Все летчики летают по очереди, а мы все время на старом. Скажи командиру полка, пусть назначит на самолет еще один экипаж, и мы по очереди будем летать». — «Я не пойду просить об этом. Если хочешь, иди сам проси». Штурман у меня был довольно шустрый, пошел к командиру полка. — «Что командир полка сказал?» — «Завтра мы не летаем, полетит экипаж Федорова». Мы думаем, завтра не летаем, встали, позавтракали, пошли расписали пульку. Решили играть в преферанс. Только мы разыгрались, вбегают стрелок-радист: «Командир полка сказал, в летном обмундировании на КП!» Елки-палки! Карты долой! Этот Федоров был трусоват. Накануне был дождь, на аэродроме были лужи. Он зарулил в какую-то лужу и якобы не может вырулить. Командир принял решение и послал за мной. И мы еще один вылет сделали на этом «летающем гробу», как мы его называли. Следующий вылет делали уже на новом самолете. А этот самолет долго не пролетал. Прошло два или три вылета, его не стало, сбили. О нем ничего не известно, так и остались без вести пропавшими...

— Полк не отводили на переформирование?

— Полк не отводили никогда, но постоянно прибывало пополнение по 4—5 экипажей. Вывозил их в основном я, поскольку считался хорошим инструктором. Сначала днем полетов 15—20 сделаем, в зависимости от того, как пилотирует молодой летчик. Потом ночью несколько полетов — он в передней кабине, я в пилотской. Вижу, что окреп, значит, выпускают самостоятельно. Причем первые вылеты он делает не со своим штурманом, а с опытным. Если обошлось нормально, тогда выпускаем со своим штатным штурманом.

— Как вам Ил-4?

— Отличный самолет. Единственный большой недостаток — скорость маловата. Ему бы километров 50 прибавить, тогда бы идеальный был самолет. На мой взгляд, и продольная, и поперечная устойчивость у него нормальная. Молодые экипажи брали тонну бомб — 10 соток в бомболюк. Опытные экипажи брали больше — 10 соток плюс одна 250 килограмм. Слетал с нею — в следующий раз пятисотка. Справился с этой нагрузкой — две пятисотки. Получалось 2 тонны. У меня был отличный самолет Ил-4. Сказал командиру полка: «В следующий раз возьму три пятисотки». — «Оторвешься?» — «Оторвусь». Мы стояли в Мигалово под Калининым. Там бетонка длиной 1000 метров. Подвесили мне три пятисотки. Весь полк вышел посмотреть, оторвется Белоусов или нет. Разбежаться начал метров за семьдесят до полосы, на форсаже. Держу самолет. Ил-4 на взлете разворачивался вправо, потому что винты левого вращения. Главное, его

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

вовремя остановить. Если уж пойдет, тогда не остановишь. Пробежал всю полосу, оторвался метров 50 за ней. Взял немного триммерочек, и он так мягко пошел, метров 30—40 набрал, форсаж выключил. Еще набрал высоты — газ прибрал, чтобы моторы не перегружать. Никто в полку ни до ни после такой вес не брал, потому что этот мой хороший самолет молодой летчик вскоре подломал. При каких обстоятельствах? Мы с этого аэродрома перебазировались в Шаталово. Я в первом эшелоне перегонял другой самолет, а мой новый был на ремонте. Я оставил одного молодого летчика, говорю: «Потом перегонишь в Шаталово». В Шаталово была гудронная полоса, а перед полосой овраг. Он снизился так, что о кромку оврага стукнулся колесами, подломал шасси и сел на брюхо. Подъехал заместитель командира дивизии Герой Советского Союза Щелкунов, такой грубый мужик, надавал летчику по мордам. Его, конечно, восстановили, но самолет потерял свои качества. На другом самолете я не рискнул брать три пятисотки.

— *Отказы техники были?*

— Только один раз был отказ. Летели из Кинешмы. Подлетаю к Мигалово, смотрю, у меня давление масла на правом двигателе к нулю. Радист: «Командир, масло пробивает из правого мотора». Я глянул — вся плоскость в масле. А у нас бомб было две по 250 и 10 соток — полторы тонны. Сбросили на пассив на озеро недалеко от аэродрома. Сотки не взорвались, 250-килограммовые взорвались. Заходим. Нам прожектор не зажигают, решили, что немец пришел. Второй заход. Даем ракету. Так и не зажгли. Я включил свой прожектор на левой плоскости. Сели нормально.



Оказалось, что разъединился петрофлекс и масло выбило. А так... столько летал на дальние цели, отказов ни разу не было.

— *Старшим летчиком вы когда стали?*

— У нас такого звания не было. Командиром звена не помню когда стал, а с 1943 года командовал эскадрильей.

— *Потери ориентировки случались?*

— Ни разу! У меня был такой штурман! Ас! Цетлин Юрий Маркович, бывший штурман ГВФ. Он после войны летал до шестидесяти лет. Получил звание заслуженный штурман СССР. Заслуженных летчиков порядочно, а штурманов очень мало. Два раза мы сажались сквозь туман, выходя из него на 15—20 метров над полосой. Я ему говорю:

— *Давай пойдем на запасной аэродром.*

— *Ничего, сядем.*

— *Смотри на землю, как там.*

— *Уже просвет. Еще немного — и снижайся.*

Я снижаюсь, уже вижу полосу, сажусь нормально.

На Дальнем Востоке после выполнения задания дали команду садиться на запасной аэродром:

— *Ну как?*

— *Сядем на свой.*

А там аэродром был между двумя сопками. Мы из облаков выскочили на 500 метров точно между этими сопками! Потом командир полка ругался:

— *Почему вы сажались?! Я давал вам запасной аэродром.*

— *У нас была уверенность, что сядем.*

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Я в дальней авиации не знаю ни одного экипажа, который бы не блудил, не садился бы на вынужденную. А мы ни разу не садились! После 1942 года, когда погиб мой штурман, летал только с Цетлиным. Как погиб?

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

Самолет перешел в пикирование. Я попытался выровнять его, но штурвал двигался свободно, а угол пикирования увеличивался. Загорелся правый бензобак. Крикнул экипажу: «Живы?» В ответ — молчание. Ответил только штурман. Я дал команду «Прыгать!» и стал открывать фонарь кабины, поджатый из-за отрицательной перегрузки моей же головой. Только большим усилием удалось сдвинуть фонарь, и он с ударом отскочил назад. На пикировании самолет набрал скорость, и напором воздуха меня плотно прижало к бронеспинке. Поставив одну ногу на сиденье, сделал отчаянный толчок. Попытка удалась — я вывалился из кабины.

Тут уже я не стал затягивать раскрытие парашюта. Дернул кольцо, и он сразу же раскрылся на высоте около 3000 м. Осмотрелся. Подо мной — центр аэро-

дрома противника. Зенитные снаряды рвутся выше меня. Меня на парашюте ветер относил от аэродрома в южном направлении на лесной массив. Стал искать в ночном небе раскрытые парашюты своих товарищей, но не нашел.

Ночью не сумел правильно определить расстояние до земли. Приземлился неудачно: сильно ушиб левую ногу, но не сломал. Осмотрев карманы комбинезона и брюк, оценил их содержимое: пистолет ТТ с патронами, перочинный нож, компас, часы, портсигар, спички, расческа и небольшой кусочек шоколада. Подрезав стропы парашюта, с огромным трудом стащил его с дерева, спрятал в яму и забросал хворостом. Надо было уходить. Хорошо, что перед полетом я обулся «двойным» образом: сначала — хромовые сапоги, а поверх них — меховые унты. В условиях заполярной осени я бы не смог долго передвигаться в одних унтах. А так при движении я брал унты на плечо и шел в сапогах, при отдыхе снимал их и грел ноги в унтах.

Первые двое-трое суток нестерпимо мучили жажда и голод. Я часто пил коричневую воду из болот, но жажда не утолялась, появлялась слабость, выступал холодный пот. Тогда я решил пить только три-четыре раза в день, хотя и трудно было удерживать себя от соблазна. Потом, как ни странно, жажда перестала донимать меня, а бодрости прибавилось.

Чтобы подальше уйти от немецкого аэродрома, я некоторое время шел по компасу на юг, а затем взял курс 90 градусов — на восток. Пробираясь по лесу в зимнем комбинезоне с унтами на плечах было очень утомительно. На рассвете второго дня, проходя по дну каменного карьера, я присел у его стены на выступ, чтобы отдышаться и отдохнуть. Случайно по-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

смотрев вверх, с ужасом увидел наверху сторожевую вышку с немецким часовым. Он, по счастью, смотрел в бинокль в даль на восток, и меня, идущего по дну карьера, не заметил.

Я осторожно стал уходить за выступ стены карьера, а выйдя из поля зрения часового, ускорил шаг. Теперь я старался больше двигаться ночью. Когда идти уже не было сил, с трудом стягивал насквозь промокшие сапоги, опускал озябшие ноги в унты и падал на мокрую, а то и подмороженную землю. Однако заснуть почти не удавалось: мешали напряжение и чувство голода.

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

На третью или четвертую ночь, переходя лесную поляну, я вдруг почувствовал, что нога коснулась какой-то прочной нити. Остановился, пощупал рукой. Это была тонкая проволока, протянутая к mine. Это чудо, что мина не взорвалась. Я отломил засохшую травину, обломал боковые сучки и получился гибкий щуп. Беру его и тихонько провожу вперед на длину руки. Если согнется, значит, проволока. Тогда перешагиваю ее аккуратно. Перешагнул, опять щупаю. Так прошел минное поле.

С каждым днем сил становилось все меньше. Меховой комбинезон, промокший до самого воротника, основательно потяжелел и сковывал движения. Все чаще приходилось останавливаться для отдыха.

По пути встречались оставленные немцами землянки и окопы, в которых я безуспешно пытался отыскать хотя бы остатки пищи. В одной землянке обнаружил красивые коробки, но к ним не притронулся, так как опасался, что они с «секретом»: могут взорваться. А однажды я чуть не угодил прямо во вражеский лагерь. Я шел по берегу небольшой речки, справа был крутой обрыв немного выше моего роста. Приподнявшись над обрывом, неожиданно увидел прямо перед собой сторожевой грибок, под которым прятался от дождя немецкий автоматчик. Он смотрел в сторону лагеря, где умывались его сослуживцы, и не видел меня, а я не стал его тревожить.

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

Помогало периодическое умывание холодной водой из болота и тщательное расчесывание волос на голове. Эти нехитрые приемы поднимали настроение, приходила уверенность в собственных силах, в успешном завершении «рейда» по тылам немцев.

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

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Я упал и уже больше не мог подняться. Долго лежал, набираясь сил, затем стал то перекатами, то по-пластунски, метров по 40—50, с передышками, перемещаться вперед. Вот так, ползком, я оказался на нашем минном поле. Лежу я, смотрю — прямо на меня идут два наших солдата с винтовками. Они меня заметили, когда подошли метров на 20. Сами вздрогнули от испуга. Наставили на меня винтовки: «Оружие есть?» — «Есть». — «Давай сюда». Отдал. Посадили меня на пенек — сам я уже не мог. Один солдат курит. Я попросил его покурить. Он мне дал самокрутку. Я как затянулся, так и сознание потерял. Очухался. Они меня взяли слева и справа под руки, повели в землянку. Недалеко от землянки завязали глаза. Предупреждали: «Ступеньки». Открывается дверь, заходим в землянку. Оказавшись в тепле, я опять потерял сознание. Положили на топчан. Я пришел в себя. Пришел их командир, лейтенант: «Как вы оказались на нашем минном поле?» — «Вот так, ползком». — «Вы должны были подорваться». — «Как же я туда попал?! На парашюте?!» — «Да, на парашюте. У вас есть документы?» — «Нет. Мы на задание не берем. Свяжитесь с полком. Они вам подтвердят, кто я». Он ушел и вернулся только через полчаса или час: «Вашу личность полк подтвердил». Отдал пистолет, деньги, которые у меня были. Солдаты налили мне горячего чая и немного бульона — есть сразу много нельзя, иначе можно погибнуть. На второй день приехал какой-то полковник и детально расспрашивал меня о том, где я шел, что видел, и все записывал. На третий день привезли меня в полк, оттуда в госпиталь. Никакой проверки я не проходил. Вскоре дали самолет, новый экипаж со штурманом Юрой Цетлиным. С ним я сделал еще 139 бое-

вых вылетов — 137 на западе и два вылета на Дальнем Востоке. За войну всего я выполнил 184 боевых вылета.

*— С ночными истребителями приходилось сталкиваться?*

— Ни разу. Были такие случаи, что радист иногда скажет: «Вон там промелькнул истребитель». Но меня не атаковали. Но бывало, что приходили к нам на аэродром. Помню, захожу на посадку. Передо мной довольно далеко самолет Ил-4. Он снижается, я за ним. Вдруг слышу очередь... оказывается, рядом со мной истребитель. Самолет загорелся, вошел в пикирование и врезался в землю. Я сразу разворот, снизился до 50 метров, на этой высоте сделал коробочку и сел. Надо сказать, что истребителю очень трудно ночью найти цель. Мы с моим другом Громовым договорились один раз: «Давай пойдем на цель вместе. Взлетим, соберемся и парой пойдем на цель». Только взлетели, немного отлетели, я смотрю — его уже нет...

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

— Чаще всего 3—4 тысячи метров. Но на дальние цели давали побольше — от 5 до 7 тысяч. На столицу 7 тысяч. Надо сказать, полеты по 6—8 часов давались тяжело. На пути туда все в напряжении. В моем экипаже никаких лишних разговоров. Лишь изредка штурман дает поправку к курсу самолета да стрелок-радист докладывает о полученных командах с наземного КП. Время тянется очень медленно: при полете на запад встречный ветер заметно снижает путевую ско-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

рость. Помню, в августе 1942 года до Данцига летели больше пяти часов, а обратный полет занял три часа.

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

Напряжение постепенно спадает. Как только от цели отлетим, все успокоится, зенитки далеко. Говорю: «Юра, заверни мне сигарку». Он свернет, закурит и подает мне в окошко между кабинами. Можно выпить кофе из литрового термоса и съесть конфет «кола» для бодрости. Меня часто клонило в сон. Штурвал отпустишь, самолет клюнет, и просыпаешься. Штурман ворчит: «Ты чего там? Засыпаешь? Смотри внимательно!»

Летом ночи короткие. Линию фронта пересекали на рассвете. Тут уже могут атаковать истребители. Перевожу самолет в пологое планирование и увеличиваю мощность двигателей. Вот мы и дома. Надо сказать,



что после первого такого полета из кабины выбирался с помощью техника. А потом, когда втянулись, еще после вылета сходишь на танцы.

— *В основном давали дальние цели?*

— Не только. Давали цели и на переднем крае. Летом 1943-го мне была поставлена задача — осветить укрепленный район, который находился в 3—4 километрах от линии фронта. Очень ответственная задача, потому что как освещу, так начнут бомбить. Если я ошибусь с освещением, могут и под суд отдать. Проработали со штурманом задачу, ориентиры. Ночь была темная. Идем. Прожектор стоял километрах в восьми от линии фронта и давал направление прямо на цель. Лишний раз убедились, что идем правильно. На внешней подвеске было три САБ-100 и на внутренней десять таких бомб. На первом заходе сбросили три с внешней подвески. Убедились, что цель под нами. Сделали круг — и остальные десять.

Примерно 50—60% вылетов было на дальние цели. Остальные более или менее близкие — 100—150 километров. Много бомбили немецкие аэродромы.

— *Какие задачи наиболее сложные?*

— Освещение цели — это очень сложная и ответственная задача. Один раз мне пришлось днем наводить самолеты целой дивизии на цель бомбами. Это было уже на Дальнем Востоке. Мне командир корпуса лично поставил задачу быть ведущим дивизии. Дивизия — три полка! В каждом полку три эскадрильи. Итого 9 эскадрилий в колонне! Представляешь?! Как такую махину построить? Как сохранять строй при развороте?

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

тах, точно вывести на цель? Я его еще спросил: «Ведь есть живой командир дивизии?» — «У него нет опыта».

Цель представляла собой укрепленный район размером 800 на 800 метров, со всех сторон окруженный нашими войсками. Ведущему нужно было обозначить центр цели. Для этого мне подвесили 1000-килограммовую бомбу. Мы тщательно проработали задачу. Справились. Сбросили точно, а остальные хорошо отбомбились — ни одной бомбы не вышло за границу этого укрепленного района. Через 2 часа японцы выбросили белые флаги. А неделю до этого наши войска не могли его взять.

— *Какие цели были самыми сложными?*

— Смоленский железнодорожный узел имел очень сильное ПВО. Там наших сбивали. Поэтому туда летали с опаской. Тильзит — и ПВО сильное, и лететь туда-обратно 10 часов 15 минут.

— *Автопилоты были на ваших машинах?*

— Были. Их поставили где-то в середине войны. В конце войны очень хорошо работали. Особенно когда обратно летишь, настроил — и пошел.

— *В грозы попадали?*

— Попадали. На Дальнем Востоке в первом боевом вылете, подлетая к озеру Ханко, увидели, что над ним стоит гроза. Что необычно? Молнии не вниз, а в стороны. Мы-то, конечно, знаем, что в грозу ни в коем случае входить нельзя. С левым разворотом это озеро обошли. А местные летчики страха не знали и пошли напрямую. Пятнадцать экипажей потеряли!

— *Как строился день после возвращения с боевого задания?*

— Садись на машину и ехали на КП. Там штурман и командир полка принимают доклад. Штурман начинает показывать по карте, где били зенитки, куда бомбы попадали, все детально рассказывает. Заполняется боевое донесение. Дальше идем в столовую, там по 100, а если попросишь, не только 100, но и 200 грамм дадут. Заведующей столовой была хорошая женщина, жена командира полка. Я много спиртного не пил: 200 граммов — это самое большое, если я выпью, а то и 100 граммов хватит. Кормили превосходно. Жена командира полка не давала никому воровать продукты, и поэтому кормили обильно. Ну и сами нормы были высокие. Суточная норма мяса почти 400 граммов. Я никогда столько мяса не съедал. Я даже удивлялся — везде люди бедствуют, а мы едим хорошо. После завтрака шли спать.

— *Боевые вылеты не очень часто?*

— Да. Иногда были большие перерывы, по месяцу. В это время проводили какие-нибудь занятия по штурманской службе или дни матчасти — работают технари, а мы помогаем. Ходили на танцы в клуб, песни пели.

— *Несколько вылетов за ночь приходилось делать?*

— Максимум два вылета. Два вылета за ночь я делал под Ржев.

— *Кто у вас был стрелком и стрелком-радиостом?*

— Стрелок-радиост — младший лейтенант Пузанов. Хороший парень. Стрелка я уже не помню.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Какое было моральное состояние летчиков?*

— В начале войны отступление вызывало гнетущее впечатление. Но я не помню, чтобы у меня была мысль, что мы можем проиграть войну. Немцы продвинулись далеко, мы внимательно следили, отмечали на карте, ставили флажки. Но упаднического настроения я не помню. А после Сталинградской и Курской битв возникла уверенность, что мы победим.



**ТИТОВ**  
**Федор Иванович**

Я родился в 1919 году в Тульской области на ныне не существующей железнодорожной станции Турпаново. Окончил шесть классов средней школы и поступил в железнодорожное ФЗУ. Окончил училище в 1936 году, получив специальность слесарь-паровозник 3-го разряда, и был направлен на работу в депо.

Первый месяц учеником, а потом начал самостоятельно работать. До ухода в армию я отработал 3 года 9 месяцев. Надо сказать, у меня получалось неплохо. С 3-го разряда вырос до 6-го. Хорошо жил. Зарабатывал хорошо. Одевался хорошо. У меня даже часы были. Лучший костюм на заказ стоил 500 рублей — я за месяц столько зарабатывал. Хотя первый месяц заработал 120 рублей. Но потом бригадир почувствовал, что могу работать, и дал шабровку золотников — пятнышки шабером убирать. Разобрать золотник, пришабрить золотник и лицо и собрать стоило 23 рубля. Я всю операцию проделывал за 8-часовой рабочий день. А другому дадут, он разберет, а шабрить не может...

Почему пошел в авиацию? Случайно. Мой брат и его товарищ, тоже с нашей деревни, то никуда не спешили — пока умоешься, паклю намочишь керосином

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

и идешь в душ отмываться, а тут вдруг еще четырех нет, а они куда-то по-быстренькому уходят. Я спрашиваю: «Куда вы спешите?» — «Мы поступили в аэроклуб». — «Я тоже хочу!» Их потом взяли в Морфлот, а я остался летать. Окончил аэроклуб без отрыва от производства, приехала комиссия, проверили технику пилотирования, сдал теорию... Не с первого раза.

Сдавал зачет по моторам. Принимал техник-лейтенант с двумя кубарями. Он мне показывает муфту от магнето. Я знаю, что она с М-17, который на Р-5 стоял, а не с М-11, что на У-2, — такая же по форме, но больше. Вместо того чтобы сказать: «Это не с М-11», говорю: «Это не с У-2». Получил два. Потом сдал, конечно. Так получилось, что в первый набор в истребительную школу я не попал, вместе со мной не попали и еще одиннадцать человек, получивших «отлично» по пилотированию. Думаю, что нас «придержали». Организовали тренировочный отряд, подлетывать. Часть из этих двенадцати человек сделали инструкторами. А в декабре 1939-го был призван в армию и зачислен курсантом Таганрогской школы бомбардировщиков. Быстро прошли курс молодого красноармейца. И сразу стали летать на Р-5, а потом и на СБ. После Р-5 это машина! Отобрали самых способных и гнали... везде бегом, по 10 часов занятия. Должны были учиться четыре года, а учились всего два.

— *Как восприняли приказ Тимошенко?*

— Ужас. Из взводов сразу начали бежать, из училища убегали. Две ночи в казарме стоял гул, никто не спит, подушки летят, сапоги летят. Дежурные офицеры всю ночь ходят по казарме, успокаивают. А ведь уже было пошито обмундирование, только кубики привин-

тить. Все это осталось и сгорело, когда школа эвакуировалась. Ходили разговоры, что в Энгельсе один курсант специально разбился, только чтобы не становиться сержантом. Я это дело пережил спокойно. Куда денешься?! Нам дали звание сержантов, два треугольника. В войну я уже получил старшего сержанта, потом старшину. Командиром звена стал еще старшиной — уже 90 вылетов сделал! А тут приходят старший лейтенант и лейтенант ко мне в подчинение... Зато в 1943 году сразу получил три звания: младшего лейтенанта, лейтенанта и старшего лейтенанта.

В апреле 41-го отправили по полкам. Наш полк базировался в Выползово. В районе Твери, Валдай недалеко. Там самолеты были ДБ-3М.

В ночь на 22 июня я был в наряде, дежурным по аэродрому. А дежурному по аэродрому разрешалось с ночи отдыхать не раздеваясь. Только гимнастерку можно было расстегнуть. В Выползово много комаров, грызут — ужас какой-то. Время отбой... летчики в казарме. Все улеглись, и я лег одетый. Винтовка около меня стоит. И тревога! Прибегаем на аэродром, а на стоянку к самолетам не можем пройти — часовые не пускают. Надо звонить в караульное помещение, чтобы начальник караула или разводящий пришел, снял бы пост. Я поправил повязку дежурного, вышел вперед. Тут они сдались — пропустили. До 11 часов утра ничего известно не было. Офицеры все уехали домой к семьям, на аэродроме одни сержантики. Потом один радист включил радиостанцию и передают: «Будет выступать Молотов»... Война... Бомбят. Сразу стали маскировать самолеты, таскать ветки, закрывать... Видно же, что накрыто... Начали заталкивать самолете-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ты в лес, под деревья... Появился заместитель командира полка. Вызвал меня, отчитал за висящий на шесте конус и авиационный флаг. Дал распоряжение срубить эти столбы. Нас не бомбили, и на задания мы не летали.

Через месяц отобрали 10 экипажей на переучивание на ночников. Отправили нас в Рязанскую школу. Готовились целиком экипажами. Но немец наступал быстро, школа эвакуировалась в Среднюю Азию. Мы поехали эшелонам, а самолеты перегоняли. Самолеты уже были старенькие, и половина их в пути осталась. В Коршах мы там целый год учились. Только в июле 1942 года приехали в Монино в 728-й полк. Этот полк был образован из двух разбитых летом 41-го. В этом полку воевал до конца войны, выполнил 294 боевых вылета со своим экипажем и три вылета на Дальнем Востоке с другим экипажем.

— *Кто у вас был в экипаже?*

— Штурман у меня был «батя» Матосов. Он никогда штурманом не был, еще до 1936 года прошел трехмесячную территориальную службу, и все. Когда война началась, его призвали в армию. Недалеко от Выпозово, на станции Куженкино, он охранял авиационные склады. А потом приказ Сталина: кто был связан с авиацией, вернуть со всех частей в авиацию. И его направили. Он пришел пешком в нашу часть. Когда на ночника переучивались, штурманская подготовка была хорошая. Он выучился и летал все время со мной. Радист и стрелок были марийцы. Радист Блинов и его бывший одноклассник Вьюнов.



В полк приехали. С командиром полка выполнил один полет в зону, и он выпустил меня на боевой вылет. Техника пилотирования у меня была хорошая.

В первом вылете бомбили Ржев. Он был на линии фронта. Высоту дали тысячи четыре... Первый полет выполнил удачно, потом стало легче. После первого вылета мне командир звена, майор Симонов, потихоньку говорит: «Не слушай никого, набирай высоту, какую наберешь». Точность бомбометания была у нас хорошей, поскольку я всегда мог выдержать высоту, скорость и курс. Я всегда залезал как можно выше, если цель, конечно, не на линии фронта — там особенно не наберешь, крутиться не будешь, времени не хватает. Один раз над Варшавой я набрал 7800.

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

— Для такого самолета у него слабые моторы. На взлете он был трудный, его разворачивало. Как только упустишь, не удержишь. А так... я привык. Летал потом на Б-25. Мне они не слишком понравились. Вроде хороший самолет, моторы хорошие, три ноги — едешь как на такси. Ну, может, скорость побольше была немножко. Зато на Ил-4 я набирал высоту до 7800, а на этом до 4500, и все, дальше не идет! Второй пилот? А что второй пилот?! Он сидит, и все! Мне он был не нужен. Со мной на правом сиденье летал командир дивизии, посмотреть войну. Потом еще кто-то из генералов... Ну что? Посидели. Посмотрели. Я ему не предлагаю пилотировать, он и не просит. Прилетели, сели: «Разрешите получить замечания?» — «Все нормально, хорошо».

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

На третьем или четвертом вылете мы попали в грозу. Летели бомбить железнодорожный узел в Смоленске. В районе Старицы я свалился. Как свалился? Сначала облака были вверху, потом внизу появились, а потом сомкнулись. Только вошел в облака, начало трясти. Штурману говорю: «Возвращаемся, не пройдем». Тут как тряхнуло! В кабине пыль, все стрелки у приборов до упора. По приборам не определишь, в каком положении самолет. Я смотрю — показатель скорости работает. Значит, я лечу вперед. Скорость уже 400! Я кручу триммер на вывод. Штурвал немного на себя и отпускаю, а то развалится. Скорость потихоньку падает. Летели мы на 3700, а вывел я метров на 400. Теперь надо сориентироваться, где мы находимся. Ага. Селигер. Куда идти? Связь не работает. Штурман пишет какие-то записки. Мне пилотировать надо, а тут еще он со своими записками. Потом он догадался. Пишет крупно красным карандашом на бортжурнале: «Держи на запасную на Ржев!» Пошли с набором, иду, все нормально. Что-то радист говорит в СПУ. Я не пойму. Связи почти нет. Потом разобрал, что выпрыгнул проверяющий начальник связи, который вместе с ним летел вместо стрелка. Я говорю: «Смотри, ты не прыгай!» Подошли к цели, штурман пишет: «Отказал ЭСБР». Стал он открывать люки — ручка сломалась. Пишет: «Будешь бросать своим сбрасывателем, когда толкну тебя по ноге. Заходи по пожарам». Отбомбились. Вдруг кто-то меня за куртку дергает. Кто может дергать?! Я один в кабине сижу! Потом опять, опять. Когда бомбы сбросили, радист через бомболюк просунул руку и решил, видимо, убедиться, на месте ли я. Я поймал его за руку, похлопал. Вернулись на аэро-

дром без приключений. Где инструктор Федченко? Дня через три пришел...

Один раз меня подбили истребители на Б-25. Экипаж был не мой, поскольку я не должен был лететь. У нас комиссаром был капитан Соломка. Летчик, но не летал на задания. А тут их ликвидируют, ну и он решил на Б-25 полетать. Я не должен был лететь на задание, и вдруг мне: «Быстрее на аэродром в машину». Бомбили Оршу по скоплению войск. Полетели. Штурман говорит: «Тут немецкая мигалка моргает для ориентировки летчиков. Дай парочку по мигалке брошу, а дальше на цель». Две бомбы бросил. Вышли на цель. Отбомбились. Развернулись — и сразу облака. Шли за облаками. Штурман и летчик начали спорить, летчику за облаками легче лететь, там светло, а штурману лучше под облаками, чтобы ориентироваться. Спорили, спорили, вдруг очередь вдоль борта самолета. Сноп огня! Немец очередь дал и ушел. Стрелок докладывает: «Я ранен». — «Перевяжи, там есть пакет». Немножко проходит, падает давление масла в правом моторе. Винт во флюгер поставили и пошли на одном моторе. Заходим на посадку нормально. На пробеге нас развернуло, поскольку правый тормоз не работал. Вылезли из машины. Один снаряд пробил откачивающую трубку масла и тормозную трубку. Второй попал в фюзеляж напротив кабины стрелка, превратив его в решето. Стрелку осколок руку поцарапал. Подъезжает комэск Молодчий: «Что? Как?» На этого стрелка: «Чего же ты не передавал? — «Я передавал». Оказалось, что он не нажимал тангенту!

С Варшавы на Ил-4 шел на одном моторе. Я шел осветителем. Повесили нам десять САБов. Я штурману говорю: «Давай 500-ку подвесим на внешнюю подвеску. Выйдем пораньше, бросим по цели бомбу, раз-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

вернемся на 180 и САБы». Так и сделали. Бомбу бросили, я развернулся на 180, и тут один мотор — бабах, фыр-фыр и встал. Сбросил САБы. Пошел домой на одном моторе. Прилетели, покушали, спать. Что-то не спится. Дай, думаю, схожу на аэродром, посмотрю, что там с мотором. Подхожу к самолету — что-то много народа собралось. Инженер-полковник корпуса идет ко мне навстречу. И за руку меня хватает: «Ну, ты спасся! Еще бы 2—3 минуты, и второй мотор бы сдох! Фильтр стружкой забит! Какой режим был?» — «С нагрузкой. Но до самой посадки никаких признаков отказа не было». — «Еще бы побольше стружки набилось, и все». Оказалось, что у того мотора, что отказал, были какие-то проблемы с головкой блока цилиндров.

Под конец войны нужно было облетать новый самолет, только с завода. Командир полка Брусницын должен был на нем на задание лететь, а был какой-то концерт, и он попросил меня облетать. Я полетел в зону с подвесными бачками. Минут 30 проработали моторы нормально, и вдруг падает давление бензина у одного двигателя, а затем и у другого. Я потянул на аэродром... вообще-то нужно было не на свой аэродром тянуть, а на площадку недалеко от Монино. Туда бы я сел, в конце концов, на живот. А тут... нормально шел, а потом чуть скорость потерял, и он начал сыпаться. Деваться некуда — внизу лес прошел по макушкам. Нос, где сидел штурман и техник, разбило. А дальше поляна, а на ней пни. На эту полянку плашмя... Самолет загорелся. Штурмана и техника выбросило в разбитый «нос». Я не помню, как выполз из кабины... вылез. Помню, что на губах у меня была пена. Кричу: «Вылезайте быстрее! Сейчас взорвется!» Пламя в кабине. Глаза закрыл. Смотрю, штурман подни-

мает техника за парашют и тянет... оттащил от самолета. Стрелка с радистом нет. В нижний люк не полезли, дескать, к земле прижат, верхний люк оказался запломбированным — сунулись, а пломбы не сорвут. Собрались помирать, обнялись — и в это время взрыв. Или кислородные баллоны взорвались, или колеса могли разорваться, факт тот, что разорвало борт, и они вылезли. У радиста черные волосы были, вылез оттуда — волосы стали белые: поседел. Тут подъехала «Скорая помощь» с ПВО Московского округа. Забрали нас в санчасть, намазали мазью, а потом привезли в нашу санчасть. Там спрашивают: «Чем вас намазали?» Откуда я знаю? Они давай смывать и мазать марганцовкой. Ресниц не было, глаза открыть не могу...

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

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

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

— Во время войны — нет. Главное, на него не смотреть. Только на приборы — и уходи. У нас один экипаж так и погиб в прожекторах, причем над своей территорией. Поначалу взлетали на стартовые костры — вначале полосы два и в конце два. Потом стали ставить слабенький прожектор. Один экипаж все время жаловался, что им он мешает, слепит. Летали тогда

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

под Сталинград, где-то в районе Борисоглебска другие экипажи видели, как его поймали наши прожектора и он упал. Видимо, потерял пространственную ориентировку. Помню, несколько раз летали на Будапешт. Все шло как обычно, а тут километров за сто включились прожектора, которые стояли как бы полосой. Не отвернешь — горючки в обрез... Я сразу прикинул, что пришли истребители и будут ловить тех, кто пойдет в обход на фоне прожекторов. Говорю: «Пойдем напрямую, не будем обходить». Только зашел в это поле — справа самолет горит, один, второй, третий — это те, кто пошел обходить. Вот тут сбили Ивана Васильевича Новикова. Он потом комэской был, а я у него заместителем. Штурман на третьи сутки попал к чехословацким партизанам в Карпатах. А Новиков только на 13-е! Питался только тем, что найдет. Рассказывал, что последние трое суток пистолет в руке держал — не было сил вытащить его из кобуры. Я отбомбился, развернулся и опять полетел через прожектора.

*— Вы летали осветителем, а разведчиком погоды приходилось летать?*

— Приходилось. На разведку погоды ходили днем, как правило, до линии фронта. Один раз меня загнали за линию фронта. Обычно начальник штаба дивизии следит за разведчиком погоды и работает с ним. А он отошел, оставив вместо себя дежурного. Тот мне: «Дать погоду в Унече». Я снизился. В районе линии фронта облачность 800 метров и небольшой дождь. Над Унечей ясно. Развернулся, идем обратно, штурману говорю: «Смотри, чтобы на Сещу не попали! А то истребители сожрут!» А тут зенитный огонь, мы тикать! Ушли...

— *Дневные вылеты, кроме разведки погоды, были с бомбометанием?*

— В сумерках бомбили Данцинг под прикрытием истребителей. И один вылет под Сталинградом 19 ноября 1942 года. Тут без истребительного прикрытия. Да, и на Кенигсберг... Это уже на Б-25. Запускаем мотор, давления масла нет, пока давление масла отрегулировали, минут 20 прошло. Думаю: «Полечу, догону». Конечно, не догнал. Вышел на цель один. Подхожу к цели — бьет зенитка. Потом прекратила. Я бомбы сбросил, только развернулся — как дали! Стрелки обычно говорят: «Где разрывы?» Говорили, говорили и замолчали. Думаю: «Побило их, что ли?!» Нет, живые — испугались.

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

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

— *Бывало такое, что летали не полным экипажем?*

— Нет. Такого не было.

— *Радист, насколько я знаю, должен давать телеграмму, когда отбомбились, всегда давал?*

— Да. Но другой раз сразу не дает, он же с пулеметом, нижний пулемет за радистом.

Отбомбились и уходим на своей высоте до линии фронта, а потом уже снижаемся. Скорость побольше и побезопаснее наверху. Зенитка не так точно бьет, и истребителям найти нас на высоте труднее.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Какое было максимальное количество вылетов за ночь?*

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

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

— *У Ил-4 у штурмана в кабине была возможность поставить ручку управления...*

— Да. Ставили. Хотя во время задания ни разу я не давал штурману возможность управлять. А вот когда пойдешь в зону облетать самолет, то штурман просил: «Дай я полечу». Тут я ему давал порулить, чтобы в случае чего мог хотя бы вывести самолет на свою территорию, а потом выпрыгнуть... Посадить самолет он, конечно, не смог бы.

— *Вы не применяли бомбометание с планированием с задросселированными двигателями?*

— Не применяли, хотя можно было. Я уже говорил — старался забраться повыше. Иногда пытались подстраиваться под гул немецких бомбардировщиков. Для этого оборотов на 20 изменяешь скорость вращения одному двигателю, и получится звук, похожий на немецкий бомбардировщик.



— *Блуждать приходилось?*

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

— *У Б-25 впереди стоят пушки. Штурмовать не приходилось?*

— Нет, ни разу не приходилось.

— *Были случаи атаки самолета нашими истребителями или зенитками?*

— Зенитки били, случалось, а истребители не атаковали. Помню, шел я в Тамбов на одном моторе. Высота была метров 600. Обходил город с севера, потому что на юге были пороховые склады, которые сильно охранялись. Вдруг меня ослепили, начала лупить зенитка. Аэродром проскакиваю, пока развернулся — высота триста метров. Думаю: «Дотяну или не дотяну?!» Штурман кричит: «Вышка! Через вышку заходим!» Водонапорная вышка... еле-еле перетянул, сел и укатился за аэродром...

— *Фотоконтроль был?*

— Был. Последним идет специально отобранный экипаж и фотографирует. Это опасная работа. Надо курс держать, скорость и высоту. Мне фотографом ни разу летать не приходилось.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— *Возвращение с бомбами — это ЧП?*

— Нет. В мирное время посадка с бомбами запрещалась. А во время войны садились с бомбами. Это не считался невыполненный боевой вылет. Лечу на задание, мотор пофыркает, пофыркает, перестанет. Прилетаю, рассказываю, мол, так и так... дают команду Симонову облетать самолет. Он набрал высоту — все нормально... Вешают мне бомбы. Взлетали в Кирсаново в сторону Пензы. Только оторвался, он как фыркнет прямо над КП полка, а потом нормально заработал. Думаю: «Лететь на задание?! Нет. Буду бросать, с бомбами садиться не буду». На третьем развороте в чистое поле штурман бросил «на взрыв». Почему? Когда бросаешь на «не взрыв», оружейники воют — их нужно выкапывать. Сели. Нашли причину — зазоры в клапанах регулировали и не законтрили гайку. Как нагреется головка цилиндра, она ослабевает и пробивают газы.

— *Какая была окраска самолетов?*

— Зеленая, а зимой мазали мелом. На самолетах ничего не писали, ни количество вылетов, ни бомбежек. Правда, помню, был у нас такой Гусев. Он на стабилизаторе бомбы нацарапал «Гусев». Когда мы сели в Новое Дугино, которое до этого несколько раз бомбили, то в лесу на стоянке нашли изуродованный стабилизатор бомбы с его фамилией.

— *В чем летали?*

— Зимой меховые брюки и куртка. А летом надевал я техническую куртку. Петлицы не пришивал. В случае если поймают: «Кто?» — «Солдат». Ордена и документы не брали.

— *Когда получили первый свой орден?*

— В 1942 году получил орден Боевого Красного Знамени, а моему другу еще по аэроклубу Харитонову дали орден Ленина. При следующем награждении мне дали орден Ленина, а ему БКЗ. Надо сказать, что к ордену Ленина относились как к высшей награде. Пренебрежения не было.

— *Какой был распорядок дня?*

— Какой придется. Прилетели с боевого задания — и в столовую, талончик на 100 грамм получил. На него дают 100 грамм серой мутной водки. Не хватало... Добавишь, и спать до обеда примерно. На обед по распорядку, а потом опять на задание.

— *При нелетной погоде что делали?*

— Отдыхали. Концертные бригады приезжали: Русланова, Шульженко, еще украинка, она хорошо исполняла. Потом часто была узбечка, исполняла: «Самовар, самовар», «По Смоленской дороге...» Был Райкин... худой такой... и Чечкин. В Москву не ездили. Недалеко от Монино был санаторий. Иногда отправляли на неделю на отдых.

— *Как кормили?*

— Хорошо и разнообразно.

— *С собой бортпаек брали?*

— Брали, когда летали на дальние цели, а когда возвращались, то отдавали его техникам.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Суеверия были?

— Нет. Только корреспонденты надоедали. Один раз, мы только переучивались на Б-25, прибегают: «Быстрее в машину!» — «Что такое?» — «Садись на Б-25 и вези корреспондента. Три наших самолета взлетят строем, и он их будет фотографировать». Полетели. Штурман с ГВФ только пришел, ни разу у нас не летал. Он пришел как джентльмен, даже не взял свое штурманское снаряжение. Радиста не было.

Я взлетел и потерял их... Не договорились же... Смотрю, два самолета близко, а третий к ним подходит. Я к ним, а номера-то другие. Гонялся, гонялся за ними, корреспондент все шумит: «Поближе, поближе». Прошли. Говорю: «Хватит фотографировать. Штурман, курс на аэродром...» — «Я не знаю». Карт у него нет, а мы уже почти под Петрозаводском. Я говорю: «Ты хотя бы по времени записывал и запоминал, с каким курсом ходили, чтобы обратно лететь домой». Так он курс мне и не дал. Хорошо, что я общую ориентировку знал. Вышел на октябрьскую железную дорогу и пошел по «компасу Кагановича».

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

— Боевых больше, конечно.

— *Разговариваешь со штурманами, они говорят, что летчик — это извозчик, самолет водит штурман, с летчиками разговариваешь — наоборот. Как вы считаете?*

— Я считаю, что каждый делает свое дело. Штурман ведет ориентировку, бомбит. Летчик взлетает, садится и держит курс. Я не стал бы кого-то выделять.

— *Кто был командиром вашего полка?*

— Когда я приехал, полком командовал Николай Васильевич Микрюков. Он меня проверял. Погиб на Ли-2, развалился в воздухе. Потом был хороший мужик полковник Иван Филиппович Балашов. Потом Степан Иванович Швец. Последним Брусницин.

— *О действиях союзной авиации вам было что-нибудь известно?*

— Официально ничего не было известно. Я слышал о челночных полетах. К нам в Чернигов попал их истребитель «Лайтенинг». Говорят, заблудился, а может, специально.

— *Какой был номер у вашего самолета?*

— Летал на разных самолетах. Свой был закреплен, но другой раз неисправен, летишь на другом.

— *Что бомбили на Дальнем Востоке?*

— Первый вылет на Харбин, второй — на Чемчун. Третий — на одну сопку почти на границе. Их никак не могли взять. Закончилась война, и нас обратно вернули в свой полк. На Дальний Восток уходил командиром эскадрильи, обратно пришел замкомэска — должность была занята. Вскоре, правда, назначили на эскадрилью.



**БОРИСОВ**  
**Михаил Владимирович**

До войны я жил в Белоруссии в городе Мозырь Гомельской области. Отец ушел от мамы, оставив троих детей. В 9-м классе я, комсомолец, пришел в горком комсомола, там сидит военный: «Миша, ты что?» — «Хотел попросить у вас, чтобы вы меня направили на завод учеником, приобрести профессию. Жить надо, а денег нет». Военный, старший лейтенант, меня спрашивает: «Летчиком хочешь быть?» Я засмеялся. Говорю: «У меня двоюродный брат окончил 10 классов, физически здоровее меня, пытался поступить в авиацию, его не приняли. А я окончил 8 классов, сейчас учусь в 9-м классе». — «По образованию ты подходящий. С какого ты года?» — «С августа 1923-го». — «Ты можешь сделать, чтобы ты был не с августа, а с апреля?» — «Могу». За ночь я подтер метрику, переправив месяц рождения с августа на апрель. Пришел на следующий день. Он посмотрел, поморщился: «Да, ничего! Пойдет!» Короче говоря, по мандатной комиссии в Мозыре из 150 человек желающих поступить в аэроклуб отобрали 50. Сажают нас на поезд, везут в Гомель. Там по новой: медицинская, мандатная комиссия. Тогда жестоко было: если родители раскулачены — отчисляют. Короче говоря, из 50 отобрали 6

человек. Начали учиться. Теорию закончили. После теории стали тренироваться с инструкторами. В это время один из нас побоялся летать, отказался. Нас осталось 5 человек. Окончили мы аэроклуб. У меня очень хорошо получалось. Хотели меня оставить инструктором. 750 рублей платили! Это в 1940 году были большие деньги. Полное обеспечение. Бесплатная форма одежды, бесплатное питание, условия отличные. Я отказался: «Поеду в училище, если не примут, то приеду в аэроклуб инструктором». Короче говоря, в мае 1941 года меня зачислили в Ейское военно-морское авиационное училище имени Сталина. Начали летать на СБ.

В воскресенье 22 июня мы должны были перелететь на 5-й полигон возле Ейска. Утром объявляют, что началась война. Наш полет отставили. Ночью поднимают по тревоге, все училище сажают в эшелоны. Часть училища ушла в Моздок, а нас подвезли под Куйбышев на станцию Безенчук.

Окончили училище в конце 1942 года. Нам присвоили звание сержантов, и семь наиболее подготовленных экипажей отбирают для переучивания на пикировщики Пе-2. Когда окончили курс переучивания на Пе-2, прошли боевое применение, бомбометание с пикирования, нам присвоили звание младших лейтенантов. Два экипажа при переучивании на Пе-2 погибли, так что нас пятеро осталось.

*— Летали интенсивно или больше времени проводили на земле?*

— Интенсивно. Питание было хреновое. Поэтому и начали падать. Там нагрузочка хорошая, силенка должна быть. Когда выходишь с пикирования, смотришь, вроде впереди лес, потом туман начинает застилать глаза, и ничего не видишь, сплошной туман.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

Эти курсы мы окончили 13 августа 1943 года, и нас направили в 13-й двухмоторный истребительный полк Северного флота, летавший на Пе-3. Правда, повоевать на них нам не пришлось. Мы прилетели в Ново-Сухотино, возле Петропавловска. Приехал командир полка. Смотрим, пригоняют А-20Ж «Бостоны». Командир полка, полковник Марьянов, говорит: «Старший лейтенант Макарихин, сделайте полет по кругу, пусть пилоты посмотрят, как надо летать». Никаких спарок не было. Мы стоим возле «Т». Он вырулил. Командир комментирует: «Вот разбегаются, поднял нос, оторвал переднее колесо, пошел на основных шасси, потом оторвался, пошел дальше, круг сделал, зашел, сел. Так надо летать». Ты первый, второй, третий... пятый. Два полета по кругу и один полет в зону. В зоне только делать мелкие виражи, блинчиком, чтобы почувствовать. Отлетали, все нормально. А до этого с инженером изучили показания приборов — там же все по-английски. Никакого переводчика не было. Говорят: «Завтра запасное белье взять, мыло, зубной порошок, все, что необходимо, и быть на аэродроме». Все в недоумении, никто ничего не знает. Приходим, стоит самолет Ли-2: «Садитесь в самолет». Сели в самолет. Командир. Мы потом у механика Ли-2 все-таки спросили: «Куда мы летим?» Он говорит: «В Красноярск». Прилетели в Красноярск, приняли «Бостоны» по ведомости. Первый раз мы полетели без штурманов и радистов, только летчик и техник. У ведущего группы были и штурман, и радист, а мы за ним, как ведомые. Перегнали мы. Нам сказали, что как нагоните самолетов на полк, так полком пойдете на север. Вдруг приходит приказ: «Перегнать на север 5 самолетов, на Балтику 6 самолетов и так далее». Нас разогнали. Потом приходит приказ: «13-й истребительный полк пе-



реименовать во 2-й перегоночный полк самолетов». Все! Фронтовое питание, выслуга, как на фронте. Мы гоняли целый год! Я перегнал 25 самолетов. Я был назначен командиром звена, и командующий Северным флотом наградил меня медалью «За боевые заслуги». Меня должны были к ордену Красной Звезды представить, а тут в августе 1944 года приходит приказ: «Пять экипажей направить на фронт». Ну, говорят, там заработаете. А мою Красную Звезду отдали секретарю партийной организации полка Хинченко.

В 51-й МТАП полетели командир эскадрильи, его заместитель и три командира звена. Четыре экипажа улетели в Новую Ладугу, а я один остался — у меня началось расстройство желудка. А меня стали лечить сульфидином, которой с аптек самолетных вытаскивали. Одна бабушка говорит: «У старшего сына была такая же картина, как у тебя. Одна бабка посоветовала красную смородину» — «А где взять?» — «У соседки есть». Она притащила эту красную смородину, съел полный стакан. Ем и чувствую облегчение. Поставили меня на ноги за две недели. Должна была эскадрилья с Дальнего Востока лететь на фронт, и я должен был полететь с ними. А они с вечера дали газу, им зарубили вылет. А мне говорят: «А ты лети сам». Вот так со штурманом и стрелком-радистом полетел. Прилетел в Ленинград. «Ваши уже улетели». — «Куда?» — «Не знаю, какое-то спецзадание у них». Я звоню в штаб ВВС, говорю: «Пригнал самолет, должен был идти на фронт. Что делать?» — «Сдайте самолет. Там стоит «Дуглас» Желтухина. Садитесь в самолет и летите в Москву». Прилетаю в Москву. «Твои в Новой Ладогее!» Сели на поезд и уехали в Ленинград. Приезжаем в Новую Ладугу. Летчики завтракают. Командир эскадрильи Мещерин говорит: «Быстренько

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

покушайте, и начнем тренироваться. Через 3 дня мы должны быть в Клопицах и ходить на боевые задания». Сделали несколько полетов на озеро, полетали на высоте 30 метров — высоте сброса торпед. Несколько раз бросали учебные торпеды. Некоторое время с нами были летчики 1-го Гвардейского МТАП. Сашка Пресняков, у которого было четыре ордена Красного Знамени, отнесся ко мне по-дружески. Рассказал, как ходить, как атаковать — передавал свой опыт, а я это мотал на ус. И это мне очень здорово помогло. Наш заместитель командира полка Соколов говорит: «Подумаешь, три-четыре ордена, пройдет месяц, и у меня будет не меньше». Что конкретно рассказывал? Не лезть на боевые корабли, а топить транспорты. Объяснял, как заходить в атаку, как выйти из нее... А Соколов полетел на задание. Между Таллинном и Хельсинки стояли сети, чтобы наши подводные лодки не могли выйти. Эти сети охраняли военные корабли, возле сетей стоял небольшой транспорт. Он полез топить этот транспорт. А военные корабли взяли и сбили его. Вот и все его ордена.

В начале сентября перелетели в Клопицы и начали летать на боевые вылеты. Вылетали так: шли по Финскому заливу, потом прижимались к Финляндии. Проходили на бреющем между кораблями, что сети охраняли и Хельсинки. Как проскочил их — там уже простор. На первый вылет пошел с Богачевым Сашкой. Я ведущий, а он у меня ведомый. Нашли транспорт. Я торпеду сбросил. Она, может, 10—15 метров по носу прошла и ушла, утонула. А Богачев с бомбами, чтобы топматчевым методом бомбить. Он близко бросил, бомба срикошетила и, вместо того чтобы попасть в корабль, перепрыгнула через корабль и утонула. Надо сказать, что торпедоносец и топматчовик

идут парой. В атаке топмачтовик на максимальной скорости идет на цель, а торпедоносец прицеливается уже по нему. То есть топмачтовик берет огонь на себя и дает возможность торпедоносцу подойти. У ведомого задача сложнее, и риск погибнуть у него больше.

— *Истребители вас сопровождали?*

— Сопровождали. Но обычно, как за сети нас вытолкнул в море, они возвращались, а мы дальше летели одни. Первый наш вылет закончился ничем. Шла эвакуация немцев из Таллинна. 22 сентября мы опять с Богачевым пошли на задание. Это был мой четвертый или пятый вылет, а всего я сделал 50 вылетов за всю войну. Так вот, напоролись мы на транспорта. Я торпедировал 7 тысяч тонн, а Богачев потопил тральщика. Надо сказать, что с Сашкой у нас было соревнование. Он меня обогнал на один корабль. Он закончил с 14 потопленными, а я с 13. Мы прилетели, доложили. Очень много кораблей было. Командир полка это услышал: «Все самолеты, которые есть, на вылет!» Я попал в группу к командиру полка. А вторую группу возглавил Мещерин. На караван заходили с двух сторон поперек курса, чтобы усложнить задачу зенитчикам. Шел 18 000-тонный колоссальный двухтрубный корабль, видимо с техникой и солдатами. Мы торпедировали его. Я и Ситяков двумя торпедами завалили этот транспорт. Мещерин тоже потопил транспорт, и его группа потопила сторожевой корабль. Из нашей группы Пудов вышел вперед. Потопил тральщик, но его подбили. Он пошел на транспорт, хотел врезаться в него, но не дотянул, зарылся в воду — и все, готов. Мы потеряли тогда один экипаж. Вот так за этот день я потопил 7 тысяч тонн и 18 тысяч тонн. Два корабля.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

За каждый корабль представление к награде. Орден Красного Знамени. Причем, чтобы засчитали его, нужно привезти фотоснимки. У штурмана в задней кабине были окна, у него был большой ручной фотоаппарат, которым он через эти окошки фотографировал. Если даже потопил, а снимков не привез, хоть подтверждение есть и истребителей, и экипажа — не засчитывалось. Считали, поврежденный. А это уже другой коленкор.

— *Когда попали торпедой, ждали, пока он утонет?*

— На снимке виден взрыв, да они быстро тонут. Вот лайнер тонул 40 минут — это долго. Но там ходил разведчик, фотографировал результаты. Так я потопил 5 транспортов (водоизмещение сейчас не помню). Факт тот, что за четыре получил 4 ордена Красного Знамени. А за пятый не знал, дадут или нет. У нас такое поверье было, что, как пошлют на Героя, обязательно соьбьют. И все руками и ногами отбрыкивались — только не Героя. В итоге 6 марта 1945 года дали Звезду. По сути дела, полгода на фронте, и в итоге оказался Героем Советского Союза.

— *Потери за этот период были большие?*

— За период нашего пребывания полк пополнялся трижды в количестве не менее 10 самолетов. Из первого состава осталось только 6 экипажей. Остальные ушли на дно.

— *Из-за чего несли в основном потери?*

— Истребители нас не сбивали, потому что было прикрытие нашими истребителями из 21-го истребительного полка, в котором были «яки» дальнего действия. Мы боялись зениток.

Вот смотри. В октябре Мещерин повел девятку на Либаву. Они потеряли три самолета. Немцы не ожидали, что мы наберемся такого нахальства на 30 метрах врываться в порт с бомбами и торпедами. На второй вылет девятку повел я. Страшно? Конечно, страшно было. Я пришел на свой аэродром на одном двигателе. Самолет был избит черт знает как. После этого через полчаса еще один самолет пришел. И еще один самолет сел на озеро Папес, возле Паланги. Экипаж остался цел, а самолет погиб. А шесть экипажей не вернулись! В этом вылете мы, пикировщики, истребители и штурмовики, потеряли 56 самолетов! За один только вылет!

После того как меня к Герою представили, я продолжал топить транспорта, но больше меня не награждали. Шли разговоры, почему, мол, экипаж Борисова не награждаете. Я линкор торпедировал, а мне дали только 10 тысяч рублей. Все экипажи наградили, а меня нет. Заместителем командира полка по летной подготовке, а потом и командиром полка был Орленко. Он говорил так: «Пока меня не наградят, я никого награждать не буду». Ну и хер с ним, зато жив.

Мы с Кольберга из Польши перебазировали обратно под Ленинград. Пришел транспорт, чтобы забрать моторы, запчасти для самолета. Командир полка Орленко с комиссаром Добрицким загрузили туда порядка 100 ящиков размерами со шкаф с барахлом, посудой, а запчасти не взяли. Мало того, ящики подписывали фамилиями летчиков: моей, Рачкова, Лобачева, хотя у нас никаких ящиков не было. Короче говоря, транспорт пришел, его сразу арестовали. Военный совет постановил снять Орленко с должности и впредь выше командира эскадрильи не назначать. Иванов, ко-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

торый у нас был начальником штаба, стал командиром дивизии. Он приехал, дал команду построить полк. Полк построили. Ему докладывает начальник штаба. А он говорит: «Товарищ капитан, я приказал построить полк командиру полка, а не начальнику штаба. Вызвать командира». Орленко идет, ссутулился: «Равняйся! Смирно!» Доложил. Иванов: «Вы можете быть свободным, вас Военный совет снял с должности». Тот отошел и стоит шагах в пяти. Иванов что-то говорил, потом поворачивается к нему, как закричит: «Убирайтесь вон!» Он ссутулился и вдоль всего строя пошел, пошел и ушел.

— Как вам «Бостон» в сравнении с Пе-2?

— Мне «Бостон» очень нравился! На Пе-2 маломощные двигатели по 1200 лошадиных сил, а на «Бостонах» — по 1800. Его можно было и как истребитель использовать. Мы в Колобжеке с заместителем командира эскадрильи истребительного полка над аэродромом устроили воздушный бой. Я на «Бостоне», а он на своем «яке». Он не мог мне зайти в хвост, а его всегда держал под прицелом! При убранном внутреннем моторе он мгновенно разворачивался. Я «Бостон» освоил до совершенства. Как-то поспорили, что я сяду основным колесом на фуражку. Для меня это было просто. Я говорю: «Фуражку — это маловато, положи туда еще часы». Я зашел — раз колесом, только осколки полетели. Взлетал я так. Ставлю триммер слегка на пикирование — и пошел разбег. Чувствую, что можно машину отрывать, но колеса еще касаются. Я шасси убираю — и она летит. Со стороны впечатление, что я убрал шасси во время взлета. Взлетели де-

вяткой, первый разворот надо делать, уже вся девятка в строю. Я задницей чувствовал свою машину.

Если сравнивать приборное оборудование, то «Бостоны», конечно, лучше. Радиостанции — так вообще никакого сравнения. На Пе-2 связываться с землей мог только стрелок-радист, и то морзьянкой, а летчик, по-моему, вообще никакой связи с землей не имел. На посадке «пешка» прыгала до тех пор, пока винтами об землю не ударится, тогда опустит хвост и побежала дальше. Очень часто случались отказы двигателей. У меня, когда мы еще тренировались на «пешках», загорелся двигатель. Обычно если двигатель загорелся, то через некоторое время он взрывается. Я отключил подачу горючего. А потом штурвал от себя и пошел на посадку под большим углом, а там — поле, пахота. Со старта видели, что самолет с дымом пошел к земле, потом облако пыли. Решили, что я взорвался. А я сел и давай песком закидывать двигатель. Затушил, сел на плоскости и курю. Подъезжают: «Ты что куришь?!» А потом привезли нас на старт. Гриша Акшаев, командир учебной эскадрильи (учебная эскадрилья была больше полка), построил всех, подзывает меня: «Молодец, все правильно сделал. Снимаю все ранее наложенные взыскания — и три дня отпуска». Старшине говорит: «Хочет спать, пусть спит. Гулять — пусть гуляет». Никакого контроля со стороны офицеров. Один день я побродил и пошел проситься летать.

— Про «Бостоны» хотел спросить. Не переделывали носовую часть, не застекляли?

— Нет. У нас не делали. Почему? Потому что это малоэффективно. Убрать столько пушек, пулеметов, посадить штурмана? Топмачтовик идет — лупишь из

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

пушек и пулеметов. Нам оружейники ставили 50 процентов боекомплекта трассирующих. И когда начинаешь стрелять, такое впечатление, что летит снап огня. А штурман пусть сидит себе там, сзади. Сделали ему блистер, он через него все видит — и двигатели, и как торпеда пошла. И потом, ему впереди страшно. А тут все-таки сзади.

— *Как погиб командир полка Федор Андреевич Ситяков?*

— Был туман, видимость метров 500, дальше ни хрена не видно. Командир полка решил послать в связи с погодой одиночные экипажи: заместителя командира полка Орленко, командира эскадрильи Мещерина и меня. Вот три человека, которые могли летать в сложных условиях. Короче говоря, пришли мы, доложили командиру полка. Он говорит: «Орленко, вы пойдете первым, потом Мещерин и Борисов третьим». Орленко говорит: «Товарищ командир, у меня что-то живот болит, я не могу». Он говорит: «Вон отсюда. Сам полечу. Я взлечу, посмотрю, как обстановка, и дам вам по радио команду». Потом взлетел и дал команду: «Отставить, ни один самолет в воздух не выпускать». И ушел. Возле Риги нашел транспорт. А там погода была лучше, и потопил этот транспорт. Дал по радио: «Такие-то координаты, потоплен такой-то транспорт. Возвращаюсь». Прилетел, прогудел над аэродромом. Там ни хрена не видно, ни леса, ничего. Принимает решение пойти в Финский залив и пробить облачность там. И пошел в туман, туман сливался с водой. Ничего не видно. Как шел, так и врезался. Он погиб, штурман погиб, а капитана Черкашина, начальника связи полка, выбросило. Но когда выбрасывало,



оторвало ноги. В это время там были рыбаки, оказали ему первую помощь. Перевязали ноги — и быстренько в Ленинград. Потом его вчистую списали. А Орленко остался за командира полка. Потом мы были возле Мемеля, там аэродром Грабштейн. Полоса была металлическая, американская. Орленко вызывает меня и говорит: «Товарищ Борисов, прибыло пополнение, надо же их вводить в строй. Вы займитесь молодежью, вводите их в строй. А я на это время заберу у вас штурмана, чтобы он съездил в отдел тыла Белорусского фронта. И там взял машину — неудобно ездить мне на грузовике». Я с молодежью работаю, технику пилотирования проверил, на полигон слетал. Дней 20 с ними ежедневно, а их было человек 10. Я их натаскал. Можно их уже посылать, по моим понятиям. Я доложил. Командир говорит: «Хорошо, как раз твой штурман приезжает». Штурман привез ему машину, и еще одну — двухместный «Фиат» для нас. Мы со штурманом садимся впереди, а стрелок-радист садится сзади в небольшой багажник. Так мы поездили дня два. Потом смотрю, забрал эту машину и поставил часового возле нее. Я прихожу, хочу взять, часовой говорит: «Иди к командиру полка, если он даст, тогда разрешу». Я пошел. Он говорит: «У вас документов нет на машину. Вы разобьетесь, а я буду отвечать. Поэтому я принял решение забрать машину». Я ушел. Потом прошло дня три. Я прихожу на КП — часовой стоит, а машины нет. Где машина? Командир поехал кататься. Потом он приехал. Я попросил немножко проехаться: «Да, говорит, ты плохо водишь, разобьешься еще». — «Как же плохо? Я и на «студере», и на «шевроле» езжу». Уговорили его, он разрешил мне ехать. Сел, поехал. Сам думаю, как же ее изувечить. В столб врезаться — сам можешь пострадать, в кана-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ву тоже нельзя. Еду так, даю газ полностью и резко выжимаю сцепление, мотор ревет, а потом дым пошел — и все. Я остановился, открыл капот, а там шатуны пообрывались, картер разбит. Едет на «шевроле» солдат. Остановился: «Командир, что такое?» — «Да вот что-то заглохла, не запускается». Подцепили ее, я сел в грузовик, а он в машину и шурует, пытается ее запустить. Она еще больше ломается. Прибуксировали ее к общежитию. Капот открыли — масло течет, шатуны торчат. Вдруг дневальный кричит: «Командир! Вас просит командир полка». — «Что там?» — «Заглохла машина». — «Приезжай получать задание на «шевроле». Я приехал на «шевроле», получил задание и улетел от греха подальше.

После этого началось. Как только сложное задание, он меня сует. Тут дают задание, идет транспорт, полторы тысячи тонн, и в охранении 3—4 корабля. Он меня вызывает: «Ваша задача — потопить этот транспорт». — «Есть!» И побежал. Со штурманом поговорили. Как заходить будем. Должен был лететь четверкой. Ждем команду, вдруг раздается звонок, Орленко говорит: «Через сколько вы можете вылететь на задание в район этой цели, навести группу и сфотографировать результат удара?» Мы побежали к самолету. Техники сняли чехлы, колодки из-под колес. Я стрелку-радисту сказал не связываться с землей, пока мы не придем в район цели. Он говорит: «Командир, а почему?» — «А то еще передумают, вернут нас». Пришли мы в район цели без торпеды, бомб, только с фотоаппаратом. Ходим высоко, чтобы не достали снаряды зениток. Радист кричит мне: «Командир, командир». — «Что такое?» — «Орленко в воздухе, идет с группой». Я говорю штурману: «Наводи Орленко на цель». Радист: «Орленко нам не отвечает». — «Давай радио-

грамму на штаб ВВС». Дали радиограмму, что нам не отвечают. Короче говоря, нашел Орленко рыбацкие шхуны и атаковал их. Обычно мы на них не нападали. Торпеда дороже стоит. А потом — маленькое судно, торпедой не попадешь, смысла нет. Это цель для штурмовиков, истребителей. Шанс самому погибнуть гораздо больше, чем по ним попасть, — на них тоже стояли пушки. Один экипаж сбили. Они ушли. Мы, соответственно, зафотографировали корабли и ушли домой. Оказывается, что получилось. Командир дивизии заметил, что меня суют во все дыры.

Он узнал, что Орленко меня хочет убить, грубо говоря, подставить. Он приезжает в полк. Рассказывал мне это Мещерин, который присутствовал при этом разговоре: «Получили точку?» — «Да». — «Какое ваше решение?» — «Мое решение — утопить этот транспорт. Для этого послать четверку». — «Слушайте мой приказ. Борисова послать на доразведку, с целью наведения группы на этот корабль. А эту группу поведете вы, с задачей потопить транспорт. А я жду здесь результаты». Комдив после этого вылета здорово ругал Орленко и дал ему пять суток ареста. После этого ему приказали так: впредь экипаж Борисова на задания не посылать, если даже будет приказывать начальник штаба дивизии, только если он сам пожелает лететь, пожалуйста, путь летит.

— *Как погиб экипаж Башаева?*

— Башаев и Арбузов погибли в конце апреля. Мы видели с аэродрома, как их убивают, и ничего не могли сделать. Их сбили зенитки корабля, который они потопили. Они приводнились. Послали два торпедных катера. Они пришли, подобрали весь летный состав.

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

А в это время в воздухе Ла-5 баражировали. Со стороны солнца зашли четыре «Фоке Вульфа-190». Они похожи на Ла-5. Эти обрадовались — смена на 5 минут раньше пришла. Помахали и умчались. А эти зашли бомбами и пушками и потопили эти два катера.

— *Ваш штурман, Рачков Иван Ильич, когда Героя получил?*

— За потопленный корабль летчик и штурман оба получают орден Боевого Красного Знамени, а стрелок-радист — медаль «За отвагу» или орден Красной Звезды. Рачков на один орден отставал: у меня четыре, а у него три. Как-то приехал представитель штаба флота по вопросам награждения. Рачков ему задал вопрос: «Вот, смотрите, летчик и штурман должны получать за потопление корабля одинаковое количество орденов. У меня командир получил 4 ордена Красного Знамени, а мне дали только три. Почему так получается?» Тот себе записал. Говорит: «Я разберусь». Прошло дня два или три, приходит приказ, ему четвертый орден дали. Конько, это штурман Богачева, тоже имел четыре ордена Красного Знамени. Героя мы получили все вместе, одним приказом — я, Рачков и Богачев. А Конько не получил. Почему? Оказывается, в наградном отделе работал однокурсник Конько, который не пропустил его наградной лист.

— *Экипаж у вас дружный был?*

— Я белорус, штурман украинец, а стрелок-радист Саша Демин русский. Полный интернационал. Демин после войны на гражданке работал радистом. Заболел раком и вскоре умер. А с Рачковым мы здесь, в Ялте, жили. Года три тому назад он умер.

— *1-й Гвардейский полк и вы примерно одни и те же задачи выполняли, как у вас с ними складывались взаимоотношения?*

— Никаких претензий и трений не было, дружеские отношения были. Они интересовались, что мы делали, как потопили, советовались с нами.

— *Вам приходилось летать на топмачтовое бомбометание?*

— Я только торпедоносцем летал. Я же начальство (смеется). Топмачтовики — простые летчики, которые обеспечивают мои действия.

— *Под «Бостон» теоретически можно было повесить две торпеды, у вас это не практиковалось?*

— Две торпеды — это уже перегрузка. Такое несколько раз применили только на Северном флоте. От этого отказались, потому что дай бог одну унести. К тому же маневренность самолета ухудшается, а после сброса надо же маневрировать. На близкое расстояние можно взять две торпеды, за счет бензина, но на Балтике этого ни разу даже не пробовали.

— *Вы не видели, чтобы под штурмовики вешали торпеды?*

— Я не видел. Ходит типа сказки. Даже теоретически это невозможно. Не потащит штурмовик. Торпеда весила около тонны. Штурмовик не возьмет тонну. Вот Ил-4 — этот мог брать.

— *Расскажите про вылет на линкор «Шлезия» 4 мая 1945 года.*

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

— Короче говоря, когда встал вопрос вылета на линкор, то вылетало две группы. Первую группу повел старший лейтенант Фоменко. А вторую группу повел я. Пять топмачтовиков с полутонными бомбами и я с торпедой. Макарихина Орленко отправил для наведения. Погода была паршивая. Мы взлетели, прошли немного. Макарихин отошел от меня на полтора километра, и я его потерял из вида. Тогда даю сигнал наводчику, что его не вижу. Он мне объясняет, где он. Но я же с группой не могу искать. Я действую самостоятельно, без наводчика. В штабе этот разговор тоже слышат. Мы атаковали. Видимость, конечно, была паршивая. Линкор пытался уйти от удара, сесть на мелководье. Фоменко бросает, у него торпеда зарылась в песок, стала бурлить. Моя торпеда пошла, и истребители, которые сопровождали нас, кричат: «Торпеда пошла». Потом взрыв. Фактически получив пробоину, линкор сел на мель, так там и остался стоять. На следующий день создают комиссию, с целью определения, что же попало в линкор. Заключение комиссии, что обнаружили там-то, такой-то площади отверстие, предположительно в результате взрыва торпеды или тысячекилограммовой бомбы. А тысячекилограммовых бомб никто туда не возил. Стало быть, взорвалась только моя торпеда!

— *Не хотелось пересесть на истребитель?*

— Я длинный, а в истребители брали тех, которые поменьше ростом. Не думал тогда об этом. Мое стремление было быть летчиком. А на чем летать — все равно.

— *Мины вы ставили?*

— Я мины не ставил. На постановку мин летали Мещерин, Орленко, Тимофеев. Три экипажа, которые специализировались на постановке мин. Причем они их ставили в ночное время, а я ночью тогда не работал.

— *Летали в спасательном жителе?*

— Всегда.

— *Торпеду с какой дистанции бросали?*

— Бросали с 600—800 метров, а бывало и с 1200, это если зениток много. Что получается? Я сбросил торпеду, самолет на 1000 килограмм становится легче и «вспухает» — резко набирает высоту. В этот момент надо прижимать его к воде, кто это делал, тот остался жив, а кто «вспухал», тех убивали. Прижимались к воде так, что винтами ее касались. Вот тогда выходили из боя без повреждений. Все трассы идут сверху. Потихонечку, блинчиком разворачивайся, отошел на 1500—2000 метров, тогда можно набрать высоту. Если не успел развернуться, перескакивай через корабль. Перескочил — и снова прижимайся.

— *Бывало такое, что немцы стреляли из главного калибра, чтобы водяные столбы ставить?*

— Это только на подходе. Артиллерия крупного калибра ставила водяные столбы на большом расстоянии от цели. Маневрировали среди столбов. Бывало, что наткнется самолет на столб...

— *С какой дистанции от цели начинался боевой курс?*

— В тот период времени у нас не было никаких прицелов. Впереди делали пластинку из целлулоида,

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ноль и потом деления. Самодеятельность. Все на глаз. Вот почему я в первом вылете промазал и торпеда прошла по носу. Конечно, непосредственно перед сбрасыванием никаких маневров. Торпеду мы бросали на скорости где-то 190 миль (примерно 300 километров в час). Меньше нельзя. И высота 30 метров. Больше ни в коем случае, можно сделать 25 метров, лучше будет. А если выше сбросишь, то торпеда войдет в воду под большим углом, и, пока ее гироскопы на поверхность выведут, она сделает глубокий «мешок» и может поднырнуть под корабль. Такое было — дальше побежала и там утонула. Все — пропала торпеда.

Боевой курс продолжался 10—15 секунд. Тут даже трудно объяснить. Это все на практике отработывалось, летчик должен это все чувствовать. Почему меня и Богачева считали мастерами торпедных ударов.

— *Сколько в эскадрилье торпедоносцев?*

— Я, Богачев, командир — три и еще пара человек. Человек пять. Остальные топмачтовики. Молодые.

— *Впереди у вас пулеметы, пушки стоят, в какой момент открывали огонь по кораблю?*

— Топмачтовик с 1000 метров начинает стрелять. Бросает примерно с расстояния 250 метров. Они всегда проскакивали или по носу, или по корме корабля. А кто и напрямую.

Я не мог стрелять, потому что у меня всегда впереди самолет.

— *Потери среди торпедоносцев меньше, чем среди топмачтовиков?*



— В первое время потери топмачтовиков были больше. А потом, когда они раскусили, так они топмачтовиков не трогают, а бьют по торпедоносцам.

— *Что вы можете сказать о Полюшкине?*

— У него четыре ордена Красного Знамени, но это был безалаберный летчик. Что-то невероятное! Никаких правил не соблюдал. Машина болталась как хочешь! Но именно поэтому по нему было трудно стрелять. И он выходил невредимым из боя за счет безалаберного полета. Как проверять технику пилотирования — это ужас!

— *Приметы, предчувствия, суеверия были?*

— Никаких предчувствий у меня не было. Никаких талисманов. И водку редко когда пил. Только когда взбучку дадут, а еще если кто-то погибнет, то 100 грамм выпивал за ужином, а потом в казарму. Жили все вместе, квартир не было. Летчики, офицерский состав — отдельно. Стрелки-радисты, срочной службы — тоже отдельно. Технический состав тоже отдельно.

— *Стрелки и летчики в одной столовой питались?*

— В одной. Один ряд столов, второй ряд и третий ряд. В двух рядах летчики и штурмана питаются, а третий ряд — срочная служба. Рядом. По точно такой же норме.

— *Женщины в полку были?*

— Были. Бывало, что получали такие письма из дома: «Что там, нет мужчин, что ли? Ты давай, ребенка займай, и отправят домой». По беременности уезжа-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

ли, но немного. У нас для них условия хорошие были. Они обычно в штабе работали писарями. Книжки оформляет, полетные листы и прочее.

— *Что делали в свободное время?*

— Его почти не было. За день так намотаешься, что еле до койки дойдешь. Поужинаешь и спать. Танцы были, когда плохая погода. С солдаточками, были военнопленные в БАО. С этими пойдешь, потанцуешь. Кино смотрели. Каждый вечер крутили кинофильмы. Кто во что горазд.

— *Что для вас война?*

— Это самая настоящая опасная, тяжелая работа. Когда боеприпас подвешивали, то удовольствия мало. Это естественно.

— *Домой письма писали во время войны?*

— Мать и сестра были на оккупированной территории. Дом наш разобрали. Фактически я их нашел после войны.

— *Поиск целей осуществляли на какой высоте?*

— До 50 метров, не больше. С 50 метров перейти на 30 можно, а если выше подняться, то потом надо перестраивать зрение — трудно определить высоту над морем.

— *Что считалось боевым вылетом?*

— Когда идешь на задание. Даже если цель не нашел, все равно считалось боевым вылетом.

— *Доводилось вам с торпедами садиться?*

— Да. Раза два садился. Посадка с торпедой не представляла собой никакой опасности. Для того чтобы она взорвалась, должна в воде пройти метров 100. В носовой части, где 300 килограмм взрывчатки, крыльчатка есть. Когда она в воду вошла, за счет трения эта крыльчатка сворачивается. Как только она свернется, то приходит в боевое положение. А для того чтобы сбросить торпеду не в воде, а на суше, аварийно, то высота должна быть не менее тысячи метров. Когда ее на высоте 1000 метров сбросишь, чека выдержит, она падает, за счет воздуха крыльчатка сворачивается, потом ударяется об землю и взрывается. Ее можно использовать как бомбу.

— *Ночных вылетов на торпедные атаки не было?*

— Нет. Бывало, вылетали утром, еще темно, пока идем, уже рассвет в районе объекта. После войны мы тренировались, торпедометание в ночное время по лунной дорожке. И вот спускаешься на высоте 30 метров и идешь по лунной дорожке на корабль. На «Бостонах» были хорошие точные альтиметры.

— *Локаторы применяли на «Бостонах»?*

— Не было у нас. После войны 4 года ночью летали, а на пятый год меня списали из боевой авиации, годен только в легкомоторной и транспортной авиации.

— *После потопления «Шлезина» были боевые вылеты?*

— Были. По-моему, два вылета. Вылеты были с боеприпасами, с торпедами, с бомбами ходили на пат-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

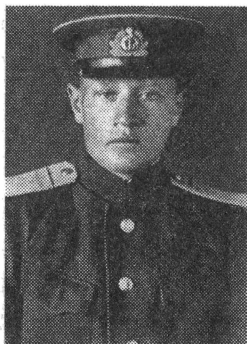
рулирование. Загоняли немецкие корабли в порты, чтобы они сдавались. Как только объявили конец войны, они все ушли в море, только бы советским не достаться.

— *Как вы относились к сухопутным, армейским летчикам?*

— Иной раз садились на военном аэродроме. Спрашивают: «Как вы летаете над морем на сухопутном самолете? Если мотор откажет, что будешь делать?» — «Буду лететь на одном моторе. Выпью стакан спирта и полечу дальше». — «А если второй мотор откажет?» — «Выпью второй стакан, а после двух стаканов и море по колено». Так шутили. Отношения были нормальные, трения никакого не было.

— *Бортовой номер своей машины помните?*

— Я всегда летал на одной, 27-й.



**УРАНОВ**  
**Алексей Сергеевич**

Я родился в 1924 году в Пензе. Отец у меня был чистокровный пензяк, лесничий. Он окончил пензенский техникум, всю свою жизнь был лесничим и прошел три войны: империалистическую, Гражданскую, и в Отечественную его тоже взяли, он был капитаном запаса. Мы жили под Ульяновском, в небольшом городишке Корсун, — там он и работал в лесничестве. Кстати, он двоюродный брат Николая Павловича Задорнова. Мишка мне является троюродным братом, у нас прямое родство по отцам.

В Корсуне я на «отлично» окончил среднюю школу. Кстати, эти периферийные школы, в глубинке, были очень хорошие. Преподавательский состав был прекрасный.

Когда началась война, мой 24-й год не призывался. Я пошел добровольцем. Вместо выпускного бала — военкомат. Причем я подал заявление в Высшее военно-морское училище имени Фрунзе в Ленинграде. Мне пришел вызов, а немцы уже под Ленинградом. Отец мой, старый вояка, говорит: «Куда ты, дурак, поедешь? Перекроют ленинградскую железную дорогу, и все, останешься там». Но я был непреклонен. Нас таких собралось 300 человек в подвале в церкви на

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

берегу Невы. Тяжко было. Поставили часового, никого не выпускали, но денег дали, и мы через этих часовых папиросы покупали. Из этих 300 человек отпустили только двоих: меня и одного куйбышевского парня, — потому что мы не призывались, а приехали добровольно. Остальные ребята, 23-го, 22-го годов, они все там остались, а я успел, по сути дела, последним эшелоном уехать. Вернулся домой и опять в военкомат. И уже они направили меня в военно-морское авиационное училище имени Молотова в Перми. В этом училище нас учили 7 или 8 месяцев радиотехнике. Мы изучали отечественные радиостанции, и учеба там была интересная.

— *В училище голодно было?*

— Нет, нормально кормили. Начальником училища был генерал-майор Квада. Располагалось оно на берегу Камы в хороших корпусах из красного кирпича. Я, пацан, попал туда в 17 лет, — мне было грустно. Выйдешь за территорию на берег Камы. Река течет до нашей Волги... Подумаешь: «А как там сейчас дома?» Конечно, грустновато было... Жили мы дружно: среди курсантов никаких споров не было. Очень хороший там был преподавательский состав, очень хорошо учили радиотехнике. Когда под Москвой было совсем тяжело, нам выдали оружие, обмундирование, и мы, в общем, дня два жили в ожидании того, что вот-вот нас погрузят в теплушки и повезут под Москву. Положение было тяжелое — прикрывались курсантами. Если бы я в Ленинграде остался, то сейчас с тобой не разговаривал. Из тех ребят, кто там был со мной, никого в живых не осталось. Училище оставили заканчивать

только старшие курсы, а младшие бросили на фронт в пехоту...

Наш выпуск был ускоренный — в мае 1942 года нам уже присвоили звание сержант и направили на фронт. Я попал в 13-й полк ВВС Северного флота, входящий в состав особой морской авиационной группы (ОМАГ) Северного флота, на должность механика эскадрильи по радио и радиолокации. Полк летал на высотном истребителе, перехватчике Пе-3. На Пе-3 стояли передатчик РСБ и приемник УТИ. Стрелок-радист сидел в хвосте. У него за спиной здоровый ящик передатчика: шкала, лимбы. Приемник с правой руки, так более-менее удобнее крутить. И надо было очень хорошо фиксаторами закреплять, чтобы настройка не сбилась на рулежке, когда машину трясет.

На боевые вылеты летать не приходилось. Я был в наземном экипаже. В 1943 году полк переименовали во 2-й перегоночный и бросили на перегонку. Я стал летать как стрелок-радист и одновременно был радиотехником — мог что-то подремонтировать.

Участие в перегонке приравнялось к участию в боевых действиях. Существовало два перегоночных маршрута: северный, Алсиб, и южный — через Иран. Мы были на северном. Из США до Красноярска самолеты перегоняли летчики 1-й перегоночной авиадивизии, которой командовал знаменитый полярный летчик Мазурук. Вся эта дивизия состояла из 5 строевых полков и 1 транспортного, а штаб дивизии находился в Якутске. Мы же в составе 2-го авиационного полка перегонки самолетов ВВС ВМФ лидировали истребители «Аэрокобра» и перегоняли самолеты «Бостон» в строевые части морской авиации, на фронтовые аэродромы. В основном — на Северный флот, в Заполярье, реже на Черное море и на Балтику. В Краснояр-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

ске (где находился главный перегоночный центр всей трассы) мы получали маршрут до Новосибирска. Взлетев с красноярского аэродрома, мы, как правило, делали разворот над знаменитыми столбами и брали курс на Новосибирск. Маршрут перегонки был довольно сложным — под крылом сплошная тайга. Строем в 7—9 машин мы шли за ведущим, который старался придерживаться единственного здесь ориентира — Транссибирской железнодорожной магистрали. Говоря авиационным языком — приходилось идти по «компасу Кагановича»: через Ачинск, Боготол, Мариинск, Анджеро-Судженск и станцию Тайга. Тут 2 часа 45 минут летишь, а подлетая к Новосибирску, видно, как граница тайги проходит по Оби. За Обью уже лесостепная зона, потом она переходит в Барабинскую степь. Дальше на Омск. После взлета в Толмачово мы держали курс по прямой, точно на Омск, и, минуя реку Чулым, выходили на огромное озеро Чаны. Как правило, наш ведущий экипаж, состоящий из опытных фронтовиков-североморцев, использовал полет над озером для тренировки молодняка — наших молодых экипажей, имитируя торпедную атаку. Ведущий снижался до бреющего полета, и за ним, повторяя маневр, приходилось идти так низко над водой, что от винтов по поверхности расходились дорожки. До сих пор в глазах стоит такая картина: прекрасное солнечное летнее утро, девятка «Бостонов» идет в строю на бреющем. Мы перескакиваем островок, и мне из кабины отлично видно, как с перепуга на дно большого баркаса, стоящего за островом, падают рыбаки — целая рыболовецкая ватага в 6—7 человек, напуганная ревущей над головой воздушной армадой. В Омске мы снова садились на дозаправку — и в Свердловск. Это знаменитое Кольцово, где мы часто



ночевали. В 1944 году там мы встретили Покрышкина и Речкалова.

Мы также лидировали «Кобры», по 10—12 штук. В чем там собака зарыта? Летчик может просто ориентировку потерять, а у нас же штурман в составе экипажа. А чтобы им с нами сравняться по дальности, у них были подвесные бачки по 700 литров. Все взлетали, становились в круг, выстраивались в походный порядок. Мы идем спереди, а они, как цыплята за клушой, пеленгом по 5—6 машин, косяком за нами. Я сижу, слушаю. У нас один раз был необычный маршрут. Мы взлетели с нашей базы у станции Тайнчи и полетели на Орск. Маршрут такой, что 200—300 километров идет сплошная выжженная пустыня, ничего нет! Истребители трепаться любят, а тут я слышу, что они стали затихать. Разговоров меньше и меньше. Перепугались — поняли, что если сядешь на вынужденную, то три дня надо идти, и никуда не придешь. Вдруг штурман говорит: «Алеха, передай истребителям — впереди Орск». И как только они услышали, что впереди Орск, — заблажили, заговорили.

На маршруте нас, перегонщиков, часто поджидали очень сложные погодные условия: зимой — морозы, низкая облачность, угроза обледенения, снегопады; летом — туманы, дым лесных пожаров, дожди. Отклоняясь от курса, нам приходилось обходить грозовые фронты. Но особенно в сибирские морозы доставалось летчикам-истребителям, перегонявшим «Кобры». В тесной холодной кабине, при многочасовом полете было очень трудно согреться, несмотря на теплую летную экипировку. А каково было техсоставу, который трудился в тяжелейших условиях! В общем, перегоняя или лидируя самолеты, от Красноярска мы шли на Омск, затем в Свердловск (Кольцово), а по-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

том Казань и Москва. Нашим аэродромом в Москве было Гольяново в Измайлове, — сейчас он застроен. До сих пор где-то в районе Щелковского шоссе и Си-реневого бульвара можно рассмотреть и опознать здание, бывшее когда-то нашим штабом. Именно из этого здания нам, стоящим в строю у самолетов, штабные начальники приносили секретный пакет из Наркомата Военно-морского флота. В пакете находился приказ: куда, на какой флот, на какой полевой аэродром нам лететь дальше. С фронтовых аэродромов обратно в Красноярск, и нас, и летчиков-истребителей, перего-нявших «Кобры», как правило, возил такой полковник Кошелев со своим экипажем. Командир Ли-2, старей-ший летчик морской авиации, — он еще Ленина знал. Такой солидный мужик! Мы в Кольцово сидим утром, опохмеляемся, вдруг Кошелев заходит: «Ну что? С у-тра? Как не стыдно? Ой, ребята, я тоже с удовольстви-ем». У Кошелева был стрелок-радист Костя, опытный сверхсрочник. Он все время с ним — все его рассказы знает. И вот Кошелев с нами там сидит, выпил и начи-нает свой очередной рассказ. Костя так смотрит: «Полкан, не пизди». — «Костя, было! Ну было!» Пред-ставляешь?! Это старшина — а это полковник. Вот что такое морская авиация! Какая дружба в полку была! Великая дружба! Когда ты в составе экипажа, в кото-рый входят летчик, штурман, стрелок и радист, — это большое дело.

— *Радиотехника была такая, которую вы изучали в училище?*

— Нет, в училище наша была, американскую-то мне потом осваивать пришлось. У американцев надо было настраиваться, менять секретные волны, кото-

рые нам давали, переходить на них. У них все было очень просто — все было унифицировано. Был радио-полукомпас фирмы «Бендикс-радио» для выхода на приводную радиостанцию. Радиостанция SCR-274N стояла в отдельном отсеке фюзеляжа, а не в кабине стрелка. Она стояла и на «Бостоне», и на истребителе — на «Кобре». На бомбардировщиках три одинаковых передатчика, три приемника. Первая волна тебе дается с аэродрома вылета. Ты запрашиваешь старт, разрешение на взлет. Второй приемник и передатчик ты настраиваешь на волну внутри группы. А третий — на аэродром посадки. Все, больше ничего не нужно. Понимаешь? Когда ты все настроил, зафиксировал, любой член экипажа может переключиться на радиостанцию, держать связь. Очень удобно было!

Были, конечно, сложности с освоением техники. Английский мы ни хрена не знали: «On», «Off», мили, галлоны — все это надо было переводить, знать. Летчикам, конечно, сложно было, но ребята, молодцы, быстро освоили технику пилотирования. У нас только одна машина во время перегонки погибла, но экипаж выпрыгнул. Кроме того, у «Бостонов» А-20С отсутствовала кабина штурмана, и при их перегонке для лучшего обзора штурманы ложились за спиной летчика в гаргрот без парашюта, который оставляли в кабине стрелка-радиста. Конечно, это было нарушением безопасности полетов, но другого выхода не было. Потом эти машины на фронтовых аэродромах силами ПАРМов быстро переоборудовались установкой передней кабины для штурмана.

— *«Бостоны» с какими знаками приходили?*

— С американскими: синий круг и белая звезда. Мы ничего не делали, не перекрашивали, просто от-

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

гоняли на фронт. На одной машине было две надписи крупными белыми буквами, вырезанными из миткаля. На носу было написано «*Не вазьмешь!*», а на киле большими буквами: «*Хрен дагонишь!*» И мы эту машину так пригнали на фронт, и ребятам в Ваенге сдали, — фронтовики были довольны. Видимо, эти надписи с грамматическими ошибками сделали ребятаги русского происхождения, работающие на заводе.

— *При освоении техники пользовались инструкциями?*

— Инструкции были, конечно, но переводчика не было. У нас два человека немного знали язык — майор Нахатович и инженер полка. Они эти инструкции немножко разбирали и потом ребятам это рассказывали. Все машины приходили оборудованные шикар-но: у них там и светофильтры, и разные занавесочки, и шторы, пепельницы для курения в полете. В шлемофонах они не летали. Шлемофон на башку давит страшно! Например, от Красноярска до Новосибирска примерно 2 часа 45 минут лета, и когда ты в шлемофоне, тебе башку надавит ужас. А у них были хорошие наушники с мягкими «лопухами»: ларингофоны пристегиваешь и летишь.

— *В комплекте были американские куртки?*

— Нет. Дело как было с машинами: они к нам попадали через вторые руки. Даже не вторые, поскольку было 5 этапов, — они к нам только как в шестые руки попадали. Что было? В кабинах, как правило, висели часы-штамповки — это они часто оставляли. У меня в кабине, у стрелка они клали журналы «Life» с красотками и много блоков сигарет «Кэмел». Там же виргин-

ские табаки. А в то время с табаком было плохо, поэтому мы ходили как кум королю. Что еще клали? Громадные, на весь самолет, белые маскировочные чехлы. Была аварийная радиостанция. Если ты сел в степи и нужно поднять антенну, для этого был коробчатый змей из красивого оранжевого шелка. Мы потом себе плавки из него шили. И шли еще продукты, очень хорошие бортпайки «АВС»: завтрак, обед и ужин. Шикарные консервы были, в коробках: завтрак — «А», обед — «В», ужин — «С». Еще там были очень хорошие бортаптечки с уникальными лекарствами — сульфидные препараты и так далее, антибиотики были. Для технарей два металлических чемоданчика, отвертки с красивыми пластмассовыми ручками, мощнейший Г-образный фонарь, который давал луч на сто метров. И это то, что нам оставляли! А что там до первых перегонщиков?

— *Разрешалось смотреть журналы?*

— Конечно. Кто же мог чего запретить? Политотдел? Мы в основном базировались на Тайнчи, — у нас там был «гарнизон». Там мы получали обмундирование, отдыхали, клуб работал. Кроме нашего полка, там был БАО. Был основательно обустроен аэродром, расположенный в ровной, как стол, казахстанской степи. Были все необходимые штабные, базовые и прочие гарнизонные службы, размещенные в зданиях поселка Новосухотино, в нескольких километрах от аэродрома. Имелась базовая радиостанция, выполняющая также роль приводной, медсанчасть с небольшим стационаром, прочие службы. Личный состав всех трех эскадрилий нашего полка размещался в землянках, сооруженных в свое время прямо в центре поселка. «Гостиничный сервис» был, конечно, относительным, однако

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

в суровые и ветреные казахстанские зимы у нас было тепло, а это главное.

Командовал нашим полком полковник Петр Семенович Карнаухов, летчик от бога. Это был волевой, решительный и заботливый командир, «слуга царю, отец солдатам»! Зимой нам пригнали 2—3 «Митчелла». Это такая двухкилевая дура, в которую поставили 75-миллиметровую пушку. В экипаже летал заряжающим артиллерист. Вообще Б-25 использовался в авиации дальнего действия. Дальность полета у него была 2,5 тысячи километров, на нем возили грузы югославским партизанам. Одна машина долго у нас застоялась на стоянке, а я как раз был на аэродроме: крутился, что-то делал. Командир увидел меня и говорит: «Полетели со мной, я буду сейчас облетывать, машина застоялась». — «Слушаюсь, товарищ полковник». Залез в кабину, мы взлетели. День солнечный, хороший. Чуть-чуть набрали высоту, немножко отошли от аэродрома. А он охотник — и вдруг увидел стаю волков. И вот он начал эту стаю гонять! На бредущем, буквально по вершинкам мелкого кустарника в этой степи, он гонял на бомбардировщике эту стаю. Я страху натерпелся — не передать! У меня кусты прямо рядом! Рукой дотянуться можно! Волки одурели, но потом, к моему и их великому счастью, им удалось таки отделаться от нас и залечь в кустах в какой-то ложбинке. Я думаю, что и до сих пор, даже и теперешнее поколение степных волков этой стаи должно смертельно бояться летящего над ними самолета! Полковник заржал, остался доволен. После этого мы по полной программе облетали машину и вернулись. Сам полковник поддерживал железную дисциплину, а тут просто похулиганил, — ему, видимо, хотелось не-

множко расслабиться. Расслабился, показал, конечно, летное мастерство.

Политотдел полка возглавлял майор Михайлов Леонид Васильевич, бывший летчик. Это был добрейшей души человек, внимательный и отзывчивый. А инструктором политотдела, то есть парторгом полка, был бывший флагманский стрелок-радист капитан Иосиф Яковлевич Хинчин, награжденный орденом Боевого Красного Знамени еще в июле 1941 года. Оба они были, так сказать, настоящими комиссарами от авиации, заслуженными офицерами. Мы чувствовали, что они о нас заботятся, особенно об отдыхе и досуге. Ведь график поставки на фронт максимального количества самолетов был жестким — полеты были почти непрерывными. Поэтому хотя бы краткосрочный отдых был просто необходим. К тому же — молодость. Многим из нас было еще по двадцать — и особой популярностью, безусловно, пользовались танцы: местные партнерши шли нарасхват. Почти ежедневно шли кинофильмы. К тому же у нас талантливые мужики были: певцы, музыканты, артисты, плясуны, поэты, чтецы-декламаторы. Нашим признанным полковым поэтом был штурман старший лейтенант Кронид Обойщиков. Он об этих днях даже целую шуточную «перегоночную» поэму сочинил:

Похудевший, спички тоньше, уложив в мешок харчи,  
Собирался перегонщик на работу из Тайнчи.  
Нет, его не провожали ни семья и ни жена,  
Лишь дорогу освещала казахстанская луна.

У нас был самодеятельный кружок на базе этого клуба. Мы поставили «Без вины виноватые» — серьезную драму Островского. В роли Григория Незнамова

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

был флагманский стрелок-радист Василий Орел, а в роли Кручининой — жена начальника базы Комова. Роль Шмага играл начальник штаба полка — майор Пашин. Я же, как художник полка, был у них гримером. Все прошло на «ура», и мы побывали на гастролях как в окрестных поселках, так даже и в соседнем городе Кокчетаве.

— *Вы сами рисовали на самолетах?*

— Для меня было несчастьем, что я умел рисовать. Мой начальник связи капитан Лобалюк требовал, чтобы я все время был на полетах. Мне нужно быть на старте, а меня начальник штаба — хренак: чертить график, составлять что-то... За меня даже драчки были: «Что ты его забираешь? Он мне тут нужен, на полетах!» Рисовал я, конечно, много, все газеты оформлял. Способности были, почему потом и в архитектурный попал. Правда, на самолетах я ничего не рисовал.

— *Приходилось возвращать самолеты?*

— Обратного ничего не гоняли. О чем ты говоришь? Куда возвращать? Я вот о чем расскажу: в августе 1944 г. приказом командующего ВВС ВМФ генерал-полковника авиации Семена Федоровича Жаворонкова из нашего перегонного полка были направлены на фронт 5 экипажей для усиления вновь сформированного на Балтике 51-го минно-торпедного авиаполка, входящего в состав 8-й минно-торпедной Гатчинской Краснознаменной дивизии. И уже 22 сентября в районе Таллинна экипаж младшего лейтенанта Миши Борисова за 2 боевых вылета в течение одного дня торпедировал два крупных транспорта противника водоизмещением в 7 и 18 тыс. тонн. А в паре с Миш-



кой действовал экипаж младшего лейтенанта Сашки Богачева: ему очень везло, он в основном действовал как топмачтовик, расчищал дорогу. Экипажи, конечно, были слетанные и действовали слаженно. Помогло что? Они много летали во время перегона, уже выносливость выработалась — беспрерывно же летали. Отсюда у них и богатый пилотажный опыт, и машину они уже знали прекрасно. Командиры экипажей в полку были очень опытные. Из лучших могу назвать Мещерина, Буяненко, Крылова, Антоненко, Макарихина, Клементьева, Патратьева. Они учили тех, кто приходил из летных училищ. И, конечно, когда они на фронт попали, то по сравнению с ребятами, которые только с училища приходили, они были сильнее.

Почему «Бостоны» сыграли большую роль в морской авиации? До «Бостонов» были ТБ-3Б — «букашка», ДБ-3Ф — «эмка» так называемая, был Ил-4. Видел ты картину «Торпедоносцы»? Кстати, режиссер этого фильма очень точно северную обстановку передал, — он сам штурман, был на Севере. ДБ-3Ф — они горели очень сильно, и вооружение не очень, и скорость не та... «Бостон» же строился как фронтовой бомбардировщик-штурмовик. У него спереди стояли четыре 20-миллиметровые пушки и два крупнокалиберных пулемета «Кольт-Браунинг» калибра 12,7 мм, тоже 6 точек, плюс спарка таких же пулеметов стояла в кабине стрелка-радиста. У Мишки (он мне в свое время рассказывал) было как: вот он атакует, зенитный огонь сильный, он просто носик направлял, давал залповый огонь и сметал всю прислугу вместе со спаренными пулеметами. Очень сильно была вооружена машина! Она была очень маневренной, и скорость была больше, чем у ДБ-3Ф... Когда «Бостоны» на фронт попали, то они шороху много сделали. Машинами все владели

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

безукоризненно, а значит, умели маневрировать под зенитным огнем. Топили транспорта, сторожевики, уничтожали железнодорожные эшелоны. Но за месяц из 27 экипажей 51-го полка 11 ушло на дно... И я еще понимаю, что ребятам помогло то, что это было уже ближе к концу войны: это 1944 год, немцев уже вроде начали гнать. Но все равно — там были страшные потери, страшнейший зенитный огонь! В наш 2-й перегоночный авиаполк в июне 1944 года с Дальнего Востока прибыла эскадрилья капитана Михайлова. Летчики быстро переучилась на А-20Ж, активно участвовали в перегонке самолетов по «Алсибу». В октябре 1944 года они перешли в 51-й авиаполк. Несмотря на весь их опыт, из девяти погибло пять экипажей, в том числе экипажи самого комэска капитана Михайлова и лейтенанта Иванова, одного из братьев-близнецов, летавших бок о бок в этой эскадрилье...

Полк участвовал в прорыве блокады Ленинграда, в освобождении островов Бьеркского архипелага и Финского залива, Моонзунда и прибалтийских республик, очень много — в Курляндской и Кенигсбергской операциях. Полк действовал по всей акватории Балтийского моря, его операции включали удары по Данцигской бухте и в апреле 1945 года — по Свиномюнде: там двадцать «Бостонов» А-20 в ударную группу входило. Потом «Бостоны» активно использовались и Тихоокеанским флотом: в том же 1945 году, в войне с Японией. Всего за войну у Борисова 13 потопленных кораблей и судов, последним он торпедировал старый линкор «Шлезииен» в Померанской бухте. Это последняя военная суббота, — по-моему, было 4 мая 1945 года. И Богачев столько же потопил, включая плавбазу «Мемель» вместе с подводной лодкой.

— Когда делали последние перегоны?

— Еще в 1945-м гоняли «Летающие Крепости» Б-29 — я на них был, на обеих этих машинах, и внутри был. Их гнали по личному приказу Сталина. На основе их по сталинскому приказу потом стали выпускать Ту-4. 847 машин сделали, сдули один к одному! Пять таких машин за все время пришло. Когда одну из них посадили, из Владивостока приехал консул. Ребята-очевидцы рассказывали: их командир построил экипаж, их там 11 человек. Построил, консул буркнул что-то по-английски, повернулся и ушел. Наши знатоки тут же перевели: «Родина это вам никогда не простит».

Последние модели гнал майор Моржаков, а я был на предыдущих двух машинах. Первую машину гнал полковник Редадь. Он был в нашей авиации инспектором по пилотированию, вторым летчиком у него летал Моржаков. Первая машина, которую Редадь гнал, — там американский экипаж, когда чувствовал, что у нас будет садиться, он все пилотажно-авиационного оборудование побил, за борт все побросал. Поэтому он еле-еле эту машину сюда в Москву пригнал. А вторая машина, что Моржаков гнал, это была Б-29Ф, последней модели, модернизированная. Она как с иголки была. В кабинах парашюты, личные вещи экипажа. На меня особое впечатление произвела подзорная труба: она такая медная, антикварного качества. Я сразу вспомнил довоенную картину «Дети капитана Гранта» — у Паганеля была такая.

В авиации я прослужил 8 лет: 4 военных года, потом промежуток год был, а потом еще на три года остался на сверхсрочную. Потому что я летал старшим

## Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ

---

сержантом! Был приказ Сталина — никого из морской авиации не демобилизовывать. Поскольку я был сверхсрочником, а мы в Кронштадте стояли, я имел право жить на частной квартире. Мне уже прилично платили, как старшине: к этому времени я уже был старшиной-сверхсрочником. И больше того: в 1949 году я демобилизовался как отслуживший свой срок старшина-сверхсрочник, а ребят еще задержали до осени.

Это мне страшно помогло. Я в мае выскочил и приехал в Москву — у меня здесь тетка жила на Арбате. Я у нее временно устроился, подготовился, ходил в архитектурный институт. Гипсы я никогда не рисовал, а нужно было Сократа рисовать. И вот я сидел, руку набивал. Поскольку аттестат у меня был отличный, экзамены не нужно было сдавать, только рисунок и черчение. Помогли московские ребята, которые уже учились, — так что я руку набил и даже на четыре с плюсом нарисовал рисунок. Поступил нормально, учился вместе с Данелия. В 1955 году я окончил институт и потом 31 год проработал в авиации, поскольку попал в 10-й союзный проектный институт. Мы проектировали заводы авиационного приборостроения и агрегатостроения по всему Советскому Союзу. Построили колоссальное количество очень хороших заводов! В Чебоксарах завод по моему проекту получил Государственную премию Совета Министров СССР: я лауреат Госпремии 1981 года.

Из нашего полка Героями Советского Союза стали Евгений Францев (посмертно), Александр Богачев, Михаил Борисов, Иван Рачков. А полными кавалерами ордена Красного Знамени (то есть получившими по четыре таких ордена) стали летчики-инструкторы Федор Макарихин и Константин Мещерин. Таких же на-

град был удостоен еще один перегонщик — штурман экипажа Богачева лейтенант Николай Иванович Конько. Еще раньше Героем стал прекрасный летчик нашего полка Константин Усенко и дважды Героем — бывший командир полка Василий Раков. А я за всю войну получил орден Отечественной войны — больше у меня никаких наград нет.

## **СОДЕРЖАНИЕ**

|   |     |
|---|-----|
| ПШЕНКО Владимир Арсеньевич . . . . .    | 7   |
| ВАУЛИН Дмитрий Петрович . . . . .       | 27  |
| ЧЕРНОЛИХ Николай Владимирович . . . . . | 108 |
| ДУДАКОВ Александр Васильевич . . . . .  | 123 |
| ГУНБИН Николай Александрович. . . . .   | 153 |
| БЕЛОУСОВ Николай Иванович . . . . .     | 174 |
| ТИТОВ Федор Иванович . . . . .          | 197 |
| БОРИСОВ Михаил Владимирович . . . . .   | 214 |
| УРАНОВ Алексей Сергеевич . . . . .      | 237 |

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ

**Артем Драбкин**

**Я ДРАЛСЯ НА БОМБАРДИРОВЩИКЕ**

Ответственный редактор *Ю. Морозова*  
Художественный редактор *П. Волков*  
Тексты интервью набраны *Г. Балашова* и *С. Спиридонова*  
Технический редактор *В. Кулагина*  
Компьютерная верстка *Л. Панина*  
Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Яуза».  
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15.

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5  
Тел.: (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Подписано в печать 14.01.2010.  
Формат 84×108 <sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 13,44.  
Тираж 7 000 экз. Зак. № 3997

Отпечатано с электронных носителей издательства.  
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.  
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15  
Home page - [www.tverpk.ru](http://www.tverpk.ru) Электронная почта (E-mail) - [sales@tverpk.ru](mailto:sales@tverpk.ru)



ISBN 978-5-699-40375-2



9 785699 403752 >

**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми  
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**

E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**International Sales: International wholesale customers should contact  
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.**

[international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам,  
в том числе в специальном оформлении,  
обращаться по тел. 411-68-59 доб. 2115, 2117, 2118.**

E-mail: [vipzakaz@eksmo.ru](mailto:vipzakaz@eksmo.ru)

**Оптовая торговля бумажно-беловыми  
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**

Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,  
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).

e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:**

**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.  
Тел. (812) 365-46-03/04.

**В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.  
Тел. (8312) 72-36-70.

**В Казани:** Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5.  
Тел. (843) 570-40-45/46.

**В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А.  
Тел. (863) 220-19-34.

**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е».  
Тел. (846) 269-66-70.

**В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.  
Тел. (343) 378-49-45.

**В Киеве:** ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9.  
Тел./факс: (044) 495-79-80/81.

**Во Львове:** ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2.  
Тел./факс (032) 245-00-19.

**В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153.  
Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

**В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровский, д. 3а.  
Тел./факс (727) 251-59-90/91. [rdc-almaty@mail.ru](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:**

**В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.  
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.  
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

**В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:**

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**





**НОВАЯ** книга от автора бестселлеров «Я дрался на Т-34», «Я дрался на Ил-2» и «Я дрался на Пе-2»! Собрание воспоминаний летчиков Великой Отечественной, воевавших на бомбардировщиках Пе-8, Ил-4, Б-25, А-20 и др. Налеты на железнодорожные узлы и вражеские столицы, удары по стратегическим объектам и коммуникациям противника, торпедные и топмачтовые атаки – на боевом счету героев этой книги сотни смертельно опасных заданий, успех которых зависел от каждого члена экипажа – командиров кораблей, пилотов, штурманов, бортинженеров, стрелков-радистов. 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 всем этом, о потерях и победах, о кровавом ратном труде и фронтовом братстве они рассказали в интервью, собранных в данной книге.



ISBN 978-5-699-40375-2



9 785699 403752 >