

---

# Артем Драбкин Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941-1942

## Война и Мы



«Я дрался на истребителе. Принявшие первый удар. 1941-1942»: Яуза, Эксмо; Москва; 2006  
ISBN 5-699-15419-1

## Аннотация

На рассвете 22 июня 41-го одними из первых, кто дал бой асам Люфтваффе, были летчики-истребители. Некоторые из них успели сделать свои первые боевые вылеты, кто-то прибежал на аэродром, чтобы найти на нем свой разбитый самолет. За первыми ударами последовало хаотическое отступление, переформировка и путь на фронт, где их ждали бои с превосходящими по численности истребителями и бомбардировщиками, штурмовки наступающего противника, сопровождение ударных самолетов. В этих боях первых месяцев войны практически полностью был выбит кадровый состав ВВС с предвоенной подготовкой, но те немногие, кто выжил, составили костяк истребительной авиации ВВС.

В этой книге они рассказывают, как, приобретя опыт, перевооружившись, овладев современными самолетами, смогли переломить ситуацию в воздухе над фронтами Великой Отечественной войны.

По материалам сайтов «Я помню» [www.iremember.ru](http://www.iremember.ru) и ВВС России [www.airforce.ru](http://www.airforce.ru)

Оформление серии художника П. Волкова

В книге использованы фотографии из личных архивов

Цветные профильные проекции самолетов, комментарии и списки побед М. Быкова

**Артем Драбкин**  
**Я дрался на истребителе.**  
**Принявшие первый удар.**  
**1941-1942**

*Военное дело  
просто и вполне  
доступно здравому  
уму человека.  
Новоевать сложно.  
К. Клаузевиц*



## Введение

*... придет время, страшное время, когда по земле пойдет враг, и всю землю опутают проволоками, а в небе будут летать железные птицы и клювами своими железными будут клевать людей, и то уже будет перед концом света...*

**А. Кузнецов. «Бабий яр»**

Как только человеку удастся что-либо изобрести, он тут же старается найти применение своему изобретению в области уничтожения себе подобных. Не стало исключением и, возможно, самое значительное достижение научно-инженерной мысли начала XX века — самолет, с появлением которого родилась, позднее став одной из самых престижных воинских специальностей, профессия военного летчика. Своеобразной элитой этой «касты небожителей» являлись летчики-истребители, поскольку только в их задачу входила борьба с «себе равными» — авиаторами противоборствующей стороны. Ожесточенные воздушные схватки Первой мировой войны, последовавшие за ними рекордные перелеты и гоночные соревнования мирного времени привели к тому, что тысячи мальчишек по всему миру к середине 30-х годов грезили небом, строили модели аэропланов и планеров, а повзрослев, шли в планерные школы, аэроклубы и авиаучилища, после окончания которых лучшие из лучших садились в кабины боевых самолетов.

В Советском Союзе с популярностью Громова, Чкалова, Коккинаки, летчиков — участников спасения экипажа «Челюскина» могли поспорить только звезды отечественного кинематографа. В стране, где многие ни разу не видели паровоза, любая профессия, связанная с техникой, считалась престижной, а уж к человеку, способному управлять самолетом, почет и уважение были особыми. А форма! В то время, когда мальчишки летом ходили босиком, чтобы не снашивать зачастую единственную пару обуви, а взрослое население носило дешевые полотняные брюки и парусиновые туфли, летчики в пошитых на заказ хромовых сапогах, темно-синих бриджах, гимнастерках с «курицей» на рукаве заметно выделялись из общей массы. Наряду с танкистами, грудь авиаторов часто украшали ордена, бывшие в то время огромной редкостью и полученные за участие в многочисленных предвоенных конфликтах, к которым СССР имел тайное или явное отношение. Нельзя забывать и таких простых фактов, что летчики получали высокое жалованье, не говоря уже о полном обеспечении и хорошем питании.

Однако многое изменилось, когда в конце тридцатых годов СССР начал увеличивать армию, готовясь к грядущей «большой войне». Коснулись эти изменения и ВВС. Первичная подготовка летчиков осуществлялась, как уже было сказано, в аэроклубах. До середины

тридцатых годов они функционировали только за счет взносов, поступавших от членов добровольного общества Осоавиахим, при этом учлеты обучались без отрыва от производства, в свободное время. В конце тридцатых, когда прозвучал призыв: «Дать стране 10 тысяч летчиков!», аэроклубы стали получать государственную поддержку, инструкторам подняли зарплату (она стала сравнима с таковой у командного состава РККА), а учлеты стали обучаться с отрывом от производства. Они жили в общежитиях, их обеспечивали питанием, обували и одевали. Многим курсантам аэроклубов пришлось ради обучения «на летчика» бросить школу. В это время наряду с добровольцами, считавшими небо целью своей жизни, в аэроклубы и летные училища пришло очень много случайных людей, направленных в авиацию по так называемым спецнаборам, целью которых было привлечение в авиацию прежде всего комсомольцев и молодых коммунистов. Многие из них впоследствии стали замечательными летчиками, но значительной части это было просто не дано. В этом плане советские ВВС были уникальными в мире — набор летных кадров по призыву не практиковался больше нигде!

После экзаменов в аэроклубе, принимать которые приезжали летчики-инструктора из училищ, прошедших отбор выпускников направляли для прохождения следующего этапа подготовки в летное училище. Однако, если в середине 30-х годов цикл подготовки летчика на этом этапе составлял порядка 2,5 лет, то к весне 1941 г. в связи с резким ростом ВВС он был предельно уплотнен. Для подготовки пилотов были созданы летные школы с четырехмесячным сроком обучения и летные училища с десятимесячным сроком (первые предполагали наличие у курсанта подготовки в объеме аэроклуба). Это не замедлило сказаться на профессионализме летчиков. Обучение пилотов теперь состояло, большей частью, из элементарных взлетов и приземлений, которые шлифовались до автоматизма, остальным элементам уделялось второстепенное внимание. В результате в боевые подразделения направлялись молодые летчики с 8 — 10 часами самостоятельного налета на боевом самолете, часто совершенно другого типа, чем в полку назначения, умевшие в буквальном смысле слова только держаться за ручку управления, не обученные ни высшему пилотажу, ни ведению воздушного боя, ни пилотированию в сложных метеоусловиях. Крайне мало будущие истребители тренировались в огневой подготовке: большинство выпускников авиашкол и училищ имели в активе от силы 2 — 3 стрельбы по буксируемому самолетом матерчатому конусу, а также не умели правильно пользоваться прицелами.

Конечно, было бы неправильно утверждать, что все советские летчики-истребители к лету 1941-го выглядели именно так — в ВВС имелись пилоты с хорошей выучкой середины 30-х годов, с опытом боев в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии, но их количество относительно резко выросшего за последний предвоенный год общего числа летного состава было незначительным.

Страшным ударом по престижу летной профессии стал приказ «лучшего друга летчиков», наркома маршала Тимошенко № 0362 (см. приложение) «Об изменении порядка прохождения службы младшим и средним начальствующим составом в ВВС Красной Армии». В соответствии с этим приказом всем выпускникам училищ вместо звания «младший лейтенант» или «лейтенант» присваивалось звание «сержант». Летчики, не прошедшие четыре года службы, обязаны были жить в казармах — при этом успевшие обзавестись семьями были вынуждены подыскивать для них частные квартиры или отвозить жен и детей к родственникам. Соответственно изменялись и нормы довольствия, оклады, они лишены были права надеть ту самую престижную форму с «курицей» на рукаве и даже носить прическу! Многими это было воспринято как личное оскорбление, что значительно снизило боевой дух летного состава ВВС РККА, которому буквально через полтора года предстояли кровавые схватки с немецкими асами.

В противоположность советским летчикам, к лету 1941 г. все пилоты Люфтваффе — немецких военно-воздушных сил — являлись тщательно отобранными добровольцами. К тому моменту, когда молодой летчик прибывал в боевое подразделение, он имел уже порядка 250 летных часов, потраченных в том числе на высший и групповой пилотаж, полеты по приборам и т. д. Обучались молодые летчики и управлению самолетом в нештатных ситуациях, вынужденным посадкам. Большое внимание уделялось отработке группового и индивидуального воздушного боя, стрельбе по наземным целям. После распределения в

строевую часть летчик не сразу отправлялся в бой, а попадал в резервную группу, где под руководством инструкторов с боевым опытом совершенствовал навыки ведения воздушного боя и стрельбы, и только затем принималось решение о его готовности к боям. Несомненно, что к 1941 году система подготовки летчиков Люфтваффе была одной из самых лучших в мире.

В тактическом плане Люфтваффе также заметно превосходили советские ВВС. Тактика, внедренная в частях Люфтваффе, была разработана после тщательного анализа опыта войны в Испании. В ее основу было положено использование истребителей в свободном строю пар и четверок. Это тактическое построение стало основным в мировой практике применения истребительной авиации на протяжении всей Второй мировой войны. Отказ от прежнего формирования из трех самолетов, летящих в форме буквы «V», затруднявшего взаимное маневрирование в бою, давал немецким летчикам возможность гибко использовать превосходство в скорости, которым обладали их самолеты. Советские же летчики-истребители в 1941 году, напротив, действовали именно в плотном строю трехсамолетных звеньев. К чисто техническому превосходству, которое немецкие летчики имели в силу лучших характеристик своих истребителей, это обстоятельство добавляло еще и немалое тактическое преимущество.

Плотные боевые порядки советских истребителей обуславливались еще и отсутствием радиостанций на большинстве самолетов, вследствие чего командир мог управлять группой в бою только посредством эволюции самолета — как правило, покачиванием крыльев и непосредственно жестами рук. Вследствие этого летчики вынуждены были прижиматься к командиру, теряя свободу маневра.

Кроме того, в Люфтваффе всячески культивировалась и поощрялась самостоятельность и инициатива авиационных командиров всех уровней — немецкий летчик-истребитель был свободен в выборе методов решения поставленной задачи. Советские летчики в этом плане могли только позавидовать своим оппонентам: перед вылетом им, как правило, жестко задавался не только район действия, но и скорость и высота полета. Естественно, при таком раскладе гибко реагировать на быстро меняющуюся ситуацию они не могли. Нельзя также сбрасывать со счетов тот факт, что советские авиационные части в первой половине войны в большинстве случаев подчинялись непосредственно командованию сухопутных армий, многие штабные офицеры которых имели весьма отдаленное представление о специфике боевого применения авиации. «Притчей во языцех» стали многочисленные приказы, в которых группам истребителей, выполняющим задачи по прикрытию наземных частей, предписывалось патрулировать максимальное время, на небольшой высоте и пониженной скорости, «чтобы пехота постоянно видела в небе нашу авиацию и чувствовала себя уверенно». Естественно, находясь в таких условиях, наши самолеты были легкоуязвимы для немецких «охотников», атаковавших с большой высоты на повышенных скоростях, и несли большие потери.

Безусловно, большую роль в превосходстве немецких истребителей над советскими на начальном этапе войны сыграло также наличие у летного состава и командования Люфтваффе двухлетнего опыта тяжелых боев, прежде всего — с ВВС Великобритании. В СССР же опыт предвоенных конфликтов во многом был проигнорирован. Эти и некоторые другие факторы стали причиной жестоких поражений и огромных потерь советских ВВС начального периода войны.

Однако с течением времени положение стало меняться. В системе подготовки кадров произошли качественные изменения. Несмотря на то, что авиационные школы по-прежнему выпускали летчиков по сокращенной до минимума программе, они уже не попадали на фронт прямо «со школьной скамьи». Теперь вчерашние курсанты направлялись в запасные авиационные полки, где проходили дополнительное обучение уже на тех типах самолетов, на которых им впоследствии предстояло воевать. Большое количественное превосходство советских ВВС позволяло не бросать молодое пополнение в бой и при попадании на фронт — теперь новичков можно было вводить в строй постепенно.

Не стояла на месте и тактика. Все большая часть новых советских и поступавших по ленд-лизу истребителей имели радиостанции (последние комплектовались ими всегда), что позволило наконец-то наладить наведение истребителей на цель и управление воздушным боем как с земли, так и непосредственно командирами групп в бою. Пары истребителей теперь могли действовать на увеличенных дистанциях друг от друга, в разомкнутых порядках и

эшелонированно по высоте. Командиры групп стали более свободны в принятии решения, активно стал перениматься опыт противника. Все это не могло не сказаться на результатах войны в воздухе, и, хотя Люфтваффе оставались исключительно сильным, умелым и жестоким противником, отважно сражавшимся до самого конца войны и порой наносящим весьма болезненные удары, на общий итог противоборства это повлиять уже никакие могло.

Последние 10 — 15 лет в отечественной литературе ведется широкая дискуссия, в которой преобладает мнение, что победа в воздухе была достигнута исключительно за счет количественного превосходства советских ВВС. Возможно, предлагаемая книга поможет читателю понять, почему это произошло на самом деле — слово предоставлено главным свидетелям в этом споре.

В книге собраны воспоминания летчиков-истребителей, судьба которых сложилась совершенно по-разному.

В ней практически впервые наряду с прославленными асами и авиационными командирами дано слово рядовым труженикам войны. Как известно, специфика применения истребительной авиации не предоставляет воздушным бойцам равные условия для самореализации. Не все летчики-истребители имели возможность отличиться — гораздо меньше шансов для наращивания боевого счета было, например, у истребителей ПВО и летчиков, занимавшихся в основном сопровождением ударных самолетов. Для первых относительно редкими были сами встречи с воздушным противником, особенно во второй половине войны, для вторых первостепенной задачей были не сбитые вражеские самолеты, а сохранность «подопечных», когда достаточным условием выполнения задачи считался срыв атаки перехватчиков противника, а ввязываться в бой было нежелательно.

Самым же общим случаем рядового летчика-истребителя, не имевшего на счету сбитых самолетов противника (а таких, по статистическим данным, было более 80% от общего числа принимавших участие в боях), являлся ведомый, обеспечивавший действия ведущего. Случаи равноценной с точки зрения возможностей использования бортового оружия пары истребителей, когда, в зависимости от складывающейся обстановки, ведущий и ведомый менялись местами, были сравнительно редки. Наиболее распространенной являлась практика, когда ведущий выполнял роль, если оперировать футбольной терминологией, штатного «забивалы», а его ведомый обеспечивал прикрытие. Естественно, первый имел гораздо больше возможностей для атаки противника, и, как следствие — для увеличения счета, получения наград и продвижения по служебной лестнице, у второго же гораздо большей была перспектива оказаться сбитым самому. Несомненно, что взгляд на воздушную войну глазами рядового летчика, не аса, тысячи которых и вынесли на себе основную тяжесть войны в воздухе, — одно из главных достоинств данной книги.

При прочтении книги у некоторых специалистов по истории авиации тех лет могут возникнуть вопросы к достоверности некоторых эпизодов, о которых поведали в своих воспоминаниях ветераны. Прежде всего это касается разночтений в количестве воздушных побед, одержанных авторами воспоминаний. Хотелось бы остановиться на этом моменте подробнее. Следует понять, что установление числа побед, реально одержанных летчиком-истребителем, является достаточно трудной задачей.

Для начала необходимо четко представлять разницу между термином «подтвержденная победа» и реально сбитым самолетом — боевой потерей противника, что во многих случаях (если не в большинстве) далеко не одно и то же. Во все времена и во всех ВВС мира под термином «воздушная победа» понимается засчитанный по тем или иным правилам и утвержденный командованием факт уничтожения вражеского самолета. Как правило, для подтверждения было достаточно заявки летчика и доклада непосредственных участников боя, иногда подкрепленных свидетельством наземных наблюдателей. Естественно, что на объективность донесений летчиков в не лучшую сторону влияли сами условия динамичного группового воздушного боя, проходившего, как правило, с резкими изменениями скоростей и высот — в такой обстановке следить за судьбой поверженного противника было практически невозможно, а зачастую и небезопасно, так как шансы самому тут же превратиться из победителя в побежденного были очень высоки. Доклады же наземных наблюдателей зачастую вообще были лишены практической ценности, так как, даже если бой и происходил

непосредственно над наблюдателем, определить, кем конкретно сбит самолет, какого типа, и даже установить его принадлежность было достаточно проблематично. Что уж говорить о крупных воздушных битвах, которые неоднократно разыгрывались в небе над Сталинградом, Кубанью или Курской дугой, когда десятки и сотни самолетов вели затяжные бои весь световой день от рассвета и до заката! Вполне понятно, что множество засчитанных по всем правилам на счета летчиков «сбитых» вражеских самолетов благополучно возвращались на свои аэродромы.

В среднем соотношение записанных на счета летчиков и реально уничтоженных самолетов для всех ВВС воюющих сторон колебалось в пределах 1:3 — 1:5, доходя в периоды грандиозных воздушных сражений до 1:10 и более.

Хотелось бы отметить, что нередко были случаи, когда воздушная победа заносилась на счет не ее автора, а другого летчика. Мотивы при этом могли быть совершенно различные — поощрение ведомого, обеспечившего ведущему успешные результаты боя, пополнение счета товарища, которому не хватало одного-двух сбитых до получения награды (которые, как известно, у летчиков-истребителей достаточно жестко были привязаны к количеству одержанных побед), и даже, если так можно выразиться, «право сильного», когда командиру засчитывали на боевой счет достижения подчиненных (было и такое).

Еще одним фактором, вносящим путаницу в определение окончательного счета конкретного летчика, являются нюансы, присущие классификации воздушных побед, принятой в советских ВВС. Как известно, на протяжении всей войны здесь существовало разделение воздушных побед на две категории — личные и групповые. Однако предпочтения, к какой категории отнести заявку на сбитый самолет, сходом войны существенно менялись. В начальный период войны, когда удачно проведенных воздушных боев было гораздо меньше, чем поражений, а неумение взаимодействовать в воздушном бою было одной из главных проблем, всячески поощрялся коллективизм. Вследствие этого, а также для поднятия боевого духа все заявленные сбитыми в воздушном бою самолеты противника нередко заносились как групповые победы на счет всех участников боя, вне зависимости от их количества. Кроме того, такая традиция действовала в ВВС РККА со времен боев в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии. Позже, с накоплением опыта и появлением успехов, а также с появлением четко привязанной к количеству побед на счету летчика системы наградений и денежных поощрений, предпочтение стало отдаваться личным победам. Однако к тому времени в советских ВВС было уже достаточно большое количество летчиков-истребителей, имевших на счету по десятку и более групповых побед при двух-трех лично сбитых самолетах противника. Решение было простым и парадоксальным одновременно: в некоторых полках был произведен пересчет части групповых побед в личные, чаще всего из соотношения 1:2, т. е. летчик с 5 личными победами и 25 групповыми превращался в аса с 15 личными и 5 групповыми, что во второй половине войны автоматически делало его кандидатом на присвоение звания Героя Советского Союза. В ряде случаев в штабах частей и соединений, не утруждая себя пересчетами, поступали еще проще: победы, необходимые летчику для получения той или иной награды, «добирались» из числа групповых, одержанных в предыдущие периоды боевой работы, при этом разделение сбитых на «лично» и «в группе» в наградных документах попросту опускалось.

Естественно, что по прошествии десятков лет в воспоминаниях ветеранов часто стерта грань между подтвержденными и не подтвержденными победами, личными и групповыми и т. п. Немного разобраться во всех этих хитросплетениях призваны списки воздушных побед летчиков, составленные на основе архивных документов частей и соединений, где они служили. Некоторые из таких списков побед неполные и количество побед в них не совпадает с цифрами боевых счетов, значащимися в летных книжках, наградных листах и других итоговых документах. Связано это прежде всего с тем, что архивные фонды далеко не всегда содержат документы об интересующем периоде времени. Особенно грешит неполнотой и отрывочностью период с начала войны примерно по середину 1943 г., хотя «белые пятна» в документации встречаются и в более поздние периоды.

Предвосхищая возможные вопросы читателей, почему в данном сборнике не нашлось места воспоминаниям самого, пожалуй, популярного и «раскрученного» печатью и телевидением в последние годы советского летчика-истребителя, Героя Советского Союза Ивана Евграфовича Федорова, можно сказать следующее. К сожалению, этот человек,

безусловно, проживший яркую и насыщенную жизнь, имеющий славную боевую и трудовую биографию (война в Испании, Великая Отечественная, работа летчиком-испытателем в ОКБ С. А. Лавочкина, где он в 1948 году первым в стране превзошел в испытательном полете скорость звука и заслуженно получил за это звание Героя Советского Союза), с годами встал на путь откровенного подлога и фальсификации, чем воспользовались малопрофессиональные журналисты. В результате их «трудов» свет увидели собрания ничем не подтверждающихся и откровенно нелепых выдумок Федорова. Достаточно сказать, что число сбитых в Испании и в Великой Отечественной войне самолетов противника преувеличено им более чем в десять раз. Причем с годами число «сбитых» им во всех возможных войнах середины XX столетия вражеских самолетов только растет, постепенно приближаясь к 200!!!

Безусловно, И. Е. Федоров участвовал в боях в Испании, где хорошо себя проявил: поданным его личного дела, сбил два франкистских самолета. Итогом же его участия в Великой Отечественной войне стали 114 боевых вылетов, 15 воздушных боев, в которых на счет Федорова были занесены 11 немецких самолетов, сбитых лично и один в группе. Это опять-таки официальные данные из архива Министерства обороны. Рассказы о 49 лично и 47 в группе сбитых самолетах не находят подтверждения в архивных документах.

Выдумкой от первого и последнего слова являются и рассказы о предвоенной поездке в Германию, об участии в войне в Корее 1950 — 1953 гг., о сбросе им первой советской атомной бомбы — во всех случаях он не имеет никакого отношения к данным событиям!

Отличительной особенностью «воспоминаний» И. Е. Федорова является то, что он рассказывает исключительно о своих заслугах — в его «откровениях» практически нет места боевым товарищам и коллегам по испытаниям авиатехники. Упоминания в рассказах Ивана Евграфовича удостоиваются практически только те его сослуживцы, коих он «спас», «прикрыл», «научил» и т. д. . . .

В канун 60-летия Победы с открытым письмом выступили его бывшие коллеги, заслуженные летчики-испытатели, Герои Советского Союза С. А. Микоян и А. А. Щербаков, с которым можно ознакомиться в Интернете, по адресу <http://www.airforce.ru/history/discussion/fedorov>. В приложении к нему приведены также документы из личного дела И. Е. Федорова, в которых командованием 16-й Воздушной Армии отмечается «личная нескромность и пристрастие к правительственным наградам», а также «исключительная нечестность и очковтирательство», выраженная в приписках на свой личный счет сбитых самолетов.

К счастью, «явление» И. Е. Федорова в среде летчиков-ветеранов скорее досадное исключение, чем правило. Большинство ветеранов основное внимание зачастую уделяют не описанию своих личных достижений, а рассказу о боевых товарищах, тех или иных особенностях взаимоотношений между людьми на фронте, «тонкостях» боевой работы. Этим, по существу, прежде всего и ценны мемуары живых участников событий военных лет — они дают возможность читателю окунуться в атмосферу событий, взглянуть на войну «изнутри», что архивные документы, написанные сухим казенным языком и также не избавленные от ошибок (а зачастую искажений и преувеличений), сделать не позволяют.

Конечно, основное место в воспоминаниях летчиков-истребителей занимали и всегда будут занимать воздушные бои, но не менее ценными являются и воспоминания о повседневной жизни на войне — о дружбе, любви, предательстве, о том, как люди проводили свободное время, чем питались, во что одевались. Боевой опыт, накопленный за войну, был многократно осмыслен и задокументирован, воспоминания же о том, что чувствовал человек на войне, уходят сейчас навсегда, к сожалению, с последними представителями победившего поколения. Некоторые из ветеранов, чьи воспоминания здесь представлены, ушли из жизни уже в процессе подготовки мемуаров к изданию. Хочется надеяться, что почувствовать, чем на самом деле была для них война, как они смогли выстоять и победить, поможет данная книга.

*А. Пекари*

**Клименко Виталий Иванович**



Почему я пошел в летчики? Время такое было. Чкалов, Леваневский, Ляпидевский, Каманин, Водопьянов, Громов, — герои! Хотелось быть похожим на них. Кроме того, из моей слободы Замостье города Суджа Курской области, где я родился и жил, ребята постарше уходили в летные училища. Бывало, приедут в отпуск — в красивой форме, в таком, понимаешь, реглане... Завидно! Я и решил, что пойду только в авиацию, чтобы получить реглан, форму и освоить современный истребитель! Вот с этими мыслями по путевке комсомола в 1937-м году я поступил в Роганьское летно-штурманское училище.

Там после бани нас, новобранцев, разбили по ротам, которые впоследствии были переименованы в учебные эскадрильи. Надо сказать, что в отдельной эскадрилье обучались испанские ребята, у которых переводчиком была Роза Ибаррури. Насколько я знаю, испанские летчики проходили ускоренный курс обучения, который закончился буквально через несколько месяцев после нашего зачисления. Они получили новое офицерское обмундирование — костюмы, регланы, удостоверения об окончании училища, звание лейтенантов и отправились нелегально через Францию в Испанию, имея русские фамилии, в качестве добровольцев из России. Нам же пришлось начинать учебу с курса молодого красноармейца. Первую неделю мы жили в казарме, где каждый получил койку и тумбочку. В казарму первой роты нас привел строем пехотный старшина. Первое, чему нас обучили в училище — это правильно заправлять койку. Командиром роты был у нас капитан Гусев, заместителем лейтенант Ломпак, тоже пехотинец.

Через неделю на аэродроме мы разбили палаточный лагерь, в котором провели все лето и осень, изучая уставы РККА, винтовку Мосина, пулемет «Максим», пожарное дело. Занимались физкультурой и, самое главное, строевой подготовкой, стрельбой из винтовки или пулемета по мишеням. Помню, за день так намотаешься, что ждешь, когда же будет отбой ко сну. Перед сном выстраивали нас на линейку, делали перекличку, а командиры, Гусев и Ломпак, делали нам замечания или давали задания на следующий день. После подъема занимались по отделениям физзарядкой, потом строем шли на завтрак в гарнизонную столовую. До и после обеда — занятия, причем не в помещении, а на солнце, в лагере. Выходной был только в воскресенье; до тех пор, пока мы не закончили курс молодого красноармейца, нас из лагеря никуда не пускали. После домашней свободы это было непривычно и довольно трудно. Были случаи, когда отдельные курсанты не выдерживали такого напряжения и убегали из лагеря домой. Их потом этапом доставляли обратно, сажали на гауптвахту. Через несколько месяцев мы пообвыкли; зимой закончили курс молодого красноармейца, сдали экзамены, а уже весной принимали присягу перед знаменем училища.

Только после принятия присяги мы были зачислены курсантами.

Весной 1938 года Роганьское летно-штурманское училище было разделено на Роганьское штурманское училище летчиков-наблюдателей (штурманов) и Чугуевское военно-воздушное

училище летчиков-истребителей. Я все переживал, что меня оставят учиться на штурмана, но нет, повезло, и меня зачислили в летное училище, переведенное в город Чугуево. Еще в поселке Рогань после курса молодого красноармейца мы начали проходить так называемую терку — теорию полетов, штурманское дело, материальную часть самолетов, на которых нам предстоит летать в будущем, морзянку, топографию, физику, математику, медицину. Значительное место в обучении занимала физическая подготовка. На стадионе проходила специальная физподготовка, на нем же были установлены все снаряды — рейнские колеса, турник, брусья, козлы, канаты. Мы играли в футбол, баскетбол, теннис, волейбол, занимались легкой атлетикой и боксом. Один раз мой земляк, Иван Шумаев, хороший боксер, сильно мне попал, и я решил, что этот вид спорта не для меня. Я до сих пор его не признаю, считаю, что это просто избиение людей. Постоянно проводились какие-то соревнования, походы и переходы, ориентировка на местности по приборам с выходом на какую-то цель.

Курсантам выдавалась стипендия: 1-й курс — 80 рублей в месяц; 2-й курс — 100 рублей и 3-й курс — 120 рублей. Кроме того, нам давали 1 — 2 раза в месяц увольнительную до 24 часов. Все подлежащие по очереди увольнению после завтрака выстраивались в линейку, и лейтенант Ломпакт проверял форму одежды — подворотничок должен был быть белоснежным, сапоги должны блестеть, обмундирование должно быть чистым и выглаженным. Для того чтобы попасть в увольнение, у курсанта не должно было быть двоек по теории, в противном случае курсант должен заниматься в выходной под наблюдением офицера-преподавателя или старшины. Особенно тяжело доставалось тем, у кого по физкультуре была двойка. Ну, например, на турнике не мог подтянуться на руках определенное количество раз или не сумел выполнить упражнение на каком-то снаряде, например, на брусьях или на кольцах. И тогда весь выходной — тренировка, пока не выполнишь норматив. Через год мы себя сами уже не узнавали, так изменились.

Мы были разбиты на отделения в составе 10 — 12 человек. Командиром отделения у нас стал Павел Кулик, паренек из Донбасса, старательный и дисциплинированный. Сосед по койке у меня был Женя Жердий<sup>1</sup>.

Других я помню хуже.

Прежде чем приступить к учебным полетам, мы прошли медицинскую и мандатную комиссии. Часть курсантов, у кого родители были раскулачены или репрессированы, были отчислены из училища.

И в 1938 году в октябре получил месячный отпуск и поехал на побывку домой к своим родителям и братишке Николаю. Мы были еще курсанты, и носить «курицу» на левом плече нам не позволяли, но, как правило, все курсанты перед отпуском ездили в Харьков и заказывали себе обмундирование по своему вкусу, чтобы было красиво. Я поступил также и домой приехал в военной форме, которая была смесью курсантской и командирской. На левом рукаве рубашки и шинели была пришита красивая «курица», шлем был уже не солдатский, а командирский, я был подпоясан широким командирским ремнем, бляха — со звездой и португеей, что в училище категорически запрещалось носить. Кроме того, мне дали отпускные! В то время это были приличные деньги, мы могли шикануть!

Прошел всего год, как я покинул свой дом, так что и друзья, и знакомые девушки все были на месте. Прежде всего у меня в доме был устроен большой прием друзей с выпивкой и отличным столом. Потом были встречи с друзьями в единственном ресторане г. Суджа. Вечерами ходили в кино, на танцы в Доме культуры, после которых мы провожали своих девушек домой. Дальше поцелуев дело не заходило. За этим родители как ребят, а также особенно девушек следили ревностно, и запреты строго соблюдались. Друзей очень интересовали вопросы о полетах на самолетах. Я честно рассказывал, как прошел первый учебный год и что пока никаких полетов не было.

Только в апреле—мае 1939 года нас разбили на звенья по 7 — 8 человек, каждое из которых возглавлял летчик-инструктор, и мы приступили к освоению самолета У-2. Мое звено

---

<sup>1</sup> Жердий Евгений Николаевич, лейтенант, воевал в составе 273 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 75 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 4 самолета лично и 4 в группе. 14.06.42 в р-не Купянска таранил истребитель противника и погиб в этом бою. Присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). Награжден орденами Ленина, Красного Знамени. — Прим. М. Быкова

возглавлял лейтенант Михаил Михайлович Караштин. В это же время нам ослабили режим и начали давать увольнительные в город Чугуево и Харьков. Первое, что каждый из нас сделал в городе, это сфотографировался и послал фотографии домой, родителям и знакомым.

И вот — мой первый полет. В передней кабине мой инструктор, лейтенант Караштин Михаил Михайлович<sup>1</sup>. Я — в задней кабине, через резиновый шланг подключен шлемофоном к своему инструктору, так происходили переговоры между инструктором и курсантом. Как в песне:

А в задней кабине учлета,  
Лишь пара голубеньких глаз,  
Смотрели в кабину пилота,  
Быть может, последний уж раз.

Поступает команда заводить мотор, впереди перед самолетом стоят техник и кто-либо из курсантов, они надевают на концы пропеллера «карманы» резинового жгута длиной метров 10 — 15. Конец жгута мои товарищи курсанты растягивают до тех пор, пока он не соскользнет с пропеллера. Я в этот момент должен успеть ручкой крутануть в кабине магнето и запустить двигатель М-11. Так происходит несколько раз, пока я не поймаю момент, когда надо крутануть это магнето, и мотор не заработает. Значительно позже, отказавшись от амортизационных резиновых жгутов, стали запускать моторы, дергая рукой за лопасть пропеллера.

После запуска инструктор скомандовал прогреть мотор. Тормозов на самолете не было, и он удерживался на месте двумя колодками, поставленными под колеса. После прогрева инструктор дал команду убрать колодки. Курсант и техник убирали их. Мотор работает на малом газу. Следующая команда — вырुлить на старт. Я выруливаю к стартеру и останавливаюсь, поднимаю руку, прошу у стартера разрешить взлет. Если нет помех, стартер отмашкой флажка разрешает взлет. Помню, инструктор все предупреждал, чтобы я не зажимал ручку управления, а то бывали случаи, когда курсанты так хватались за ручку, что мешали инструктору производить взлет или посадку. Наконец взлетели, сделали полет по коробочке — четырем сторонам аэродрома на высоте 100 — 150 метров.

Инструктор спрашивает: «Ты видишь вон там трактор?» — «Нет, не вижу. Где?» — «Ты что? Слепой, что ли?» Присмотрелся — точно, трактор! Кричу: «Вижу!» — «Ну, вот, молодец. Давай садиться». Он мне говорит: «У тебя осмотрительность неважная, надо тренироваться». Я расстроился. Думаю: «Не дай бог, отчислят». Но ничего, обошлось. Дали мне штук двадцать провозных вместо положенных тридцати, и Михаил Михайлович сказал: «Виталий, давай попробуем тебя выпустить». Я говорю: «Может, еще немножко с вами полетаем?» — «Нет, ты уже все правильно делаешь».

### ***Что самое главное в первых полетах?***

Самое главное — выровнять самолет на посадке примерно в полуметре от земли. А то смотришь, а курсант выровнял метров на десять. Ему с посадочного «Т» кричат: «Эй! Тебе лестницу подать?!» Слава богу, у меня хорошо получалось, а некоторых отчисляли — не могут определить высоту. Потом прошел пилотаж в зоне — виражи, бочки, петля... Петлю сделать сложно поначалу, а если вдруг вверху завис — вся пыль и мусор из кабины на тебя сыплются. Программу У-2 мы продолжали учить и зимой 38 — 39 года, летая на лыжах. Началось обучение высшему пилотажу, полетам в звене из трех самолетов, это не так-то просто — выдержать дистанцию и интервал между самолетами! Кроме того, нам давали учебные полеты в строю по маршруту. Итак, за 1938 год нам удалось освоить взлет-посадку на самолете У-2 и пилотаж — глубокие виражи, боевой разворот, штопор.

Весной 1939 года перешли на изучение УТ-2. Эта машина более скоростная и строже, чем У-2. Я самолеты не ломал, а другие ломали, даже У-2. А как сломают его, звено сидит без полетов, пока сами же под руководством техников его не отремонтируем.

---

<sup>1</sup> Караштин Михаил Михайлович, капитан, участник Отечественной войны с октября 1942г. Воевал в составе 65 ГИАП и 976 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 100 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил не менее 7 самолетов противника. — М. Быков.

Когда закончили программу на УТ-2, пересели на И-16 — прекрасный истребитель, но очень строгий. В особенности на посадке и на взлете. Сначала учились рулить на старых истребителях с ободранными плоскостями, чтобы не взлететь ненароком. И вот на такую машину, которая никогда в воздух не поднимется, садился очередной курсант, запускал мотор и давал газ почти полностью. Бежал по аэродрому, имитируя взлет. Важно было разбежаться, поднять хвост машины, убрать газ и удержать истребитель на пробежке. Это довольно сложное упражнение, с которым не все справились. Бывали случаи, когда на пробежке кто-то не удерживал самолет в прямолинейном направлении. Он резко разворачивался, иногда ломалось шасси. Ну и, конечно, тогда могли загнуться концы пропеллера, коснувшись земли. После такого случая вся группа курсантов отстранялась от пробежек вплоть до окончания ремонта самолета. Все делали сами курсанты под руководством техника звена. Все, конечно, расстраивались, особенно виновник аварии, так как он понимал, что лишил всю группу обучения пробежкам. Мы все старались как можно быстрее восстановить самолет.

Обучение пробежкам продолжалось 1,5 — 2 месяца, после чего мы приступили к освоению самого современного истребителя И-16. Если пробежками мы занимались на аэродроме, расположенном рядом с училищем в г. Чугуево, то осваивать И-16 нас опять обязали на аэродроме у деревни Кочеток, потому что там кругом степь, строений почти нет. Если бывало, кому приходилось садиться на вынужденную посадку, то кругом ровные поля.

Итак, после подъема — физзарядка по группам с пробежками, это ежедневно, потом — завтрак, строем в столовую, дальше — строем в казарму, переодевались в летное обмундирование и строем на грузовые автомобили, на аэродром у деревни Кочеток.

С главного аэродрома, расположенного вблизи училища, учебные двухместные самолеты УТИ-4 инструкторы вместе с техниками перегоняли на аэродром, где мы их встречали и сопровождали на стоянку. Дальше инструктаж, что будет сегодня, кто когда полетит, и пошла учеба. И так целый летный день стоит сплошной гул над аэродромом. Потом привозят всем так называемый полдник. Это, как правило, стакан какао плюс бутерброд с чем-нибудь или булочка с маслом и чаем.

Чугуевское военно-воздушное училище я закончил в сентябре 1940 года, освоив четыре типа самолетов и имея налет 40 — 45 часов. По окончании училища нам было присвоено звание «лейтенант», и меня откомандировали для прохождения службы в 10 ИАП, находившийся в г. Шяуляй Прибалтийского военного округа. И самое главное! Нам выдали форму офицера ВВС, о которой я мечтал, еще учась школе! Правда, реглан не дали, сказав, что выдадут в частях, но и там не дали, что сильно расстроило.

После прибытия в полк нас, шестерых выпускников Чугуевского училища, распределили по авиаэскадрильям, разместили по квартирам в городе Шяуляй, зачислили в штат на должности летчиков-истребителей с окладом 850 рублей в месяц и закрепили в столовую полка, расположенную здесь же, в гарнизоне, где мы завтракали и обедали. Ужинали мы в городе, в столовой гарнизона. Из 850 рублей нам платили лишь 1/4 зарплаты в литах, чего вполне хватало на жизнь. Остальные деньги перечислялись в рублях в пограничный таможенный банк, и, когда мы отправлялись домой в отпуск, мы их получали при пересечении границы на таможне. В то время как в России все товары, в том числе даже хлеб, отпускался только по карточкам и страна жила бедно, а в Литве в магазинах было изобилие еды и товаров. В одном обувном магазине мне понравились очень красивые, как я думал, заграничные туфли, а оказалось, они из России, фабрики «Парижская коммуна», но таких в России в то время нигде нельзя было купить. Купил я себе и швейцарские часы «Лонжин». Все это осталось на квартире и пропало во время отступления.

Как я уже сказал, жили мы на частных квартирах. Я поселился у семьи офицера Литовской армии, который перешел на службу в Красную Армию. Его пехотная часть базировалась в г. Вильно. Так что он домой приезжал по праздникам, иногда в выходной день. Кроме меня, здесь снимал отдельную комнату летчик нашего полка младший лейтенант Виктор Волков. Относились к нам хорошо — мы даже вместе собирались за столом на праздники и в выходные дни. Оплату за квартиру производили через наших снабженцев, так называемый батальон аэродромного обслуживания БАО, который также размещался в гарнизоне около аэродрома.

В нашем истребительном полку было три эскадрильи, две — на истребителях И-16, одна

— на И-15. Меня зачислили в 1-ю эскадрилью на И-16, закрепив за мной самолет. Правда, я уже думал, что я истребитель, но когда опытные летчики начали проверять технику пилотирования, они сказали: «Ребята, вам еще учиться надо», и мы фактически заново стали осваивать И-16. Кроме того, командиры звеньев проводили занятия по изучению района аэродрома. После провозных на УТИ-4 командир звена давал «добро» на самостоятельный вылет по «коробочке». Полеты были не ежедневно, так как обычно летала одна авиаэскадрилья, ибо аэродром был небольшой, с травяным покрытием, другие эскадрильи занимались или ремонтом авиатехники, или теоретической учебой. Кроме того, необходимо было выделять один или два дня в неделю для полета 46-го бомбардировочного авиаполка, который базировался на том же аэродроме и вел боевую подготовку, выполняя различные учебные боевые задания, в том числе бомбометание на полигоне по мишеням, полеты по маршруту. По субботам обычно проходили командирские занятия, на которых летчики изучали новые конструкции немецких самолетов и нового истребителя МиГ-1. В конце занятий приходил начальник особого отдела и отбирал у нас все конспекты по МиГ-1, считающиеся совершенно секретными. Но самым главным были полеты. Мы летали в зону на отработку фигур высшего пилотажа, вели учебные воздушные бои, стреляли по конусу и по наземным целям.

Рядом, в 100 — 125 км от Шяуляя, проходила граница с Германией. Близость ее мы ощущали на своей шкуре. Во-первых, непрерывно шли военные учения Прибалтийского военного округа, во-вторых, на аэродроме дежурила в полной боевой готовности авиаэскадрилья или, в крайнем случае, звено истребителей. Встречались мы и с немецкими разведчиками, но приказа сбивать их у нас не было, и мы только сопровождали их до границы. Непонятно, зачем тогда поднимали нас в воздух, чтобы поздороваться, что ли?! Я помню, как во время выборов в Верховные Советы Эстонии, Латвии и Литвы мы барражировали на низкой высоте над г. Шяуляй. Непонятно, для чего это было необходимо — то ли для праздника, то ли для устрашения. Конечно, кроме боевой работы и учебы, была и личная жизнь. Мы обзавелись знакомыми и ходили с ними в Дом культуры военного гарнизона г. Шяуляй, где пели, смотрели кино или танцевали. Молодые же были — 20 лет! У меня была знакомая красивая девушка, парикмахер, литовка Валерия Бунита. В субботу 21 июня 1941 года я встретился с ней и договорился в воскресенье поехать прогуляться на озеро Рикевоз. Мы в это время жили в летнем лагере — в палатках возле аэродрома. Как раз шли учения ПриВВО. Проснулся часов в пять, думаю, надо пораньше встать, чтобы успеть позавтракать, потом сходить к Валерии и ехать на это озеро. Слышу, гудят самолеты. На аэродроме дежурила третья эскадрилья, на И-15, прозванных гробами, поскольку на них постоянно были аварии. Вот, думаю, налет с Паневежиса, а эти его небось прозевали. Открываю полу палатки, смотрю, над нами «кресты» хлещут из пулеметов по палаткам. Я кричу: «Ребята, война!» — «Да, пошел ты, какая война!» — «Сами смотрите — налет!» Все выскочили — а уже в соседних палатках и убитые есть, и раненые. Я натянул комбинезон, надел планшет и бегом к ангару. Технику говорю: «Давай, выкатывай самолет». А дежурные самолеты, что были выстроены в линейку, уже горят. Запустил двигатель, сел в самолет, взлетел. Хожу вокруг аэродрома — я же не знаю, куда идти, что делать! Вдруг ко мне подстраивается еще один истребитель И-16. Покачал крыльями: «Внимание! За мной!» Я узнал Сашку Бокача, командира соседнего звена. И мы пошли на границу. Граница прорвана, смотрим, идут колонны, деревни горят. Сашка пикирует, смотрю, у него трасса пошла, он их штурмует. Я — за ним. Два захода сделали. Там промахнуться было невозможно — такие плотные были колонны. Они почему-то молчат, зенитки не стреляют. Я боюсь оторваться от ведущего — заблужусь же! Прилетели на аэродром, зарулили в капонир. Пришла машина с командного пункта: «Вы вылетали?» — «Мы вылетали». — «Давайте на командный пункт». Приезжаем на командный пункт. Командир полка говорит: «Арестовать. Посадить на гауптвахту. Отстранить от полетов. Кто вам разрешал штурмовать? Вы знаете, что это такое? Я тоже не знаю. Это может быть какая-то провокация, а вы стреляете. А может быть, это наши войска?» Я думаю: «Твою мать! Два кубика-то слетят, разжалуют на фиг! Я же только в отпуск домой съездил! Лейтенант! Девки все мои были! А теперь рядовым! Как я домой покажусь?!» Когда в 12 часов выступил Молотов, мы из арестованных превратились в героев. А переживали страшно! Потери были большие, много самолетов сгорело, ангары сгорели. Из полка только мы вдвоем дали хоть какой-то отпор, не дожидаясь приказа.

Помню, после полудня на единственном бывшем в полку МиГ-1 вылетел кто-то из командиров эскадрилий, успевших его освоить. А тут как раз шел немецкий самолет-разведчик, он к нему пристроился и не стреляет. Я думаю: «Что же ты делаешь!?» Он отвалил, еще раз зашел — опять не стреляет. Когда он приземлился, мы подошли выяснить, в чем дело. Говорит: «Гашетка не работает». А она была прикрыта предохранительной рамкой! Ее просто надо было откинуть!

К концу дня на аэродроме осталось около 12 целых самолетов, которые опытные летчики перегнали в Ригу, через аэродром Митава. Личный же состав полка отступал на грузовиках, бензо— и маслозаправщиках — на всем, что могло двигаться. Отступали вместе с пехотинцами, артиллеристами, танкистами. Приходилось вступать в бой с немецкими десантниками и какими-то бандитами. Поначалу у нас, кроме пистолетов, никакого оружия не было, но постепенно мы разжились у пехотинцев пулеметом и гранатами. В Елгаве нас встретили пулеметным огнем из окна второго этажа. Приблизившись к дому, мы в окно закинули несколько гранат. Пулемет замолчал, а мы поехали дальше.

На аэродроме в городе Риге мы встретили своих. Здесь мне удалось сделать один вылет на разведку. На следующий день мы должны были сопровождать наши бомбардировщики, ходившие бомбить наступающие войска. Они должны были зайти за нами на аэродром, но вместо них с моря появилась группа немецких бомбардировщиков, которая хорошенько пробомбила аэродром. Мы попрятались в щели. Вдруг на нас кто-то навалился сверху и что-то начало капать. Бомбежка закончилась, мы вылезаем и смотрим — это наш товарищ. Он сидел в туалете неподалеку, и взрывной волной его окатило содержимым выгребной ямы. Кровь кругом, убитые, а нас смех разбирает.

От полка осталось 5 — 7 истребителей, которые мы передали другим частям, а сами на попутках добрались до Смоленска, а оттуда на Ли-2 и — в Москву. Надо сказать, что во время этого отступления мы не задавались вопросом, почему мы отступаем. Считали это временным явлением, да и некогда было думать — надо было отступать.

Транспортный Ли-2 выгрузил нас на Центральном аэродроме в г. Москве. Здесь собирались остатки полков, разбитых в Прибалтике, Белоруссии, на Украине. Жили в общежитиях Академии им. Жуковского. Вот тут между нами пошли разговоры, как такое могло случиться, кто виноват. Но ответов не было.

Вскоре полк двухэскадрильного состава был заново сформирован и отправлен за материальной частью на аэродром в Дягилеве под г. Рязанью. Мы получили самолеты МиГ-3. Ну, кто на И-16 летал, тот на любом истребителе сможет летать. И-16 — это такая юла. Чуть ногу на взлете дал — он заворачивает, и можно подломать шасси. В полете чуть ручку перетянул — «бочка». Самолет маневренный, но скорость маловата. МиГ-3 по виду был внушительным, с мотором водяного охлаждения, вооруженный крупнокалиберным пулеметом УБС и двумя пулеметами ШКАС. Обучали нас ускоренными темпами, рассказали немного о конструкции, приборах в кабине, показали, где сектор газа, ручка управления самолетом и огнем, познакомили с инструкцией по технике пилотирования, дали несколько провозных на двухместном самолете: «Ну а дальше, ребята, сами». В пилотировании самолет был прост, например, достаточно подвести его поближе к земле, и дальше он почти сам садился. К сожалению, на малой высоте от 2000 до 5000, где в основном и шли воздушные бои, самолет был уютно уютно, но зато на высотах от 5 до 10 км — непревзойденная машина. Хорошо если нам давали прикрывать войска на 5000 или сопровождать бомбардировщики Пе-2, которые всегда ходили на высоте от 4 тысяч и выше, но ведь мы, бывало, прикрывали штурмовиков Ил-2, которые работали с 1000 — 1200. Это было тяжело.

В конце августа полк вылетел на Калининский фронт, на аэродром у города Спас-Деменска. С этого аэродрома мы выполняли обычные боевые задания по разведке, прикрытию наземных войск, сопровождению штурмовиков И-15 или И-153, бомбардировщиков и даже по штурмовке войск противника, также выполняли корректировку артогня.

Надо сказать, что в первых воздушных боях в Прибалтике немцы заставили нас поменять тактику воздушного боя. Мы начинали воевать, придерживаясь строя звена, состоящего из 3 истребителей, в то время как у немцев звено состояло из 4 истребителей, т. е. из 2 пар. При встрече с истребителями противника, как правило, наше 3-самолетное звено сразу же

распадалось, так как при первом же развороте, например влево, левый ведомый должен был уменьшать скорость своего истребителя, что совершенно недопустимо в воздушном бою, особенно с истребителями. Таким образом, каждый атаковал и защищался самостоятельно, в то время как немцы, летая парами, представляли крепкую тактическую единицу. Мы сразу же оценили преимущество немецкого построения и быстро ввели его в нашу практику.

Вспоминается один из грамотно организованных налетов нашей авиации на аэродром города Сеща. По разведанным было установлено, что на нем сосредоточены крупные силы немецкой авиации. Зная, что немцы обязательно прикрывают аэродромы истребителями, наша группа вылетела первой. На высотах 4500 — 5000 наши МиГ-3 связали боем истребители противника, оттягивая их в сторону от аэродрома. Следом пришла группа Ил-2 под прикрытием второй группы истребителей. В задачу этой группы входило уничтожение зенитных батарей, охраняющих аэродром. За ними пришла группа бомбардировщиков Пе-2 в сопровождении наших же «мигов». Эта группа, не встретив сопротивления, спокойно отбомбилась по аэродрому. Как нам после объяснили, этим налетом на аэродром Сеща была разгромлена большая авиагруппа. Действительно, после этого налета на ельнинском направлении немцы некоторое время в воздухе не показывались, и наши наземные войска успешно захватили г. Ельню.

Однажды меня и капитана Рубцова послали на прикрытие наземных войск. Дело уже шло к концу нашего пребывания над линией фронта, когда Рубцов решил штурмовать немецкую передовую, хотя ему никто этого не приказывал. Я, как и положено ведомому, пошел за ним. Сделали заход, зашли на второй, а тут из-за облаков вывалились «мессера». Я бросился отбивать, но опоздал — Рубцова подбили, он горит. Высота маленькая — с парашютом не прыгнешь. По мне стреляют. Я вскочил в облака, но поскольку в них я еще не умел летать, то тут же вывалился. Внизу меня уже поджидали две пары «мессеров». Я опять в облака. Так крутился-крутился, но все же подбили они меня и легко ранили осколками снаряда. Я стал имитировать беспорядочное падение, и они меня бросили — видать, горючее у них кончилось. Кое-как выровнял самолет, но тут мотор начал давать перебои, и через несколько секунд винт встал. Надо садиться, а куда? Кругом лес! Заставил себя верхушки деревьев принять за землю. Помню, что видел, как одно крыло отлетело, за ним второе, а потом я сознание потерял. Очнулся в кабине. К останкам самолета подходит старик с пацанами. Помогли вылезти: «Ну, парень, давай иди вперед. И не думай бежать». Как потом выяснилось, они так со мной обошлись, поскольку недавно в их районе сбили Пе-2, на котором немецкие летчики на разведку летали. Привели в деревню Бабынино и заперли в сарай. Голова страшно шумит от удара при падении, думаю: «Елки-палки, попал. Надо драпать, а то еще немцев приведут». Я же не знаю, на чьей территории упал! Так я довольно долго сидел, потом решил разгрести солому, которой была покрыта крыша сарая, и бежать. Только начал я ее разгребать, как открывается дверь, заходит энкавэдэшник: «Парень, не торопись, тут все свои». Я говорю: «Ты извини, я же не знал, куда попал». На следующий день вернулся в полк. Правда, командование полка уже успело отправить на меня похоронку: «Погиб в воздушном бою смертью храбрых».

Поскольку я был контужен, то врач мне летать запретил и отправил в госпиталь, где я пролежал около месяца. Когда я вышел из него, наш 10 ИАП уже остался без самолетов и был выведен на переформировку. По пути в ЗАП, находившийся в городе Молотов (Пермь), я познакомился со своей будущей женой. Уже будучи на фронте, мы с ней переписывались, а 3 ноября 42 года поженились в один из моих приездов в Москву.

8 декабря 1941 года мы оказались в запасном полку, где нас вооружили английскими истребителями «Харрикейн», которые мы принялись осваивать. «Харрикейн» — барахло, а не машина. «МиГ» он у земли — утюг утюгом, зато на высоте — король; а у этого — ни скорости, ни маневренности, крыло толстое. У наших — бронеспинка сферическая, а у него — плоская, легко пробивается. Вроде восемь пулеметов хорошо, да боезапас к ним — крошечный. Моторы «Мерлин-XX» — ни к черту не годные. На форсаже могли перегреться и заклинить. Надо сказать, что летчики нашего полка вошли в состав 29 ИАП, который 6 декабря был преобразован в 1 Гвардейский ИАП. Я попал во 2-ю эскадрилью в звено, которым командовал

будущий капитан, Герой Советского Союза, Иван Игнатьевич Забегайло<sup>1</sup>.

Получили мы пополнение из училищ, и я стал старшим летчиком.

В конце декабря мы вылетели на фронт. Посадили нас на аэродром Чкаловское, и мы два месяца выполняли работу по ПВО г. Москвы. Работа была непыльная и неинтересная — мы рвались на свои родные фронтовые аэродромы. Вскоре нас с аэродрома Чкаловское перевели на аэродром Мигалово, на окраине г. Калинина, а затем — на аэродром Пречисто-Каменка, вблизи города Кувшиново. Там располагался штаб 3-й воздушной армии Калининского фронта, которой командовал генерал Громов М. М. Надо сказать, что когда мы прибыли на Калининский фронт, то фактически были единственным полноценным полком, имевшим в своем составе 36 истребителей. В остальных полках было в одном полку 7 штук МиГ-3, а в другом — 8 штук ЛаГГ-3. Начиная с 12.03.42 по 16 04.42 приходилось выполнять 2 — 3 вылета в день. Это было тяжело, мы несли потери, и к 3 апреля в полку осталось только 13 «харрикейнов».

Весной началась распутица, и мы вернулись в Мигалово, где была бетонная ВПП. Где-то в это время мне и Семену Рыбалко поручили прикрыть линию обороны 30-й армии, расположенной на левом берегу р. Волги в районе г. Ржев. Время патрулирования уже к концу подходило, когда появились четыре Ме-109. Некоторое время мы ходили вдоль линии фронта параллельно — они на своей стороне, мы — на своей. Потом они решили нас атаковать. Мы отражали атаки, но все же по мне несколько раз попали. Они ушли на свою территорию, а мы отправились домой. Не доходя до аэродрома, я обратил внимание, что температура масла растет. По радио сообщил своему ведомому, а он мне говорит, что у меня за хвостом черный дым. Подлетаем. Я, дурак, решил пройти над аэродромом, мы же вроде раньше закончили, показать, что у меня мотор дымит, чтобы все видели, что я никого не обманываю. Я прошел, отстегнул ремни, чтобы в случае чего выскочить из самолета, начал выполнять разворот, заложил крутой вираж, и тут у меня мотор обрезало! Самолет, как мне потом рассказывали, левым крылом зацепился за землю и рухнул. Самолет разбил, но сам остался жив, хотя и потерял сознание от удара. В госпитале я провалялся примерно полтора месяца.

В мае 1942 года полк вылетел в Саратов, где получил истребители Як-1. Быстренько переучились и — обратно на фронт.

Третий раз меня сбили в летних боях под Ржевом. Там же я открыл счет своим сбитым самолетам. Летали мы с аэродрома Сукромля под Торжком. Командир эскадрильи повел четыре пары на прикрыть переднего края. Я со своим ведомым обеспечивал «шапку» примерно на 4500 — 5000. Что такое шапка? Ударная группа, располагающаяся выше основных сил истребителей. Этот термин от штурмовиков пошел. Они нам кричали по радио: «Шапки», прикройте!»

Смотрю, идут Ю-88. Я предупредил по радио ведущего группы, что справа бомбардировщики противника, и пошел пикированием в атаку. Толи ведущий меня не слышал, то ли еще что, но факт, что атаковал я их парой, да и то мой ведомый куда-то потерялся. С первой атаки я сбил Ю-88, но меня атаковала сначала одна пара истребителей прикрытия Ме-109 — промахнулись. А затем вторая пара Ме-109, один из самолетов которой попал в левый борт моего самолета осколочно-фугасным снарядом. Мотор встал. Я, имитируя хаотичное падение, попытался от них оторваться, но не тут-то было. Они — за мной, добить хотят, но внизу на 2000 их встретили два «ишака» с соседнего аэродрома Климово, завязавшие с ними бой. Я кое-как машину выровнял и в районе города Старица плюхнулся на пузо на пшеничное поле.

В горячке боя я даже не почувствовал, что ранен. Подбежали наши пехотинцы, отправили меня в медсанбат. После перевязки говорят: «Скоро будет машина, с ней поедешь в госпиталь в Старицу», а на хрен мне туда ехать, если там бомбят все время?! Вышел на дорогу, проголосовал и добрался до аэродрома, что возле этой Старицы. Там меня направили в санчасть. Вдруг вечером приходят летчики, спрашивают: «Где тебя подбили?» — «Под Старицей». — «А ты знаешь, мы сегодня одного „яка“ спасли». — «Так это вы меня спасли». — «О! Мать твою, давай бутылку!» Медсестра говорит: «Ребята, нельзя». Какой там нельзя!

<sup>1</sup> Забегайло Иван Игнатьевич, капитан, всего за время участия в боевых действиях выполнил 453 боевых вылета, в 99 воздушных боях сбил 16 самолетов лично и 6 в группе. Войну закончил в составе 54 Гвардейского ИАП. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени, медалями. — Прим. М. Быкова

Выпили. Через несколько дней за мной из полка прилетел самолет. Правда, за это время наш адъютант Никитин успел сообщить родным, что я погиб смертью храбрых. Опять я немного повалялся в госпитале и — к ребятам на фронт. Надо воевать. А как же?! Скучно без ребят.

Под Ржевом на станции Старица постоянно разгружались наши войска. Немцы регулярно ходили ее бомбить, а мы, соответственно, их оттуда гоняли. Здесь мы впервые встретились с эскадрой Мельдерса, «Веселыми ребятами», как мы их называли. Как-то раз вылетел штурман полка, вернулся и говорит: «Ребята, прилетели какие-то другие летчики. Это не фронтовая авиация, не „мессера“, а „фокке-вульфы“. Надо сказать, что у „фокке-вульфы“ — мотор воздушного охлаждения. Он в лобовую ходит — легко! А мне на черта в лоб?! Мне пулька в двигатель попала, и я готов. Ну, приспособился: когда в лобовую шел, я „ногу давал“ и скольжением уходил с прямой линии. Атака на бомбардировщика точно так же строилась — прямо идти нельзя, стрелок же огонь по тебе ведет. Вот так, чуть боком, и идешь в атаку. С „Веселыми ребятами“ мы хорошо дрались. Во-первых, мы делали „шапку“. Если завязался воздушный бой, то по договоренности у нас одна пара выходила из боя и забиралась вверх, откуда наблюдала за происходящим. Как только видели, что на нашего заходит немец, они на них сразу сверху сваливались. Там даже не надо попадать, только перед носом у него показать трассу, и он уже выходит из атаки. Если можно сбить, так сбивали, но главное — выбить его с позиции для атаки. Во-вторых, мы всегда друг друга прикрывали. У немцев были слабые летчики, но в основном это были очень опытные бойцы, правда, они надеялись только на себя. Конечно, сбить его было очень трудно, но у одного не получилось — второй поможет... Мы потом с „Веселыми ребятами“ на операции „Искра“ встретились, но там они были более осторожными. Вообще, после Ржева мы с немцами были уже на равных, летчики уже чувствовали себя уверенно. Я лично, когда вылетал, никакого страха не ощущал. Морду они нам в начале войны хорошо набили, но научили нас воевать. Еще раз повторю: морально и физически мы были сильнее. Что касается предвоенной подготовки, которую я прошел, ее было достаточно для ведения боя на равных, а вот наше пополнение было очень слабым и требовало длительного введения в боевую обстановку.

### ***Как вводили?***

Приходит, допустим, молодой летчик. Школу закончил. Ему дают немножко полетать вокруг аэродрома, потом — облет района, потом в конце концов его можно брать в пару. Сразу в бой его не пускаешь. Постепенно... Постепенно... Потому что мишень за хвостом возить мне не нужно. Ведомый должен смотреть за мной, и когда я иду в атаку, должен меня прикрывать. А если он только следит, чтобы не заблудиться и от меня не оторваться, то и его сбить могут, и я атаковать не могу, поскольку за ним должен смотреть. Так что, если в группе молодой летит, то его вся группа охраняет, пока немного не освоится.

В один из дней к нам на аэродром прибыл командующий 3-й воздушной армией, Герой Советского Союза Громов М. М. Он от имени Президиума Верховного Совета СССР награждал отличившихся летчиков. В том числе и я получил первый орден Красного Знамени. В то время получить правительственную награду для нас было почетно, и мы носили их постоянно, даже в полетах.

В сентябре мы передавали свои оставшиеся Як-1 соседнему полку. Я повел 8 или 9 оставшихся у нас Як-1. Подошли к аэродрому. Детали роспуска мы проработали на земле у себя на аэродроме, решив выполнить красивую крутую горку с роспуском группы и последующим индивидуальным исполнением фигур высшего пилотажа. Стали в круг над аэродромом для захода на посадку. Сели и выстроились в линейку. Красиво! Я пошел на командный пункт докладывать о прибытии и передаче наших Як-1. На командном пункте меня встретил командир, который оказался бывшим начальником Чугуевского авиаучилища полковником Петровым. После недолгого разговора нас посадили в пассажирский Ли-2 и увезли на свой аэродром. На следующий день наш 1-й Гвардейский ИАП на ЛИ-2 был перебазирован на Воронежский фронт, на аэродром у город Усмань.

Прибыв на аэродром у города Усмань, мы расположились в ближайшей деревеньке в ожидании новых истребителей. Недели через 2 — 3 к нам стали прибывать с Новосибирского завода новые истребители Як-7Б, уже облетанные заводскими летчиками-испытателями. Мы

быстро их освоили, так как они практически не отличались от Як-1, и готовились в ближайшее время вступить в воздушные бои на Воронежском фронте, с тем чтобы обеспечить наше господство в воздухе и отбить немцев от г. Воронежа. Пока мы комплектовались новыми Як-7Б под Воронежем, наступление немцев было приостановлено. И мы, перелетев на аэродром у города Старый Оскол и сделав по несколько боевых вылетов, получили приказ опять вернуться на Калининский фронт, так как в воздухе немцев мы стали встречать редко. Да и фронтовая авиация здесь неплохо работала.

— *На каких типах «яков» вы воевали?*

— На Як-7Б и Як-1. В ВШВБ (высшей школе воздушного боя) освоил Як-9. Для меня все они были одинаковыми. Самый страшный истребитель — это И-16, а все остальное — ерунда. «Миг», так он сам садился, хоть ручку бросай. Что можно сказать о «яках»? Кабина вполне удобная, остекление, качество плексигласа — нормальное и обзор хороший, поэтому летали с закрытым фонарем. Вообще, обзор во многом зависит от летчика. Для обзора назад было установлено зеркало, но все равно нужно слегка отворачивать самолет, чтобы осматриваться, ну, и головой крутить. Ты должен видеть заднюю полусферу, иначе тебя убьют. Бывало, так головой накрутишься, что шея красная, а когда на И-16 летали, у нас целлулоидные воротнички были, так до крови шею натирали. Прицелы были нормальные, но в «собачьей свалке» некогда ими пользоваться — целишься по собственной трассе. Молодые летчики, так те как на гашетку нажмут, так ее и не отпускают, пока патроны не кончатся. Прилетят — стволы синие, перегрелись — надо заменять. А когда опыт есть, трассу кинул, самолет подвел и бьешь. В прицел можно смотреть, когда стреляешь по мишеням. А вот когда ты в уже воздухе, в бою, где все решают мгновения, секунды, какой там прицел!

*Кого сложнее сбить?*

Истребитель. «Мессершмитт» — хорошая машина, «фокке-вульф» — очень хорошая машина с двигателем воздушного охлаждения, но маневренность у него похуже, чем у «мессера». Вообще все зависит от летчика, который в немецком самолете сидит. Чем пилот противника опытнее, тем сложнее. Надо сказать, что хотя сбить бомбардировщик проще, но подойти к их строю — непросто. Заходить надо от солнца или из облака, а еще лучше, когда атака идет одновременно с разных направлений, например, одни снизу, другие сверху. С первой атаки надо сбивать ведущего — все по нему ориентируются, да и бомбы часто «по нему» бросают. А если хочешь лично сбить, то надо ловить летчиков, которые летят последними. Те ни хрена не соображают, там обычно — молодежь. Если он отбил — ага, это мой. Считаю, две тысячи рублей в кармане (за бомбардировщик давали 2 тысячи, за разведчика почему-то 1,5 тысячи, а за истребитель тысячу). Ну, мы деньги все в кучу складывали, а если затишье, то посылали гонцов (или самолет в мастерскую отогнать, или еще что) за водкой. Я помню, пол-литра стоила тогда 700 — 800 рублей. Так вот первой очередью стараешься попасть в кабину, потом можно перенести огонь на плоскости. Оставляешь боезапас на второй заход, а то некоторые расстреляют все, а потом таранят. У нас в полку никто не таранил. Почему? Потому что был хороший летный состав, с хорошей подготовкой. Правда, бывало так, что летчик прилетает и говорит: «Сбил!» — «Как же ты сбил?» — «Ну, я же видел, что трасса кончалась...» А там так получается, что когда с большой дистанции стреляешь, то трасса загибается и теряется за самолетом, и кажется, что попал, а он летит и летит. Когда попадаешь в самолет, то сразу видно что-то вроде искр или молний.

*Как подтверждались сбитые самолеты?*

В общем, так. Прилетаешь на аэродром и докладываешь командованию полка, что вели воздушный бой в таком-то районе, сбил один самолет противника, который упал там-то. Если это на нашей территории, то от войск, расположенных в этом районе, должно прийти подтверждение, а если у немцев, то должны партизаны подтвердить или экипажи самолетов, которые мы сопровождали, или летчики, с которыми делали вылет. Мне кажется, что приписок в боевых счетах не было. Это было не принято. Все ж на виду! Что значит сбил в группе? Поначалу было так: я атакую, сбиваю, но ведь ведомый меня прикрывает. Я пишу, что мы сбили

в группе. Кто тогда считал? Все равно, тысячу-две в шапку кладут.

Так вот перебросили нас на Калининский фронт. Мы поначалу даже возмущались, просили, чтобы нас отправили в более жаркие места. Но Ставка лучше нас знала общую ситуацию на фронтах. Так что приземлились мы на аэродром Старая Торопа. Здесь нам предстояли встречи с нашими знакомыми «Веселыми ребятами».

Потом нас опять перебазировали на аэродром Живодовка, откуда мы вели прикрытие и разведку сил противника в районах железнодорожных станций Вязьма — Брянску городов Люданово, Дятьково, Карачев, Брянск. В это время в стране проводилась кампания, когда трудящиеся, работающие в тылу на заводах, фабриках, в колхозах и совхозах, собирали добровольно средства, на которые покупались танки, самолеты, корабли для Красной Армии.

В один из дней меня и еще 5 летчиков нашего Первого гвардейского ИАП вызвали на командный пункт и вручили командировочные предписания, согласно которым мы должны срочно отбыть в г. Москву вместе с начальником штаба подполковником Киселевым.

Мы прибыли на Тушинский аэродром, где устроились в общежитии при аэродроме. Здесь нам сказали, что через несколько дней мы должны получить персональные истребители от ЦК профсоюза торговых работников СССР. Но, пока суть да дело, я отпросился у начальника штаба на сутки, с тем чтобы встретиться со своей любимой Зиной и уговорить ее выйти за меня замуж. А вскоре нас перебросили на Волховский фронт. Прилетели на аэродром у города Будогощ. Надо сказать, что на Калининском фронте мы долго не имели возможности помыться, а тут взяли машину и всей эскадрильей поехали в баню. Но на следующий день летчики не то что летать, сидеть в теплой кабине самолета не могли от зуда по всему телу — подхватили чесотку. В общем, вся эскадрилья вышла из строя. Полковой врач положил каждого на лавку, обмазал какой-то черной, пахнувшей нефтью мазью с ног до головы. Потом каждого обмотал простыней и — в кровать. В комнате стоял запах, как на нефтяном складе. Несколько дней мы лечились. Прежде чем помыться нас в другой бане, ее продезинфицировали, и только тогда нас туда запустили. Надо сказать, врач порядком струхнул — это же его обязанность предотвращать эпидемии, а тут вся эскадрилья слегла.

Перед началом перебазирования я отправил аттестат своей жене на получение с моей зарплаты денег, так как знал, что Зине и ее матери жилось в это время трудно. Нас же, летчиков, и во время войны неплохо снабжали продуктами питания, одеждой. Мы ни в чем не нуждались. Летчиков на сухарях нельзя держать. А мы, молодежь, отсутствием аппетита не страдали. Не было проблем со снабжением бензином или патронами со снарядами. Да и одевали нас хорошо. Поэтому все фронтовики, как правило, посылали свои аттестаты своим женам, матерям, отцам или родственникам, так как в тылу было особенно тяжело с питанием.

После мы перебазировались на южную окраину Ладожского озера на аэродромы Валдома и Кипуя, откуда вели боевую работу по прикрытие Дороги жизни, сопровождению бомбардировщиков и штурмовиков. С этого аэродрома мы и работали, начиная с января 1943 г. вплоть до окончания прорыва блокады Ленинграда.

Нашей авиации было много, но поначалу истребителей противника мы не встречали. Только во второй половине января 1943 г. появились старые знакомые «Веселые ребята» на ФВ-190. Помню, на фюзеляже у них был нарисован туз пик<sup>1</sup>.

В первом же воздушном бою 23 января, при сопровождении штурмовиков, мы сбили двух. Одного из них сбил я, второго — мои ребята. В конце января 1943 года нас постигло несчастье. Стояла очень низкая облачность, но кому-то из командования захотелось послать группу наших бомбардировщиков Пе-2 на бомбежку железнодорожной станции Любань или Тосно. Командир нашего полка Логвинов решил полететь в разведку вместе со штурманом полка Тормозовым. И оба не вернулись. Или их сбили, или в туман попали... Это были два хороших летчика, о потере которых мы все очень переживали. К нам назначили ВРИО командира полка, Героя Советского Союза, тоже очень хорошего боевого летчика, Дзюбу Ивана Михайловича<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Туз пик — это была эмблема 53-й эскадры, она летала на Ме-109 и действовала на южном участке фронта. Очевидно, В. И. путаете «зеленым сердцем» JG54, которая как раз воевала под Ленинградом на ФВ-190. — Прим. М. Быкова

<sup>2</sup> Дзюба Иван Михайлович, майор, временно исполнял обязанности командира 1 ГИАП с января по май 1943 г. Воевал в составе 89 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 238 боевых вылетов, в 25

Весной мы вернулись на Калининский фронт. Базировались на одном аэродроме с бомбардировщиками Пе-2. Конечно, прикрывать бомбардировщики легче, чем штурмовики. Они идут на высоте 2 — 3 тысячи метров, да и скорость у них выше, но тоже не сахар. Бывало, после бомбардировки летчики на пикировании старались побыстрее уйти домой, группа рассыпается и кого прикрывать — непонятно.

На ночь мы располагались в деревне вблизи аэродрома. Вечера после ужина проводили с деревенскими девочками в клубе, устраивали совместные танцы или самодеятельность, часа 2 — 3, а потом приходил кто-нибудь из штаба и разгонял всех по домам на отдых, так как на завтра опять летать. В середине апреля нас отправили в Кузнецк за самолетами. Получив истребители Як-7Б, мы вылетели на них на аэродром Выдропужск, а потом перелетели на Воронежский фронт. Опять базировались на аэродроме Усмань, у села Завальное, который располагался на клеверном поле, у колхозного яблоневого сада. На Воронежском фронте было затишье, и нас перебросили на аэродром у города Старый Оскол, откуда мы летали на прикрытие наземных войск, железной дороги Старый Оскол — Новый Оскол, вели разведку войск противника. Фронт проходил западнее этих двух городов, и я все мечтал попросить у командования У-2 и вывезти с немецкой территории моего брата Николая и маму, но этой мечте не суждено было сбыться, так как нас перебросили на северный участок Орловско-Курской дуги. Перелетели на аэродром Грабцево, где бригада рабочих с Саратовского завода занялась укреплением обшивки крыльев истребителей, потому что, когда мы разгоняли свои Як-7Б на пикировании, то обшивка на крыльях вспучивалась. Перед началом Курской битвы полк сосредоточился на аэродроме Живодовка.

5 июля я с четверкой истребителей вылетел утром на разведку железной дороги Людиново — Дятьково — Брянск. При подлете к городу Людинов мы встретили четверку. Ме-109, двух из которых я сбил, а остальные скрылись. После удачного боя провели фотосъемку железной дороги и вернулись на аэродром.

Запомнился еще день 31 июля 1943 года. Дело шло к вечеру, мы уже выполнили 3 — 4 боевых вылета и сидели в самолетах в готовности номер один. Вдруг с командного пункта взлетела зеленая ракета. Запустили двигатели, вырулили на старт, получив по радио задание. Получилось так, что наша группа истребителей, находясь на разведке над территорией противника, заметила группу до сотни бомбардировщиков в сопровождении истребителей, которая направлялась к линии фронта. Нам было известно, что в лесу у деревни Лохня был сосредоточен танковый корпус<sup>1</sup>. Командование верно решило, что бомбардировщики направляются уничтожить этот корпус. Разведчики вели эту группу бомбардировщиков, не вступая в бой, что позволило ведущему нашей десятки командиру полка Каинову<sup>2</sup>, у которого я был ведомым, занять выгодное положение для атаки. Мы встретили немцев прямо над линией фронта. Подошли к ним снизу, и командир полка с первой атаки сбивает ведущего Ю-88, я за ним сбиваю следующего. Истребители прикрытия прозевали нашу атаку и вступили в бой, только когда строй бомбардировщиков уже был разрушен, что не позволило им создать организованное сопротивление. Вскоре подоспела еще одна группа наших истребителей, и началась «собачья свалка». Короче говоря, их налет мы сорвали, да и посшибали их прилично, а своих ни одного не потеряли. Всего за время участия в Орловско-Курской битве я сбил 6 самолетов противника лично и 3 в групповых боях. После летних боев я был переведен инструктором в высшую школу воздушного боя в городе Люберцы. Обидно мне было. Ведь к этому времени у меня было тринадцать лично сбитых и шесть в группе, до «Героя» двух самолетов не хватило...

### **— Вы летали на сопровождение. Кого тяжелее сопровождать — Ил-2 или**

воздушных боях сбил 12 самолетов лично и 1 в группе. В сентябре 1943 г. отозван с фронта на лётно-испытательскую работу. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й и 2-й степени, Красной Звезды, медалями. — Прим. М. Быкова

1 части 1-го и 5-го танковых корпусов. — Прим. Ред

2 Каинов Илья Игнатьевич, майор, командир 1 ГИАП с марта 1943 по октябрь 1944 г. (убыл из полка на учебу в ВВА им. Жуковского). Воевал в составе 92 и 522 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 224 боевых вылета, в воздушных боях сбил 5 самолетов лично и 9 в группе. Награжден орденами Красного Знамени (дважды), Александра Невского, медалями. — Прим. М. Быкова

***бомбардировщики?***

— Прикрывать сложнее штурмовиков. Они очень низко ходят. Я же не могу рядом с ними идти — собьют. Забрался выше — их не видно на фоне леса или снега, очень легко потерять. Бывало, что «мессера» к ним проскакивали. Слышишь по радио: «Шапки-шапки, нас атакуют! Прикройте!» Тогда ныряешь вниз, к группе. Наказывали ли за потерю в сопровождаемой группе? Нет, но были разборки полетов, на которых можно было схлопотать дисциплинарное взыскание. Война есть война. Ас бомбардировщиками хорошо — они летят на 3 — 4 тысячах. Мы идем чуть выше их, а то и рядом: «бочку» закрутишь перед ними, для поднятия бодрости духа. Конечно, если ввязался в бой, то они очень быстро уходят со снижением и догнать их почти невозможно, за что мы их потом ругали.

***— Когда появилась устойчивая радиосвязь?***

— В 41-м году никакой радиосвязи, можно сказать, не было. Один треск в наушниках стоял, никто радио не пользовался. В 42-м году, когда пошли «яки», «миги», мы уже начали радио использовать как между своими самолетами, так и для связи с сопровождаемой группой.

***— Воздушные бои на какой высоте в основном шли?***

— В начале войны на малых высотах, до полутора тысяч. Вот тут мы много теряли. Постепенно высоты поднялись до трех-четырёх тысяч.

***— Случаи трусости были?***

— Были. В особенности в начале войны. Даже, помню, в соседнем полку расстреляли летчика перед строем за самострел.

***— Бывали случаи, когда вы не ввязывались в бой, видя, что немецкая группа больше или она выше?***

— Уйти до боя? Никогда! Будь там хоть сотня самолетов, хоть две, хоть тысяча! Почему? Потому что тебя же все не будут атаковать одновременно.

***— Приметы, предчувствия, суеверия были?***

— Все боялись 13-го числа и не хотели брать самолет с таким номером. Я же, наоборот, стремился получить самолет именно с номером 13. Мне иногда даже казалось, что немецкие истребители, бывало, отворачивали, видя цифру. Может быть, это мне и помогло, спасло. А вот не фотографироваться или не бриться перед вылетом — этого не было.

***— Каково значение физической силы и подготовки летчика?***

— Колоссально значение! Причем не только физическая, но и моральная подготовка. Летчик-истребитель испытывает не только перегрузки во время боя, ему не только пилотировать на пределе возможного, на него ложится и груз ответственности за товарищей, за ведомых, на него влияют потери своих друзей. Ко всему этому он должен быть готов.

***— Давали отдых летчикам на фронте?***

— В периоды затишья вблизи аэродромов организовывали какой-нибудь дом отдыха, туда отправляли на недельку. Там же отдыхали после ранения.

***— Чувство страха у вас возникало?***

— Перед вылетом или при получении задания — никогда. Бывало, что тебя наводит наземная станция, а группу противника не видишь. Вот тут нервничаешь, вроде как слепой: где-то есть враг, может, готовится атаковать, а ты его не видишь. Психуешь. Как только увидел — все в порядке. Тут уж — кто кого. На Волховском фронте мы сопровождали «пешки». На обратном пути один подбитый бомбардировщик стал отставать. Я ведомого послал с группой, а сам остался с бомбардировщиком. Он кое-как дотянул до линии фронта и загорелся. Экипаж стал выпрыгивать, тут откуда-то выскочил «мессер». Зашел мне в хвост, промазал и выскочил вперед. Мы с ним встали в вираж. У меня уже темно в глазах от перегрузки, и круче вираж уже

не заложишь, и он не может этого сделать. Вот так мы, наверное, минуты две гудели на вираже. Наверное, у него бензин кончился, он выскочил из виража и ушел. Я тоже пошел домой. Вот тут — хочется сбить, а мощности техники не хватает.

— *К потерям как относились?*

— Тяжело. Друзей терять тяжело. В моем звене был молодой летчик, Валентин Соловьев, с которым мы дружили. В одном из воздушных боев на Калининском фронте я, обернувшись назад, увидел, что в хвост ему зашел «мессер», и он вспыхнул. Все это заняло какие-то секунды, я даже крикнуть не успел. Помочь я ему ничем не мог и от этого очень переживал. Остался нехороший осадок от того, что потерял друга и не смог ему ничем помочь. Потом, конечно, свыкаешься с потерями — так должно быть. Кто-то будет жив, кто-то нет.

— *Что делали с личными вещами погибших?*

— Какие у нас личные вещи? Шинель. Регланов не было. Сапоги куда не отправишь.

### Список воздушных побед В. И. Клименко

#### В составе 1 ГИАП:

02.08.42	1	Ю-88	р-нРжева	Як-1
05.08.42	1	Ю-88	р-нРжева	Як-1
06.08.42	1	Ю-88	р-нРжева	Як-1
23.01.43	1	ФВ-190	сев. Синявино	Як-7Б
23.01.43	1	ФВ-190	Синявино	Як-7Б в группе
11.02.43	1	Хш-126	Пельгора	Як-7Б
19.02.43	1	ФВ-190	сев. Погостье	Як-7Б
19.02.43	2	ФВ-190	Синявино	Як-7Б в группе
24.02.43	1	ФВ-190	Синявино	Як-7Б
05.07.43	2	ФВ-190	р-н Жиздры	Як-7Б
19.07.43	1	ФВ-190	Городок	Як-7Б
27.07.43	1	Ю-88	Красниково	Як-7Б
31.07.43	1	Ю-87	Дудоровка	Як-7Б
02.08.43	1	ФВ-190	Умрихино	Як-7Б
15.08.43	3	ФВ-190	р-нАбалмасово	Як-7Б в группе
Всего сбитых самолетов — 13 + 6; боевых вылетов — 335; воздушных боев — 42.				

#### Источники

1) ЦАМО РФ, ф. 1 ГИАП, оп. 296889, д1 «Журнал описания воздушных боев летного состава полка»;

2) ЦАМО РФ, ф. 7 ГИАД, оп. 1, д. 24 «Материалы к приказам о выплате денежного вознаграждения летному составу дивизии»;

3) Летная книжка В. И. Клименко.

### Дудник Николай Денисович



Я родился в апреле 1918 года в селе Ивановское Самарской области, или как тогда говорили — губернии. Спасаясь от голода 1921 года, семья переехала в Крым. Мы жили в станице Григорьевской. Приходилось много помогать отцу, поскольку трудодни были скудные, на них прожить было невозможно. Рыли колодцы, перекрывали крыши татарам. После окончания шести классов я поехал учиться в ФЗУ в город Симферополь. Там же в Симферополе я стал заниматься в авиамodelьном кружке. У меня получалось, и на городских соревнованиях моя модель заняла первое место по продолжительности полета. После этого успеха я принял решение, что обязательно стану летчиком. Летом я приезжал к родителям в деревню, где мы с отцом работали «на заработках». В 1932 году в Крыму наступил голод. Отец приехал ко мне в Симферополь опухшим. Пришлось бросить учебу и пойти таксировщиком на элеватор. Выжила вся моя семья только потому, что на элеваторе я мог собирать с пола проросшее зерно. Вот эти крохи и не дали нам всем погибнуть в то страшное время. После голода мы переехали в Керчь, я устроился счетоводом в Крымбродтресте, поступил в вечернюю школу, а вместе с тем и в аэроклуб. Инструктором у меня был Лисицын Л. В., впоследствии Герой Советского Союза.<sup>1</sup>

В Качинское летное училище я поступил в марте 1940 года, а выпустили меня, присвоив звание младший лейтенант, уже в ноябре месяце. Нас 60 человек отличников направили под Москву на пополнение истребительных полков ПВО. Перед войной нас посадили в казармы. Это такая обида была! Те, кого сержантами выпустили, знаки различия сняли и ходили просто с пустыми петлицами. Честно скажу — война для нас, молодых летчиков, была спасением. Надо было воевать, чтобы продвигаться по службе. Поэтому рвались в бой. Если ты остался на земле, а твои товарищи ушли на боевой вылет, чувствуешь себя отвратительно. Конечно, были и такие, кто «болел». Ведь при интенсивных боевых вылетах летчики начинали страдать поносами, а некоторые просто симулировали расстройство желудка. А ведь летом и осенью 41-го доходило до шести-семи вылетов в день — это очень тяжело, практически предел. Так что воевать надо было. А так болтаться, чтобы только выжить... не знаю... зачем?

В училище я прошел программу И-16 и в полку я также принял И-16, но с более мощным мотором и пушечным вооружением. Поначалу летали только днем, к ночным полетам нас не готовили. Что говорить, даже к дневным боевым вылетам я был не готов. Мы умели только взлетать и садиться, да пилотировать в зоне. Боевого применения мы так и не прошли — война началась. Практически на войне учились, поэтому и потери несли...

Наш 27-й авиационный полк ПВО особого назначения до войны имел два или три

---

<sup>1</sup> Лисицын Л. В. в числе лиц, получивших звание Героя Советского Союза, не значится. — Прим. М. Быкова

комплекта личного состава. С началом войны на его основе были сразу же созданы три полка. 27-й ИАП остался в Клину, 177-й ИАП — в Дубровицах под Подольском, а нас, 178-й ИАП, посадили на полуторки, в кузова которых мы положили сено, и повезли под Серпухов на аэродром у деревни Липцы.

Первый бой я вел прямо над аэродромом где-то в середине июля. Пришел одиночный немецкий разведчик. Никто не дежурил, вели себя еще беспечно. Мы все еще считали, что война быстро закончится. Меня выпустили по тревоге, и я на глазах у всех опозорился. Облачность была плотная на высоте порядка 1500 метров. Я только к нему приближусь — он в облака. Я болтаюсь, жду, когда он из них выйдет. Он выскочит где-нибудь, я к нему, а он опять уходит. Я, конечно, пострелял по нему, но с большой дистанции не попадешь. Вот так он и ушел. Я тогда больше себя винил, но делом надо было командиру полка поднять еще пару истребителей, рассредоточить их, и мы бы его сбили. Командиры были неопытные. Может, летный опыт у них и был, а тактического, опыта управления у них не было никакого. Вообще с немецкими разведчиками воевать было сложно — если с первой атаки не сбил, то он тебе только хвост покажет, и ты его не догонишь. И еще один момент. Я когда свастику в желтом круге увидел, понимал, что это противник, но не мог избавиться от ощущения, что там такой же, как и я, летчик сидит. Психологически я был не готов убивать. Правильный тогда лозунг был: «Чтобы победить, надо научиться ненавидеть». Пропаганда работала хорошо, и когда в декабре я полетел на штурмовку, никаких сантиментов к немцам я не испытывал. Чем мне эта штурмовка запомнилась? Ведь я до этого даже на полигоне не штурмовал. Командир полка, опытный летчик, когда проводил меня в вылет, мне подсказал, как надо действовать. Видимость была плохая — шел снег, но я снега не боялся. Через него видно, вот туман — это действительно все. В районе села Пятницы по дороге шла колонна машин с отступающими немцами. Какое удовольствие я получил, расстреливая эти машины! Это такой азарт! Как они бежали от дороги!

Всего из 426 боевых вылетов я выполнил на штурмовку шесть, и только на И-16. Всего я сбил три самолета противника лично и три в группе. Иногда мы прикрывали И-153, которые летали на штурмовку, но чаще сопровождали особо важные самолеты. Мы не знали, кто в них летел. При сопровождении их ни разу вести боев не приходилось. В основном же в 41-м году нам ставились задачи по прикрытию войск или стратегических объектов.

Вот ты спрашиваешь, как я отношусь к И-16? Для меня это был тот истребитель, на котором я учился летать и потому владел им неплохо. Конечно, воевал я на истребителе более поздней серии с мощным вооружением и мотором, но по пилотажным характеристикам он не отличался. То, что я умел на нем пилотировать, меня и спасло. Прикрывали мы парой наземные войска. Ведомым у меня был лейтенант Иващенко. Мы прибыли на «точку», заняли 3500 — 4000 метров, и вдруг я заметил группу, не менее десяти, немецких истребителей. Они, зная, что мы прикрываем войска, в то время пользовались тактикой «прочесывания» районов. Твою мать! Что делать?! Уйти нельзя — скорость у И-16 меньше, чем у «мессершмитта», на вертикаль нельзя — собьют. Выхода нет. Начал я с ними крутиться. Я как? Он в хвост зайдет, я вижу, что сейчас огонь откроет, я газ убираю, он проскакивает, я стреляю. Не попадал, конечно, тут, пока будешь прицеливаться, тебя следующий срубит. Иващенко в воздухе нет, думаю, наверное, сбили. Но я решил с ними ковыряться, пока силы есть. Слава богу, физическая подготовка у меня была хорошая. В итоге они развернулись и ушли в сторону Можайска. Горючее на исходе. Я спикировал, прижался к реке Нара и на бредущем домой. Через железнодорожный мост перевалил, а там уже наш аэродром. С ходу сажусь — аэродром был укатан целиком. Сел и рулю к стоянке. Вылез и иду в землянку КП. Смотрю, стоит командир полка и Иващенко, мой ведомый, ругается: «Дудник полез в драку и сам погиб». Он, конечно, не думал, что я в этой каше жив останусь. Я подошел: «Товарищ командир, прошу больше ведомым лейтенанта Иващенко ко мне не назначать, а дать мне сержанта Василия Соколова». Так вот благодаря тому, что я был на И-16, который на горизонтальном маневре превосходил «мессершмитт», они не могли меня сбить. Если был бы я на «миге» или «лавочкине», меня бы сбили — «лагг» так крутить не мог. На нем, конечно, можно на вертикаль идти, но против немецких летчиков 41-го года это вряд ли бы помогло.

Правда, уже осенью пришлось пересесть на ЛаГГ-3. Сначала не нравилось на нем летать,

но потом привык. Ведь на нем как? Взлетел, шасси убрал, а потом, прежде чем на высоту лезть, надо на бреющем по прямой идти, чтобы скорость набрать. На И-16 можно было сходу вверх идти, но недалеко — 6000 максимум, а потом мотор «пых-пых» и уже не тянет. Но в войну летали на 2000 — 4000. Это только разведчики высоко забирались.

Так вот, 28 ноября под Серпуховом я на ЛаГГ-3 сбил немецкий самолет-разведчик «юнкерс». Какой, не скажу — в воздухе не определишь, но скорее всего «Юнкерс-86». Атаковал я его сзади сверху. Целился по кабине, но, видимо, в последний момент летчик меня заметил и дал ногу вправо. Моя очередь вместо кабины пошла на плоскость, отбив оконцовку левой плоскости. Самолет свалился в штопор, а с отбитой оконцовкой вывести машину из него невозможно. Я его сопровождал до земли (никто из него не выпрыгнул), заметил место, где он упал, набрал высоту и пошел домой. Интересно, что самолет не сгорел. Доложил командиру полка, и тут же на место падения вылетел У-2 с инспектором дивизии по технике пилотирования полковником Шолоховым. Население уже успело раздеть погибших, но документы были целые. Парашюты привезли — мы из шелка сделали шейные платки, поскольку шею стирали — головой крутить много приходилось.

После ЛаГГ-3 пересели на Ла-5. Правда, один раз я вылетел на МиГ-3. Наш аэродром у деревни Липцы осенью 41-го уже обстреливался немецкой артиллерией. Поэтому мы его использовали как аэродром подскока, на ночь улетая под Каширу на аэродром Крутышки. Это, кстати, был один из самых голодных периодов, поскольку в Липцах мы целый день питались только чаем с сухарями и сахаром, стоявшими в землянке в больших мешках. В Крутышках стоял полк на «мигах». Пришли «мессершмитты» и стали штурмовать аэродром. Я как раз был у самолета «миг». Они бы его все равно повредили. Я на сиденье чехлы набросал и вылетел без парашюта. Собьют на взлете? Да в такой момент об этом не думаешь. Думаешь о том, что убьют все равно, надо постараться самому это сделать первым. Ничего, взлетел. Летать я на нем не умел, поэтому пилотировал осторожно, чтобы не свалиться в штопор. Сбить я никого не сбил, но самолет сохранил, и общими усилиями немцев мы отогнали.

Когда мы пересели на Ла-5, то войны уже почти не было. Ночью мы на нем летали. Патрубки светились, но сильно это не мешало. К тому же я имел опыт ночных полетов на И-16.

Летом 42-го года налеты продолжались. Немцы в основном летали на Ярославль и Горький. При этом они проходили наш аэродром. В июне подняли нас по тревоге. Взлетели командиры эскадрилий Григорьев и Тикунов, а я следом. Как я научился летать ночью? Сам. Взлетел в сумерках, а садился ночью, посадочные прожектора на аэродроме были. Если ты днем хорошо летаешь, то ты ночью сядешь, ну один раз Григорьев в землю воткнулся. Сам цел, а самолет вдребезги, но это редко... Так вот. Ночь была светлая, по выхлопным патрубкам я заметил группу. Вцепился взглядом в огонек, а он уходит влево. Я прижался — и за ним. Они, оказывается, заметили наш аэродром, и часть самолетов решила отбомбиться по нему. Я-то не видел, где я, а с земли видно было. Я открыл огонь, когда подошел почти вплотную. Стрелки — по мне. В общем, ковырялся я с этим бомбардировщиком, пока снаряды не кончились. Горючее на исходе, я захожу на аэродром, а с него красная ракета — запрещают посадку. А куда я пойду, когда горючего нет? Ракета, пока она летит к земле, неплохо ее освещает, а пускали их часто, вот я по ним и зашел. Толчок, сел, остановился. Ко мне прибежали: «Ты куда сел! Аэродром разбомбили!» Подошел командир полка: «Самолет до утра не трогать». Утром посмотрел — весь аэродром в воронках! Как я в них не попал?! Это просто счастье... Утром оказалось, что я сбил этого «юнкерса», и он упал возле Тарусы, а Григорьев и Тикунов сбили еще один самолет, упавший возле Каширы. Причем сбил его один, а второй не сбил. А я-то кто? Лейтенант... Мне командир полка говорит: «Дудник, ты еще только начинаешь летать, а эти двое никак не могут самолет поделить. Один говорит, что он сбил, другой, что он. Ты отдай им свой самолет». — «Пишите». Приписки? Нет! Могли недописать, а приписать — нет. Те, кто вел документацию, вели ее халтурно.

Орден Красного Знамени я получил, уже когда у меня три самолета было. У меня комэском и ведущим был Герой Советского Союза Григорьев<sup>1</sup>. Частенько наши групповые

<sup>1</sup> Григорьев Герасим Афанасьевич, капитан. Воевал в составе 163 ИАП, 178 ИАП и 28 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 300 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 12 самолетов лично и 5 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (трижды),

победы он записывал себе как личные. Я чувствовал, что ему хочется быть Героем. Но после войны я командиром дивизии стал, получил генерала, а он спился и дуба дал. Я на войне за количеством сбитых не гонялся. Мне нужно было выполнить боевую задачу как положено и больше ничего. Награды меня не интересовали — такая каша была, столько летчиков гибло, а я буду за наградами гоняться? Я вот чувства страха не испытывал, хотя, может, я просто не помню — сколько времени прошло. Но что точно я помню, так то, что мы просили вылеты. Конечно, потери были большие, и жили мы одним днем. Уверенности, что ты будешь жить, не было. Было желание быть живым. К потерям поначалу болезненно относились, но потом попривыкли... Из тех, с кем я воевать начинал, к 41-му году человек 10 — 12 в полку оставалось. Причем до 42-го года пополнение в полк не приходило — летчиков и так было больше, чем самолетов. Сбивали ли меня? Да один раз на ЛаГГ-3. Прозевал атаку. «Мессершмитт» попал по двигателю, разбил масло-радиатор, меня окатило горячим маслом, но я все же посадил самолет на аэродром Барыбино под Тулой.

Летал и стрелял хорошо, меня уважали, я не пил. Один только раз выпил перед вылетом 100 грамм, и меня чуть «мессершмитт» не сбил. Полеты закрывались поздно. Я до войны в жизни водку не пил. Я сам из Крыма, так там водку, кроме рыбаков, никто не пил. Все пили или вино или пиво. Так вот, пока нас привезли в деревню, где мы жили, пока пошли на ужин, выпили уже поздно. Утром проснулся, голова дурная. Я ничего не соображаю. Реакция уже не та. Надо было лететь, а там воздушный бой. Чудом живой остался. Я после этого водку комиссарам нашим отдавал. Они пожилые были, только этим и занимались.

Встречи с немецкими истребителями закончились в начале 1943-го, а последний раз воздушный бой я вел с разведчиком, наверное, в конце 43-го — начале 44-го года. Разведчиков было очень трудно сбить. Если он тебя заметил, то сразу в пике, а на выходе выпускал воздушные тормоза, а преследующий истребитель врезался в землю. Такие случаи были.

В 1944 году я пытался уйти во фронтовую авиацию, чтобы отомстить за свою семью, расстрелянную немцами в Керчи. Но мне отказали, а дали пять дней съездить в Керчь узнать судьбу родных. У меня сестра была разведчицей, которую оставили с радиостанцией в городе, но немцы ее засекли. Взяли всю семью и всех соседей. Месяц ее допрашивали, уговаривали перейти на сторону немцев, но она отказалась, после чего их всех расстреляли...

— ***Были ли какие-то приметы?***

— Некоторые начинали войну в гимнастерке и так и не стирали ее до конца. Она грязная, блестит вся, а они так в ней и ходят. Некоторые не брились перед полетом. А у меня никаких суеверий не было.

— ***Закрывали ли фонарь кабины?***

— На И-16 были кабины открытые. На ЛаГГ-3 кабина была закрытая, но летали с приоткрытой, поскольку фонарь запотевал. Это ужас! Война закончилась — у меня скулы черные были от постоянного обморожения. Были кротовые маски, но под них поддувало.

— ***Что можете сказать о радиооборудовании?***

— Радио на И-16 было, но оно не работало. Там была очень тонкая настройка, которая легко сбивалась. К тому же не было станций на аэродроме. На «лавочкине» стало лучше.

— ***Кого сбить труднее?***

— Бомбардировщик. Скорость у него высокая, а если летчик опытный, а они почти все были опытные, то сбить его было очень сложно.

— ***Что считалось боевым вылетом?***

— Вылет по тревоге на перехват самолетов противника. Бывало, что на штурмовку.

— ***Когда начали летать парами?***

— Парами мы начали летать в 41-м году. Тут влияла не смена тактики, а нехватка самолетов. Только в начале 42-го года перешли на тактическую единицу пара.

— *Зимой 41-го, говорят, напряжение боев спало и немцы практически не летали. Это так?*

— У нас напряженность боев не спадала. Поскольку мы прикрывали железнодорожный мост через Оку, на который немцы постоянно бросали свою бомбардировочную авиацию. В основном Ю-87е. Если бы им удалось вывести из строя железнодорожный узел и мост, то Тулу бы сдали. Нам сказали, что если при тебе его повредят—расстрел. Погибло там много зимой. Максимов со своим самолетом прямо под лед ушел. Немцев было много, а нас мало... Но отстояли мост.

### Список документально зафиксированных воздушных побед Н.Д. Дудника\*

25.06.42	1 Ю-88	Нечаевские выселки
15.09.42	1 Ю-88	юго-вост. Вязьмы
11.03.43	1 Ю-88	юго-вост. Калуги
19.03.43	1 Ю-88	за. Мосальск (в паре)
*Вое — в составе 178 ИАП на самолете ЛаГГ-3 Всего сбито самолетов — 3+3 (найдено по документам 3+1); боевых вылетов — 426 воздушных боев —?		

#### Источники

- 1) ЦАМО РФ, ф. 178 ИАП, оп. 271277, д. 4 «Журнал учета сбитых самолетов противника»;
- 2) ЦАМО РФ, ф. 6 ИАК ПВО, оп. 1, д. 40 «Оперативные сводки корпуса»;
- 3) ЦАМО РФ, ф. 6 ИАК ПВО, оп. 1, д. 92 «Оперативные сводки корпуса».

### Шварев Александр Ефимович



Я родился в 1914 году, а в 1936-м по призыву ЦК ВЛКСМ был призван в армию и направлен в Ворошиловградскую школу летчиков, которую закончил в 1939 году. Выпустился

на современном и довольно неплохом по тогдашним меркам самолете И-16. У нас в школе всего одна эскадрилья на нем летала, остальные на И-15. После летной школы я был направлен в Белорусский военный округ на аэродром Балбасово. Шел 39-й год. Началась заваруха с Польшей. И мы в составе 21-го истребительного полка перебазировались на аэродром города Лида, который в ту пору относился к Западной Украине.

Воздушных боев с поляками нам тогда вести не пришлось, и вскоре из Польши нас перебазировали в Каунас.

Надо сказать, что перед войной я прошел хорошую школу на И-16. Командиром эскадрильи у нас был Кутарев, воевавший в Испании. Он не боялся нас выпускать, регулярно устраивал воздушные бои. Один раз послал меня в зону. И вот я смотрю — в зону заходит еще один «ишачок» и начинает колбасить. Черт его знает, наш это или не наш. Начинается карусель, воздушный бой. Оказалось, что это Кутарев подослал моего лучшего друга, ленинградца Лешу Викторова. Правда, в этом воздушном бою я ему, как говорится, «надрал хвоста» — в хвост зашел, и он уже никак не мог вывернуться. Прилетели, сели. Кутарев нам: «Молодцы, так и надо воевать!»

Соответственно, когда в Каунасе наш 21-й полк одним из первых вооружили МиГ-1 и МиГ-3 (при перевооружении сменился номер с 21-го на 31-й), мы уже имели в себе какую-то уверенность. Освоил я «миг» хорошо. Вообще говорят: кто учился на И-16, на любом самолете сможет полететь. И это правда. И-16 — очень строгий самолет, очень сложный на посадке. Во-первых, нужно точно рассчитать, куда будешь садиться, а во-вторых, когда сел уже, нужно очень внимательно следить, чтобы самолет не развернуло. Я на нем скапотировал как-то раз в училище. У нас тогда Агеевецкий был командиром отряда. Летал он на И-16 просто дерзко. Мы к тому времени уже стали вылетать самостоятельно, и хотя не выдерживали направление, крутились, но все обходилось благополучно. Перед моим вылетом Агеевецкий собирает нас и говорит: «Вы имейте в виду, на этом самолете можно скапотировать. Чуть зазеваешься — стукнешься головой о землю!» И вот вылетаю я на И-16, отлетал, сколько должен был, рассчитал, сел. Все как положено. Качусь по взлетной полосе. Вдруг смотрю влево: левая плоскость мнетя. Раз, и я вверх ногами лежу. Самолет перевернулся на спину через крыло. Я первым делом проверил, не горит ли. Вроде нет. Тогда я открыл щиток кабины, отстегнул парашют и вылез. Стою, а ко мне целая лавина народа бежит из квадрата. Подбегает командир отряда: «Жив?!» Начал меня щупать. Говорит потом: «Ты родился в рубашке!»

Почему я скапотировал? Дело в том, что нам эти И-16 прислали с Дальнего Востока с уже отработанным ресурсом, после многочисленных ремонтов. При посадке я вильнул градусов на 10 — 15, подкос левого шасси лопнул от нагрузки, и нога сложилась. Когда потом мы осматривали этот подкос, обнаружили, что он был давно уже наполовину треснутый поперек да еще и ржавый. Вот и сломался от небольшой нагрузки.

Так вот МиГ-1 на посадке тоже не так прост. Однажды у нас даже заместитель командира полка его поломал. У него была такая особенность — только ручку чуть-чуть перебрал, он заваливается на крыло. Но у меня с «мигами» проблем не было.

Мы тренировались в Каунасе: на высоту летали, вели воздушные бои, проводили стрельбы по наземным и воздушным целям. Правда, силуэты самолетов потенциального противника мы не изучали.

Надо сказать, разговоры о том, что будет война, шли. К нам приезжали лекторы, говорили, что война не исключена, путались с советско-германским договором. Командиром нашего 31-го полка был Путивко Павел Ильич, участник войны в Испании. Он в узком кругу летного состава после всех этих лекций, когда у кого-то появлялось шапкозакидательское настроение, всегда говорил: «Имейте в виду, что немец будет нападать, будучи уверенным в своей победе. Вы должны быть очень хорошо подготовлены, чтобы ему противостоять». Это нас вдохновляло, и морально мы были готовы к войне.

Перед войной количество авиаполков значительно возросло. В Алитусе с нуля создавался 236-й полк, в который в 1941 году меня назначили командиром звена. Командиром полка был Павел Антонец, тоже участник боев в Испании. Хороший командир, с боевым опытом.

В конце июня нам нужно было перегнать из Каунаса У-2. Мы с техником на полutorке поехали в Каунас, до которого от нашего аэродрома было километров 60. Прибыли туда в

пятницу 20-го. В субботу командира дивизии, который дает разрешение на вылет, не было. Сказали, что будет в воскресенье. Я в ночь с субботы на воскресенье 22 июня ночевал у друзей из 31 ИАП. Слышим около 4 утра — стрельба зениток. До этого проходил слух, что будут учения. Мы так и решили сразу, что начались учения. Но с нашего дома был виден Каунасский аэродром. Рядом с аэродромом располагался мясной комбинат. И я вдруг увидел зарево и говорю: «Братцы, это не учения, смотрите, ангар горит».

Мы быстро оделись и побежали на аэродром. Никого из начальства нет. Ангар горит. Мы, кто прибежал, успели выкатить оттуда самолеты. Сели в самолеты, и командир звена Волчок приказал: «Вылетай за мной!» Мы стали вылетать парами. На встречу нам шла группа самолетов Хе-111 — грозные самолеты, с сильным бортовым вооружением. Мы подлетели к ним, стреляем, но вся беда была в том, что у МиГ-3 стояли пулеметы БС калибром 12,7-мм, которые частенько заедали — пых, и дальше не стреляет. А по нам стреляли из пулеметов. После первого вылета в моем самолете насчитали около сорока пробоин, и 8 пуль застряло у меня в парашюте. Представляешь себе? А в «миге» же бензосистема, водяная система и маслосистема. Как же мне повезло, что ни один шланг не был пробит!

В середине дня пришло начальство и дало разрешение на вылет нашего самолета У-2. Но у него было повреждено осколком крыло. Я говорю технику: «Давай, отремонтируй быстрее, нам нужно вылетать в полк». Пока он ремонтировал, мы вылетали на отражение атак противника. Короче говоря, мы на зрячую сделали еще 3 вылета.

Тогда же я и сбил свой первый самолет. Если в первый вылет я только пробоины привез, то во второй вылет мы уже стали умнее. Встретили одиночного «хейнкеля», обошли его слева и справа. Пулеметы работали нормально. Немец пошел вниз, мы за ним. Он уже горел, но шел на бреющем вдоль Немана. Потом мост увидел и как хватанул вверх, перевалил через него, но выровнять самолет уже не смог. Так и упал в реку. Прилетели. Выяснилось, что у меня работал пулемет, а у моего ведомого нет. Соответственно сбитие записали мне.

Я все спрашивал техника: «Как там самолет, готов?» — «Нет». — «Готов?» — «Нет». Наконец говорит, что готов. Я сажусь в самолет. Он крутит винт, но тут подъезжает «эмка», из нее выходит командир нашего 236-го полка Антонец. Реглан весь в крови. «Ты куда?» — спрашивает, немного гнусавя. Я растерялся: «Как куда?» А он на меня: «Куда тебя черт несет, там уже немцы!» Если бы чуть раньше я взлетел, то попал бы прямо в лапы к немцам. Оказалось, что, когда он ехал в Каунас, их обстреляли, шофера убили, но сам он сумел вырваться. Из полка под Каунас прилетело только 6 самолетов, остальные 25 были повреждены, и их пришлось сжечь.

В этот же день оставшиеся летчики и техники, в том числе и я, на «полуторке» были отправлены в Ригу. Ехали ночью. Переехав через какую-то речку, попали под оружейный огонь. Увидели, что кто-то сидит на дереве и стреляет. Кричим ему: «Ты что стреляешь, свой!» Он говорит: «Я же не вижу, свой или не свой. Мне дали команду стрелять, я и стреляю». Двоих техников из нашего полка ранило.

Вот так мы отступали с первого дня. Тут мы поняли, какова цена разговоров о том, что мы будем бить фашистов на их территории «малой кровью, могучим ударом». Представляешь, в первый же день потерять полк новейших «мигов»?! Мы очень хотели летать, бить врага, но ситуация складывалась не в нашу пользу. Поэтому необходимость отступления воспринимали без радости, но с пониманием.

Приехали в Ригу, самолетов нет. Потом нам все-таки дали И-5 — такое старье! Мы на нем никогда не летали, но есть такое слово «надо». Несколько раз летали на разведку, но, слава богу, «мессеров» мы не встретили. Прилетели, доложили. Потом нас, четырех человек, отправили в Идрицу, куда пришел эшелон с «мигами». Самолеты собрали, мы их опробовали и сделали примерно по 12 вылетов. Здесь я сбил «109-й». Должна была вылетать группа на задание, и командир мне говорит: «Взлети, прикрой нас». Несколько звеньев благополучно взлетело, когда взлетало последнее, я увидел четверку «109-х». Тут уже раздумывать некогда было. Я направил свой самолет в их сторону. Шарахнул. Сбил или нет, не знаю, но они ушли. Сел. Мне говорят: «Ну, ты ему здорово вмазал!» Оказалось, один из них упал прямо на аэродром. На следующий день, возвращаясь с задания, мы увидели, что аэродром штурмуют Ме-110. Тут бы пошла свалка. Но они как увидели, что это «миги», сразу вниз, потому что на малой высоте этот

самолет не самолет. Все-таки подловил я одного, видно, летчик был лопух, отстал от группы. Его я сшиб. Вскоре пришла команда отправлять всех летчиков, летавших на «мигах», в Москву.

Когда мы приехали в Москву, полковник Нога, тоже «испанец», собрал группу летчиков, и мы на только что опробованных «мигах» полетели под Брянск. Подлетая к Сухиничам, я заметил, что падает давление масла. Я подумал, что дотяну, но вскоре мотор встал, и пришлось мне садиться на живот. Вернулся в Москву, доложил в главный штаб ВВС, а оттуда меня направили в академию им. Жуковского, где командир полка Антонец собирал наш 236-й полк. Когда формирование было закончено, нас на самолете отправили в Саратов, где мы получили «яки». Хорошие самолеты. Из Саратова мы перелетели под Вязьму на аэродром Двоевка. На земле было затишье, но мы все время летали, немецких бомбардировщиков отгоняли, на разведку. Прикрывали штаб фронта. Как-то раз, пока патрулировали, я «109-й» сбил.

Получилось так. Мы четверкой барражировали. Договорились, что идем парами, а подходя к пункту встречи расходимся в разные стороны и делаем как бы круг на встречных курсах. И вот пока мы так летали, я посмотрел назад, а моего ведомого атакует «109-й». Я до сих пор не могу понять, как я сумел развернуться на 180 градусов и оказаться в хвосте «мессера». Всей душой, всем телом развернулся. Глянул в прицел, а крылья истребителя выходят за прицельный круг. Нажал на пулеметные гашетки... сбил я его или нет, вывожу. Моего ведомого и другой пары уже нет, ушли на аэродром. Смотрю, рядом второй «109-й» кружит. Я под него подбираюсь, подбираюсь и наконец зашел ему в хвост. Он на пикировании давай удирать. Я за ним. Самолет я освоил и на пикировании дал большой шаг винта и догнал его («як» на пикировании может догнать «мессер»). Я стрелять, пушка не стреляет, а у пулеметов боекомплект кончился. А я еще на земле технику говорил, что очень большой ход гашеток, и просил укоротить троса. А он вместо укорачивания, мать его, удлинил. Немца я все же догнал, даже рассмотрел: такая рыжая морда. Хотел таранить, но он в облаке скрылся. Потом все смеялись: «Вон, твой рыжий летает!»

А тот «109-й», которого я сбил, упал прямо на аэродроме у совхоза Дугино, где сидели летчики-испытатели.

— *Как узнал об этом?*

— А так. Не успел сесть, подруливаю, злой такой. Думаю, техника убью. Тут ко мне подходят, спрашивают: «Стрелял?» — «Стрелял». — «А нам уже позвонили, твой сбитый самолет на соседнем аэродроме лежит».

Еще один «109-й» я сбил около Ярцева при сопровождении «пешек» (так мы называли Пе-2). Там мы вели воздушный бой, я стрелял по одному «109-му», но сам не видел, чтобы он падал. Представь, что я практически никогда не видел, чтобы сбитый мной самолет упал. Почему? Потому что очередь дал и сразу смотришь вокруг, как бы тебя самого не сбили. Иначе нельзя. Но в этом случае ребята мне потом показали, где немец упал. Да и летчики «пешек» подтвердили, что я сбил.

Вообще самое трудное — это сопровождать. Ведущий группы отвечает за свои истребители и за прикрываемую группу. А еще надо смотреть, чтобы самому на тот свет не отправиться. У меня 450 с лишним боевых вылетов. 120 воздушных боев. Меня спрашивают: а что ты сбил так мало? У меня ж за всю войну только 12 лично сбитых самолетов и 2 в группе. А как иначе? Мало того, что в основном вел оборонительные бои, не подпуская истребителей противника к сопровождаемым, так еще смотрел, организовывал, командовал. Тут уже не до личного счета, а когда в группе сбивали, я себе не брал.

Короче говоря, довоевались мы до того, что еле ноги унесли из этой Двоевки, когда немцы прорвали фронт в октябре 1941-го. Мы сидели в самолетах и ждали команду на вылет. А связи нет. Командир полка ходит нервничает. Потом принял ответственность на себя и дал команду взлет. Я взлетаю, вправо посмотрел — бог ты мой! Идет колонна немецких танков! Еще бы полчаса — и мы бы там и остались. Сели в Кубинке, дозаврались и сразу дежурить. Тогда я и сбил единственного в своей боевой практике разведчика. Взлетели, помню, была кучевая облачность. И ушли в зону, где должны были прикрывать. Смотрю, вываливается самолет. Был у немцев изумительный самолет-разведчик «Доронье-217». Я по нему весь боекомплект выпустил. Две отменные очереди дал. Сбил я его или нет, не знаю. Сажусь. Меня все

поздравляют. Оказывается, сбил его. После этого замполит и командир дивизии ПВО, которая оставалась в Кубинке, уговаривали меня, чтобы я перешел к ним. Но я отказался, остался в своем полку.

Потери были большие, и вскоре нас вновь отправили в Саратов за самолетами, а оттуда в Тушино. Дело было к зиме. Вот из Тушина мы вылетали на отражение атак противника. Тут у нас такой был случай. Возвращаемся после вылета на аэродром. Облачность низкая, и вдруг видим — стреляет зенитка, а следом из облаков вываливается Ю-88 и падает возле взлетной полосы. Оказалось, что «Яшка-артиллерист», услышав звук самолета, открыл стрельбу и попал.

Когда началось наступление под Москвой, нас посадили на Тростенское озеро, севернее Кубинки. Летали на лыжах на разведку, сопровождение, отражение налетов. Нагрузка на нас была очень большой. Самолетов не хватало. Я лично делал по 6 — 8 вылетов в день. Это очень тяжело и физически, и морально. Ведь почти каждый вылет сопровождался боями. Правда, мы молодые были. По молодости это проще воспринимается.

**— Потери в первые годы войны были большими. Не было ли страха перед истребителями противника?**

— Что скрывать — бывало. В 1943 году у меня как командира эскадрильи был заместителем Юмкин<sup>1</sup>. Как-то летим строем. Он ведет звено. А у меня было изумительное зрение — это здорово выручало. Я говорю: «Справа группа самолетов, выше нас на 2000 — 3000». Он тут же начинает ходить туда-сюда, мандражирует. Мы в атаку, а он раз — и уходит из боя. Второй раз также. Я его приглашаю к себе: «Ты что, твою мать, боишься?!» Он объясняет, что в полете с ним все в порядке, а стоит сказать «немцы» — и с ним что-то происходит, такой страх охватывает, что он не в силах себя сдержать и выходит из боя. Я ему тогда говорю: «Знаешь что, будешь со мной в паре летать. Если уйдешь, я тебя догоню и расстреляю». При всех сказал. Конечно, до этого никогда бы не дошло. И вот, летаем под Крымской. Держится. Прилетели, весь бледный. Говорит: «Ну ты задал мне страху, командир!» Я с ним слетал несколько раз, и он стал в результате нормально летать.

Был и другой случай зимой 41-го под Можайском. Мы сопровождали «илы». Взлетели шестеркой и идем сзади «илов». Видимости никакой, попали в снегопад. Кое-как сопроводили их и вернулись обратно, а вскоре прилетает командующий авиации наземной армии, которой мы подчинялись (авиация тогда была в подчинении общевойсковых армий), Синяков. Приказывает: «Построить полк!» Построили. Выходит. Он такой строгий, всегда выпивши ходил и матом он не ругался, а разговаривал: «Кто стрелял?» А у нас под плоскостями 8 РСов вешали. Когда мы вернулись, я обратил внимание, что у одного из наших, Жуковина, нет РСов. Говорю ему: «Что молчишь? Ты стрелял?» — «Я». — «Выходи».

Вышел, дрожит. А Синяков говорит: «Вот так, засранцы, надо воевать, как он воюет!» Я думаю, что такое? А Синяков говорит, что, мол, Жуковин одним залпом сбил двух «109-х». При всех наградил его орденом Красного Знамени. Все: «Браво! Браво!» Потом спрашиваем Жуковина, как все произошло. Он говорит: «Я посмотрел в прицел, вижу два самолета, и сразу на все кнопки нажал. Все восемь штук выпустил. И двух сбил». Вскоре установилась летная погода, пошли вылеты с воздушными боями. Один вылет — Жуковин садится, не полетел с группой. Спрашиваю: «Что такое?» — «Барахлит мотор». Техники начинают пробовать, все нормально. Второй раз: «Барахлит мотор, не могу лететь». Техники разбираются, все нормально. Третий раз. Жуковин подруливает, я говорю ему: «Не выключай!» Сам сажусь в его самолет, взлетаю, отпilotировал отлично. Спрашиваю его потом: «Ты что, дрейфишь, что ли?» — «Нет, командир, как тут дрейфить. Мотор не работает».

А вскоре он, также вернувшись, на посадке поломал самолет. Его командир полка отдал под суд. Судили его, а потом в штрафной батальон направили.

И что ты думаешь? Когда я после войны уже учился в академии, мы обычно на выходные дни приезжали в Москву. И вот я иду в форме, как положено, и встречаю какого-то человека. Вижу, что должен его знать, но не могу вспомнить, кто это. Подходит он ко мне и говорит: «Что,

<sup>1</sup> Юмкин Александр Иванович, ст. лейтенант, всего за время участия в боевых действиях сбил 8 самолетов лично и 1 в группе. Войну закончил в составе 111-го гвардейского ИАП. Награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, медалями. — Прим. М. Быкова

командир, не узнаешь? Это я, Жуковин!» Батенька ты мой, какая встреча! Я ему говорю, давай доедем до Монины, там мы выпьем по фронтовой. Приехали, он мне рассказывает, что был в штрафном батальоне, его, как летчика, направили с группой под Вязьму с заданием угнать «109-й». Самолет они не угнали, еле ноги унесли. Потом дали им задачу привести «языка». Пошли. Одного схватили, связали и тащат по земле. На своих минах подорвались. Ему пятку оторвало, а этого немца убило. Я его спрашиваю: «Ну как в сравнении с авиацией?» Он говорит: «Знаешь, командир, вот где я страху натерпелся. В авиации так страшно не было».

Конечно, первое время был страх перед немецкими летчиками, перед их опытом. Когда мы сидели в Двоевке, летали над Ярцевом, я вел шестерку, и завязался воздушный бой. Причем так получилось, что в этой группе только я один к тому моменту имел опыт ведения боя, а остальные были «зеленые». Мы встали в оборонительный круг. Ни один немец не подошел к нам! Вернулись, сели. Я спрашиваю: «Ну, как?» — «Черт подери, соображают, не полезли на группу». Я говорю: «Главное, не дрейфить, не смотреть, что он немец». Один потом подошел, признался: «Смотрю — крест, и у меня сразу дрожь». В бою надо стрелять, а у него дрожь в руках. Но все-таки он потом пересилил себя, стал сбивать фашистов. Уверенность в своих силах дается с опытом.

А практика была такая — если ты вышел из боя без причины, тут же Смерш начинает тобой заниматься. Многие попадали в их поле зрения. В частности, Привалов, однокашник мой. Он немножко дрейфил, его хотели судить. Я вступился за него, потому что видел, что он сможет себя перебороть. Судить никогда не поздно, но это же летчик, надо сначала попытаться поработать над ним. Я его вводил в бой, с собой брал. Объяснял, что и как. Ничего, поправился парень, войну закончил — вся грудь в орденах<sup>1</sup>.

Подытоживая, скажу, что в начале войны на нас, конечно, морально давило превосходство немцев в воздухе. По уровню самолетов и точности стрельбы немцы все-таки были сильнее. Они летали свободно, а нас привязывали к определенному маршруту, изменить который мы не могли, превращаясь в мишени. Только ко второй половине войны мы уже стали ходить на свободную охоту. Свободная охота — это самые лучшие вылеты, ты летишь, ни к чему не привязан. Твоя задача — ловить ротозеев и стрелять. Ко второй половине войны во всех отношениях стало полегче.

*— А если вернуться к вашей собственной первой встрече с противником. Мандража не было?*

— Мандража как такого не было, хотя волнение было, конечно. Если ты замандражишь, то грош тебе цена. Здесь, наоборот, нужно проявить себя.

*— А когда сами впервые сбили самолет, не было ощущения, что там сидят люди и ты их убиваешь?*

— Ничего подобного не было. Мы видели, что фашисты бомбят нашу Родину, стреляют, убивают. Каждый знал, что надо их сбивать, и все. Причем в самолет стреляешь просто как в летящую мишень. Особенно, когда в тебе уже выработалось стремление сбивать. Если ты его не собьешь, то он собьет тебя или твоего друга. Значит, нужно сбивать его первым.

Иногда даже на таран хотелось пойти. Конечно, таранить немецкий истребитель на низкой высоте не было желания никогда, потому что без толку это, сам погибнешь. А вот когда мы на разведчика немецкого напали, того я пытался таранить. Это было в Вязьме осенью 41-го. Начали драться, он все выше, выше, залез на 7600, а я без кислородной маски: увлекся и забыл, что ее надо надеть. В этот момент из совхоза Дугино вылетела еще наша четверка. И мы уже не столько атаковали, сколько смотрели, чтобы друг с другом не столкнуться. Однако летчик на фашистском самолете-разведчике был, наверное, очень опытный. Представляешь, ему уже деваться некуда: высота набирается плохо, все больше наших самолетов вокруг. И что он делает? Поставил машину на ребро, внутренний двигатель убирает — хоп, и колом вниз. Никто не увидел, а я разглядел и понесся за ним. Открыл огонь, когда он выходил из пике. Потом смотрю — по мне очередь, чувствую, что попали: я же тогда прямо над ним оказался. Он

<sup>1</sup> Привалов Константин Александрович закончил войну, имея на боевом счету один лично сбитый самолет противника. — Прим. М. Быкова

прибрал газ, и я надвинулся на него. И уже подошла облачность баллов 7 — 8, высота 500 — 600 метров. «Ну, — думаю, — все, сейчас я тебя,...!» — прицеливаюсь, чтобы таранить. Подходим к Ярцеву. Он в облака, хоп, и все. Двух разведчиков я так упустил. Очень ругал себя за это.

Второй раз, когда мы одного так гоняли очень долго, он, фашист, моего ведомого подстрелил, так что у того мотор заклинило и пришлось садиться. А я продолжил погоню. Думаю: «Сейчас...» Видно уже было, что немецкий стрелок пулемет опустил. Значит, убили его и подойти свободно можно. Начинаю подходить, и тут на высоте 6000 метров облака. Фашист туда и сиганул...

— *А первый свой орден вы когда получили?*

— В Двоевке, когда уже сбил три самолета. Это был орден боевого Красного Знамени. К концу 41-го я уже стал командиром эскадрильи. С этим назначением, кстати, забавный казус произошел. До этого я был младшим лейтенантом. А когда назначили командиром эскадрильи, сразу дали старшего лейтенанта, и мне нужно было поехать в Москву. Но к тому моменту, как я поехал, мне уже присвоили капитана. И вот выписывают мне командировочные уже на капитанское звание. В других документах — старший лейтенант. А в удостоверении личности — младший лейтенант. Подъезжаю к Москве. Мне: «Ваши документы?» Даю. Смотрят, что-то не то. В одном документе младший лейтенант, в другом старший лейтенант, в третьем капитан. Задержали. Но созвонились, все стало на свои места.

Первый раз меня сбили под Сталинградом во время сопровождения штурмовиков на аэродром Гумрак. Как говорится, стреляют по «илу», а попадают по истребителю. Они хорошо отбомбились, но на отходе зенитный снаряд попал мне в кабину, пролетел между ног, сломал ручку управления и вылетел. Фонарь не разбил, поскольку мы их не закрывали зимой. В кабине тепло и влажно от дыхания, плексиглас запотеваешь и ничего не видно. Самолет загорелся. Скорость была у меня около 500 километров в час — мы со снижением шли. Высота — метров 400 — 500. Я отстегнул поясной ремень (плечевыми мы не пользовались), ногой толкнул обрезок ручки от себя, самолет клюнул носом и меня выкинуло из кабины. Не могу открыть парашют — зима, руки в перчатках не попадают в кольцо. Я зубами перчатку стянул, дернул, парашют раскрылся, когда до земли оставались считанные метры. Еще бы секунда — и хана. От динамического удара слетел один унт. Так я и приземлился в снег в одном унте. Мороз минус 40, ветер. Опустился и стою. Смотрю, тут разрывы, там разрывы. Мне пехотинцы кричат: «Ложись! Ползи сюда!» А куда «сюда» — кто его знает. Потом они догадались, что я не соображаю, куда ползти. На штык тряпку привязали и начали махать. Приполз туда к ним. Меня в окоп затащили и походам вывели, кровь течет. Осколком меня ранило в голову, но череп не пробило. Спас меня шлемофон, наушник.

Очутился я в передовом эвакогоспитале. Эх, насмотрелся! Представляешь себе, хирург ходит весь в крови, рукава засучены, а в них вот такой нож. Подходит к кому-нибудь: «Как, браток?» Тот: «Ой, больно». Хирург посмотрит и командует: «Побрить!» Побрили. Хирург ножом шмяк — отрезал то, что надо, и в таз. Кричит: «Сестра, бинтуй и отправляй». Он делает, делает, подходит, спирта хлоп, и опять пошел. Говорил, что вторые сутки не спит. Наступление, раненых полно, а замены нет. Я минут 20 сидел, ждал, пока меня осмотрят.

Вернусь к сопровождению штурмовиков. Дело это было нелегким. Ты как будто привязан. Чуть засмотрелся — группу потерял. На фоне земли их не видно. А сколько у меня было случаев, когда после штурмовки одна часть группы пошла налево, вторая прямо, а нас всего-то четверка или шестерка? И гадай, за кем идти. Потом приноровились. Я ставил пару слева, пару справа, которые шли метров на 300 выше группы штурмовиков, и если была возможность — еще пару на 1000 метров выше, если вдруг кто ползет. Но немцы на рожон не лезли никогда. Если видят, что есть самолет сверху, никогда не будут атаковать. На чем проще сопровождать «илы»? На «яке», конечно, проще, ведь он более маневренней, чем «лавочкин».

«Пешки» сопровождать проще. У них высота побольше. Строй они держат. На девятку бомбардировщиков могли дать восьмерку истребителей. Мы идем: пара слева, пара справа, а четверка сзади и выше. Немцы с нами не связывались, даже если и появлялись, ну и мы за ними не гонялись. Погонишься за ними, бросишь группу, можно и по шапке получить.

— *Потери в ходе войны были постоянно: и в людях, и в технике. Как вводили пополнение?*

— Когда в полку оставалось 5 — 6 самолетов, то небольшая группа летчиков оставалась на аэродроме, а остальные на Ли-2 летят в тыл. Скажем, в Саратов, где мы «яки» получали, или в Горький за Ла-5.

— *А как летчиков присылали?*

— Жаль нам было этих молодых ребят. Ну что они налетали самостоятельно, 5 — 6 часов в училище? Приходят, начинаем их вводить в строй. Это значит: отрабатываем технику пилотирования, взлет-посадка, пилотаж в зоне, потом проводим учебные воздушные бои. И только после этого по одному-два уже берем с собой на задания. И каждый знает, что за ними нужно присматривать. Хотя разные бывают ребята. Вот случай под Москвой был. Аэродром зимой укатали. Начальник батальона аэродромного обслуживания вместо катков, которых не было, использовал катушки, на которые кабель наматывают. В середину набил кирпичей, чтобы потяжелей были, и ими укатывал аэродром. Бороздил всю ночь. Эта полоса стала оранжево-красной от кирпичной пыли! Мне поручили руководить полетами: там взлет-посадка, принимать группу, а мою эскадрилью повел на боевое задание заместитель. И вот выпускаем молодого парня с Украины. Провезли его, проверили технику пилотирования и разрешили самостоятельно выполнить полет по кругу. Мы ему говорим: взлетаешь, делаешь первый разворот, второй, потом доходишь до третьего, а с четвертого заходишь на посадку. В общем все ему объяснили.

Ну, он взлетел. Сделал первый разворот и пошел неизвестно куда. А радио ж нет, ничего не скажешь. Я прыг в самолет. Вылетел, и за ним, но не догнал и вернулся. Под утро звонок. Докладывает этот наш новичок дежурному, что, мол, сидит там-то, горючего нет, самолет исправен. Оказалось, сел он на канал Волга—Москва. Представляешь?! Посылают за ним Баяндина, командира эскадрильи. Он хороший летчик, но страшный матерщинник. Прилетел, посадил этого молодого на У-2, сам сел на истребитель, и оба благополучно вернулись на аэродром. Дело уже к вечеру шло. Сели мы ужинать, по 100 грамм выпили и спрашиваем нашего новичка: «Как же тебя угораздило?» Как начал он нам объяснять, мы чуть от смеха не померли: «Як взлэтив, набрав высоту в 150 мэтрив. Думаю, шо надо пэрший разворот робить, потом лэчу, надо ще другий разворот робить, а як развернувся, аэродрому и нэ бачу. Тоди згадав, шо мэни казали, як тики заблудышься, так бэри курс 90 та й жмы. Лэчу, дывлюсь на зэмлю. Якась ричка тиче. Подывився на карту, там написано Москва-рика, а подывився на землю, то не Москва-рика! Лэчу, дывлюсь, якась длинна та ривна полоса. Пийшов на брэющем, подывився, сидаю тут. Сив. Неподалэку сило. Прийшов до прэсидателю колгоспу. Я йому ставлю задачу выставити охрану. Утром народ зибрався. Диты дывляться. Самолет оглядили. Попросив, щоб ничего нэ чипалы, нэ зломалы. Сидае У-2, вылизает капитан Баяндин, люди згрудылись. Я капитану Баяндину по всий форми докладаю: „Товарищ командир, произвив посадку, самолет цил, тики нэмае горючего. Летчик такий-то“. Народ стоыть. И вин мэни каже: „Мудак ты, а не летчик“. Мэнэ сутки кормылы, а тут получается, шо я ще и мудак».

Во как! Но он потом летал ничего, обучился.

— *Удавалось ли командиру эскадрильи в начале войны подбирать себе ведомого?*

— Нет. Хотя, конечно, мы старались устоявшиеся пары и звенья не разбивать. Взаимопонимание в паре или в звене — вещь очень важная. Тем более что поначалу радио не было, приемник и передатчик стоял только у ведущего группы, а у остальных только приемники. А как они работали?! Хрипит, шумит. Радио стало хорошо работать у нас только под Сталинградом. Так что взаимопонимание в этих условиях играло исключительную роль.

— *Было такое, что летчики снимали радио, считая, что это лишний груз?*

— Нет. У нас, наоборот, просили, чтобы поставили радио.

— *Что считалось боевым вылетом?*

— Боевым вылетом считался вылет, когда ты летаешь над территорией противника. Или вылет над своей территорией, если ты ведешь бой.

— *На каких высотах в основном шли бои?*

— Выше 6000 метров не забирались. Но кислородное оборудование возили. В основном 2 — 3 тысячи.

— *Было такое при сопровождении групп самолетов или штурмовиков, что если были потери от истребительной авиации, то боевой вылет не засчитывался?*

— Это чепуха. Вылет засчитывался во всех случаях, но за потерю штурмовика спрашивали, причем строго. На разборе все раскладывали по полочкам: что, как, почему. Группа прилетала, тут же, как правило, присутствовал командир полка, и ведущий делал разбор. И потом уже командир полка давал установки. Ошибок много допускали и по незнанию, и нарочно. Скажем, Липин такой у нас был. Он как-то в боевом вылете отвернул, ушел. Я прилетаю: «Марк, в чем дело? Почему ты ушел?» Он начал оправдываться, мол, думал, что то-то, то-то. Я говорю ему: «Ты прежде всего нарушил строй, ушел со своего места, тебе положено было там быть». Отчитал его. А он и второй раз так же делает. Третий раз — тоже самое, но тут ребята ему взбучку задали. После этого начал летать. Но вообще взбучки были делом редким. Это делали подальше от народа и начальства. Я, например, узнал об этом только через неделю.

В начале 1943 года, а вернее, 8 января, к нам прилетел командующий нашим истребительным корпусом генерал Еременко. Вызвали меня в штаб полка. Прихожу, вижу генерала. Я хоть и был уже штурманом полка, но никогда с такими чинами не имел дела. Немножко смутился. Командир корпуса мне говорит: «Ты давай, не стесняйся, расскажи командующему, что это за самолет „як“. Я ему рассказал, какая скорость, маневренность и все остальное. Погода была нелетная: высота облачности метров 50 или 70, не больше. Еременко меня спрашивает: „Ты сможешь слетать на разведку вот сюда, — указывает на карту, — посмотреть, есть ли движение войск или нет?“ Они все боялись, что с юга немец ударит и прорвется к окруженной под Сталинградом группировке. Я говорю, смогу. Полетел один, посмотрел. Возвращаюсь, докладываю: „Отдельные машины ходят, и все. Скопления войск не наблюдается“. Он сказал: „Спасибо“, — и улетел.

К вечеру принесли сводку, в которой было сказано, что по донесениям партизан на аэродроме Сальск наблюдается большое скопление немецких транспортных самолетов. На утро 9 января нам поставили задачу вылететь и разведать аэродром. Взлетали в паре с Давыдовым в темноте, я только попросил в конце полосы костерок развести, чтобы направление выдержать. К Сальску подошли с рассветом. На аэродроме было темно от самолетов. Я насчитал 92 самолета. Мой ведомый утверждал, что больше сотни их было. В любом случае, очень много. Прилетели, доложили. Тут же командование поднимает два полка «илов» из 114-й дивизии нашего корпуса. Я описал им расположение стоянок вражеских самолетов. Мне было поручено идти лидером группы. Решили, что я оставлю аэродром слева, проскочу на запад, и оттуда, развернувшись, штурмовики ударят по аэродрому. И вот, лечу на высоте 800 метров. За мной на высоте 400 или 600 идет огромная колонна штурмовиков. Я время от времени набираю высоту — степь, кругом белый снег, никаких ориентиров. Сначала по компасу шел, а когда Сальск увидел, тут уже полегче. Немножко правее взял, чтобы зайти с левым разворотом на аэродром. Вывел их. Они шарахнули бомбами и РСами. Сделали второй заход, из пулеметов ударили. Ну и все — повел я «илы» на аэродром. Как потом партизаны докладывали, мы накрошили что-то больше 60 немецких самолетов, зажгли склад с горючим и с боеприпасами. Короче говоря, вылет был классический.

Прилетели, сели, собрались завтракать, а то ведь два вылета на голодный желудок сделал. Тут подбегает начальник штаба полка Пронин, говорит, что вылетает шестерка «илов» на станцию Зимовники бомбить эшелон с горючим, нужно их сопроводить. Я говорю: «У меня ни летчиков, ни самолетов нет». Со всего полка собрали четыре самолета и летчиков. Мне дали какой-то самолет. Взлетел. Чувствую — самолет хороший, вот только фишка радио выскакивала из разъема при каждом повороте головы. Ведущий штурмовиков повел группу в лоб. Я знал, что

Зимовники хорошо прикрыты зенитками, но подсказать ему не мог — связи не было. Встретили нас плотным огнем. Давыдова сбили, но штурмовики прорвались к станции, а эшелона уже не было. Отбомбились по путям и постройкам. Идем обратно. И вдруг я как глянул назад, а за нами четыре четверки «мессеров» жмет — видать, мы расшевелили их своим налетом на аэродром. Немцы вообще-то к тому времени стали трусливые, но, когда их большинство, они вояки будь здоров. Разворачиваемся, нас уже атакуют. И пошла здесь карусель. Короче говоря, четверка «мессеров» атаковала штурмовиков, еще одна — пару наших истребителей, а одна — меня. И вот, с этой я колбасил. Но «як» — это такой самолет, я влюблен в него! Я мог стрелять по одному самолету врага, когда меня атаковал другой, я разворачивался на 180 градусов и легко оказывался в хвосте у самолета, который только что атаковал меня. Двоих я сбил. Вижаю с оставшимися двумя «109-ми». Смотрю, а указатели остатка бензина по нулям. Сзади меня атакуют. Я на боевой разворот — тут мотор и встал. Иду на посадку. Смотрю, сзади заходит один фашист. Я скольжением ухожу, и вот уже на выравнивании по мне очередь. Прошла справа, потом еще одна очередь — тоже мимо. Я на живот сел, все нормально, там ровная местность, да еще снежок был. Вижу, сверху самолеты заходят, чтобы добить. Куда деваться? Я под мотор. Зашел один, стреляет. Ушел. Второй заходит, стреляет. Такая досада была, твою мать! Хотя бы несколько литров бензина было, а то ведь на земле меня, летчика, убивают! Как я ни прятался за мотор, все же один бронебойный снаряд, пробив мотор, попал в ногу и там застрял. Боль невероятная. Видимо, расстреляв боекомплект, немцы улетели. Встал, смотрю, едет повозка, запряженная парой лошадей, а в ней сидят четыре человека. Пистолет у меня был ТТ. Думаю, последний патрон мой. Подхожу. Слышу матюги — наши, но могли ведь и полицаи быть. Подъезжают. Говорят: «Видели, как тебя обстреляли. Хорошо, что жив остался». Я им говорю: «Мне надо попасть к врачу». — «Вот здесь недалеко госпиталь». Поехали. По дороге было далеко объезжать, они поехали напрямки. И вот мы несемся по пашне, все дрожит, никакой амортизации, боль невероятная. Привезли меня в госпиталь. Сестры перевязали, но удалять снаряд не стали, говорят: «Мы не хирурги».

На утро меня отправили в Саратов. Там в госпитале хирург как посмотрел на снаряд у меня в бедре, пригласил начальника госпиталя. Приходит такой пожилой, посмотрел, говорит: «Немедленно на операционный стол!» Положили. «Ну, — говорит, — терпи, сейчас будет больно». И как дернул этот снаряд, у меня искры из глаз. Потом я месяц лечился. Когда рана стала заживать, я навел справки, где мой полк, и из Энгельса вылетел самолетом в Зимовники. Полк оттуда уже улетел в Шахты, остался только технический состав, ремонтировавший неисправные самолеты. Руководил работами Йозеф, я его еще с 1941 года знал. Я ему говорю: «Йозеф, давай снимай людей и делай один самолет. Сделаешь, и я улечу!»

Самолет они сделали, я его вечером облетал, кое-какие замечания сделал. На следующий день должен был улетать. Пошел искать карту. Карту не нашел, но ребята из полка ПВО рассказали, где примерно искать аэродром. Нашел.

После ранения меня назначили на должность штурмана дивизии, мол, подлечись, а там видно будет. А уже перед Курской битвой меня назначили командиром 111-го гвардейского полка.

В Шахтах мы сидели, пока аэродром не подсох, а оттуда мы перелетели в Краснодар. Вели бои за станицу Крымская. Сопровождали штурмовиков, прикрывали войска. Однажды пошли сопровождать штурмовиков на аэродром у города Анапа. Два полка «илов», наш полк и командир дивизии с нами полетел на прикрытие. Вроде там обнаружили большое скопление самолетов. Но на аэродроме самолетов не оказалось, и нас перенацелили на скопление танков. «Илы» шархнули по этим танкам и пошли домой. Прилетели, сели уже в сумерках, зарулили. И вот вылезает командир дивизии (он был такой полный), снял с себя все, потный. Говорит: «Хорошо полетали!» Смотрим, садится «109-й». Командир дивизии, как увидел «кресты» на крыльях, как дал деру! Стартер не растерялся и давай стрелять ракетами по направлению посадки. «109-й» сел, выключил двигатель и подруливает. Мы стоим около наших самолетов. Конечно, было не особенно приятно, но мы никуда не побежали, ждем, что фашист сделает. Открывается кабина «109-го», вылезает оттуда чех. Такой здоровенный мужик. Кричит:

«Братцы, своя, своя!» — и поднимает руки<sup>1</sup>.

Мы доложили командованию, и вскоре за летчиком прилетели из штаба армии. А еще в 1941 году в Тушине был «109-й» на ходу. Я на нем рулил, изучал его и должен был вылететь на нем, но нас перебазировали. Я говорю командиру дивизии: «Готов летать на „109-м“. Изучу немножко его и полечу на разведку». Тот говорит: «Давай!» И вот мы изучили машину, где что находится, запустили, прогазовали. Решили на следующий день еще потренироваться. А на завтра прилетел дважды Герой Савицкий, командир корпуса, и говорит: «Забираю этот самолет, буду на нем летать». С ним не поспоришь. Он сел, взлетел, прилетел к себе на аэродром и разбил самолет на посадке. После войны я при встрече напомнил ему: «Что же ты отобрал у меня „109-й“, а потом разбил?» Посмеялись.

Там же был такой случай. Был у нас в эскадрилье ленинградец, отличный летчик Исаак Рейдель<sup>2</sup>. Сопровождали мы как-то раз штурмовиков, а на высоте 800 метров была плотная дымка — ничего не видно. А выше миллион на миллион, как мы говорили. Пара Рейделя шла выше основной группы около этой дымки, а мы ниже. Но поскольку у меня зрения было хорошее, я раньше всех увидел, что справа прямо на нас идет шестерка. Я только успел крикнуть: «Рейдель, отверни!» Вроде он не среагировал. Проскочили. Стукнулись они или нет, не знаю, но ребята, что шли чуть сзади, видели, что они столкнулись. Вернулись из вылета. Рейделя нет, сбили. У штурмовиков потерь нет, а у нас один истребитель. Дня через три появляется Рейдель. На груди орден боевого Красного Знамени, сам в коверкотовой гимнастерке из английского сукна и таких же бриджах, с парашютом и четырьмя бутылками водки. Спрашиваем: «Где костюмчик-то прикупил?» Оказалось, что в последний момент он, услышав мою команду, успел поставить самолет на ребро и Me-109 отшиб ему плоскость. Еле-еле сумел выбраться из кабины и приземлиться на парашюте на своей территории. А все остальное, включая новенький орден, получил от командующего наземной армией, рядом со штабом которой он приземлился. Вот так бывает. Столкнулся, но сбил самолет. Думаю, как будет себя вести? По-разному люди славу воспринимают. Но ничего, летал как положено.

— *А как вы считаете, какой немецкий самолет труднее всего было сбить?*

— Сбить проще истребитель, но к нему подойти очень сложно, для этого нужно выполнить целый каскад маневров. Бомбардировщика сбить сложнее, особенно «Хейнкель-111». Это ужас какой-то! Случилось это, когда мы сидели на аэродроме у Геленджика. Сейчас там зона отдыха. Сидим в самолетах (я уже на Ла-5 летал), дежури́м. С КП дают ракету, и мы взлетаем. Перехватили тройку «111-х», когда они уже бомбить начали. Я к одному с правой стороны подошел, очередь дал, правый двигатель у него загорелся. И вот тут я допустил ошибку, за которую долго потом себя ругал. Я решил, не зная, что у «хейнкеля» есть стрелок, защищающий нижнюю полусферу, поднырнуть под него и зайти слева. Я взял небольшое принижение, и когда переходил, по мне стрелок как двинул. Будь я на «яке», меня бы сразу убило, а так он перебил масляную систему. Меня сразу горячим маслом обдало, я ничего не вижу. Мне ведомый говорит: «Командир, горишь! Разворачивайся влево». Я развернулся. Он кричит: «Прыгай!» С трудом вывалился из самолета. Спускаюсь, смотрю, на море барашки волн. Бухнулся. Холодрыга ужасная. Хорошо, хоть на нас были спасательные жилеты. Я, честно говоря, на себе крест поставил, но все же решил барахтаться до последнего. Надо отдать должное морякам. Не побоялись в шторм, который был не менее 4 баллов, выйти на катере спасать меня. В какой-то момент меня подбросило на волне, и я увидел катер. Появилась хоть какая-то надежда. Подошли, но волной меня относит. Потом один здоровенный матрос, держась левой рукой за леера, правой схватил меня за шиворот и как котенка перебросил прямо на палубу. Я к тому времени успел пробыть в воде минут 15 — 20 и уже заоченел. Врач меня раздел, сразу отправил в трюм, там я принял горячий душ, меня запеленали и дали стакан спирта. Кстати, после этого купания я даже не заболел. Но как видите, «111-й» с его мощным

<sup>1</sup> Это был летчик-словак из эскадрильи 13. (slovakci)/JG. 52, действовавшей в районе Майкопа. Известны несколько случаев перелета словацких летчиков на советскую сторону. — Прим. М. Быкова

<sup>2</sup> Рейдель Исаак Давыдович, ст. лейтенант, всего за время участия в боевых действиях выполнил 263 боевых вылета, в 57 воздушных боях сбил 10 самолетов лично и 1 в группе. Воевал в составе 112-го гвардейского ИАП. Награжден двумя орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, медалями. — Прим. М. Быкова

бортовым вооружением и возможностью стрелять практически во все стороны — это очень сложный для сбития самолет.

— *Что бы вы сказали, сравнивая уровень подготовки пилотов наших и немецких?*

— У немцев, конечно, опыта было больше, а подготовка лучше. Особенно это чувствовалось в начале войны. Когда нас пощипали, мы уже стали собраннее и начали давать сдачи, и тут немцы стали очень осторожны. Нападали на нас, только когда видели, что находятся в более выгодном положении. К концу войны немецких асов повыбивали и стали попадаться, как говорят, «лопухи». У них и маневр не тот, и стрельба не та. Вот тут мы их здорово начали бить, у нас самолетами пополняли быстро, и легчики стали приходиться более подготовленные.

— *Как засчитывались победы?*

— Это очень сложный вопрос. Я вам говорил, что, сколько я ни сбивал, практически никогда не было возможности до конца досмотреть, упал враг или нет. Надо было смотреть за теми, кто в воздухе остался, чтобы тебя не сбили, или за теми, кого ты прикрываешь. Я просто докладывал, что я стрелял. А сбил или нет — это уже ведомые говорят, им было виднее. С их слов говоришь, куда именно враг упал. Туда посылают человека. И если кто-то там из пехотинцев дает подтверждение, то самолет тебе засчитывают.

Конечно, самолет, упавший на немецкой территории, засчитывать таким способом не было возможности. Здесь уже верили словам летчиков. И то у нас был командиром корпуса Головня, так его прозвали Фомой неверующим. Базанов сбил три самолета в одном бою. Головня говорит: «Не верю». Мол, раз сбил над территорией противника, то как угодно можно сказать. Но Базанов не сдастся: «Полетели, я вам покажу, где упали». И вот они полетели, Головня увидел, тогда только засчитали.

— *Как вы полагаете, приписки были?*

— Черт его знает. В нашем полку не было. Почему? Потому что у нас была дружеская спайка. Если кто задумал щегольнуть или прихвастнуть, сразу сажали его на место. У летчиков я такого не видел, чтобы командир кричал: я тебе приказываю! У нас была какая-то внутренняя взаимосвязь. Все знали и все понимали, что действовать надо единой командой. Каждый понимал, что не должно быть возражений, если старший по должности выбирает, кто полетит выполнять задачу или еще что-то. В воздухе — там вообще безоговорочное подчинение командам ведущего. Взаимоотношения у нас были хорошие.

— *У вас было более чем достаточно сбитых самолетов для получения звания Героя Советского Союза, а почему героя тогда не получили?*

— На то, чтобы мне дали Героя, писали три раза. Последний, уже когда я уезжал в академию. Но как получалось. Только под Сталинградом написали, а меня сбили. Дальше, только написали, а меня перевели в командиры 111-го полка. А я ведь не такой, чтобы спрашивать, как-то напоминать. Было так, что сидели как-то с Давидковым. И выяснилось, что я лучше всех вижу. После этого каждый раз, когда командир дивизии летит, берет ведомым меня. И командир корпуса Мачин тоже брал меня ведомым. Другой бы поговорил с ним, почему мне не дали Героя, но я же не из тех. Потом сидели, я прочитал директиву главкома, как оценивать и как представлять на Героев летчиков, в частности, истребителей. Для того чтобы получить Героя, нужно было сбить 12 истребителей или 10 бомбардировщиков. И вот, мы сидели, ужинали, разговорились. Спрашивают: «А у тебя сколько?» У меня тогда было 12 самолетов. У нас начальник штаба Харпало был. Его спрашивают: «Кузьмич, что же ты его не представляешь?» Он отвечает: «Я давно написал, послали, а дальше я не знаю что». На этом тогда разговор и кончился.

— *В чем вы летали в годы войны?*

— Регланов у нас тогда не было. Летали в комбинезонах или куртках. Я летал с орденами и удостоверением.

— **Были случаи, что летчиков, которые выпрыгивали, расстреливали в воздухе?**

— Да. Белоусова Сережу расстреляли. Как было дело? Я после Сталинграда немножко хромал, меня не особенно посылали. Серега перед вылетом говорит: «Саша, так не хочется лететь, душа не лежит». Взлетел. Как потом рассказывали, они встретили «Хейнкелей-111». Он одного подбил. Фашист загорелся. Сережа стал переходить, и его тоже бортовым огнем сбили. Он выпрыгнул, раскрыл парашют, но немецкие истребители сопровождения его в воздухе расстреляли.

А вот чтобы наши летчики расстреливали выпрыгнувших немцев, я не помню. Хотя и с нашими тоже по-разному было. Вот Сергея Горелова сколько раз сбивали. Он спасался на парашюте. Приходит, улыбается, садится и опять летает. Конечно, каждый переживает, когда его собьют. Одни после этого начинают уваливать, уходить от боя, другие, наоборот, только злее становятся. Я, после того как меня первый раз сбили, стал не то чтобы злее, но решительнее, более собранным и целеустремленным. Врага уже до конца лупишь. Остервенение появилось, если так можно сказать.

— **Вы что-нибудь слышали о штрафных эскадрильях?**

— Штрафных эскадрилий у нас не было. Они не везде создавались.

— **Забирались ли лучшие летчики в специальные истребительные группы?**

— Тоже не знаю. Мы как-то обособлены были. Почему? Наша дивизия была в резерве Верховного командования. Нас всегда посылали туда, где идут главные бои.

— **Где был III-й полк на Курской дуге, в северной полосе или южной?**

— Наш полевой аэродром находился на южном фланге дуги. Воздушные бои были тяжелыми. Конечно, такого количества самолетов, как в начале войны, у немцев уже не было. Но летчики были очень высокой квалификации, и они на рожон не лезли. Если видят, что идет большая группа, то они где-нибудь подстергут того, кто отстал, собьют и тут же уходят. Хотя случались и тяжелые бои. Но поскольку я еще не оправился от ранения, да и организация боевых действий отнимала много времени, то я летал не очень часто.

— **Знали ли вы соединения и летчиков, против которых воевали?**

— Нет, не знали. Это плохо, конечно, но тогда никакой информации у нас не было.

— **Каким для вас был дальнейший ход войны?**

— А дальше пошли на запад. Незадолго до взятия Киева мы дислоцировались на левом берегу Днепра. Стояла задача: сделать перспективную съемку трех сторон города. Знаешь, что это такое? Это когда фотоаппарат смонтирован сбоку фюзеляжа и для выполнения съемки требуется лететь фактически на бреющем полете. У меня ведомым тогда был Саша Чабров — хороший парень, москвич. И вот мы подлетели к Киеву. Пикируем с высоты 2000 — 3000, выводим самолеты из пике на 50 метров, и я включаю фотоаппарат. Тут по нас как начали работать зенитки, только щепки полетели, но не сбили. Я привез 3 или 4 пробоины, и Чабров столько же. Потом еще две стороны города сфотографировали, за что получили благодарность от штаба фронта.

— **Свой последний боевой вылет Китаев делал в паре с вами. Расскажите, как его сбили?**

— К лету 1944 года Китаев уже был Героем Советского Союза, имел более 30 сбитых, командовал 40-м ГИАП, в котором я был штурманом полка. Летом 1944-го он уехал в отпуск. В это время мой полк перебазировали в Сбарож на Западной Украине. Полевой аэродром Сбарож находился на возвышенности. Из отпуска он приехал прямо туда. Мы переночевали. Утром я его ввел в курс дела. Над аэродромом висела облачность, полетов не было. Я рассказал Китаеву, что рядом есть спиртовой завод. Говорит, поехали туда. Я сначала не соглашался, но он уговорил, мол, поедем, посмотрим. Приехали. Там нам по 100 грамм дали. Я пригубил и

поставил. Говорю: «Не могу пить перед полетом». Он выпил. Приехали на командный пункт. Немножко облачность поднялась. «Полетим, — говорит он. — Надо доложить командиру дивизии, что я прибыл». Я говорю: «Николай, какая необходимость сейчас лететь? До штаба всего километров 15». А до линии фронта километров 20 — 25. «Нет, полетим, я ему доложу», — возражает Китаев. Взлетели. Несмотря на облачность, видимость отличная. Летим под облаками. Слева полевой аэродром, на котором сидит командир дивизии, справа линия фронта. Что-то горит, дым идет, упирается в облака. Китаев говорит: «Пойдем, покажешь мне линию фронта». Я соглашаюсь, разворачиваюсь. Я иду ведущим, он ведомым, прошлись по линии фронта. Он предлагает: «Давай штурманем». Я возражаю: «Какой смысл? 200 метров высота». — «Нет, пойдем». Думаю: «Твою мать, неразумно». Но поскольку он командир полка, Герой, еще скажет, что сдрейфил, решаю: «Черт с тобой, пойдем». Начинаем штурмовать. Очередь дал. Все в дыму, ничего не видно. Разворачиваемся. Из дыма вышли, я ему: «Коля, ты где?» Он говорит: «Я на первом развороте». Все ясно. Второй заход делаем, я первым, он за мной идет. «Коля, ты где?» — «Я на втором развороте». Все ясно. Третий заход. «Коля, ты как?» Молчок. Говорю: «Коля, где ты есть? Я тебя не вижу, отзовись!» Вижаю над этим местом, но уже не стреляю. Крутился, крутился, не отвечает. Я лечу на аэродром, где должны были сесть. Спрашиваю: «Садился Китаев?» — «Нет». Лечу к себе на аэродром, спрашиваю: «Садился Китаев?» — «Нет». Я опять на линию фронта. Нигде его нет. У меня уже горячее на исходе. Сел.

А Китаев тогда был знаменит на фронте, сам командующий воздушной армии Красовский его лично знал.

И вот наутро к нам прилетает начальник политотдела. Сразу на меня: «О, ядрена мать, ты трус, ты его подставил, ты сдрейфил и бросил его». У меня от возмущения рука сама поднялась, и я ему съездил по морде. К нам подбежали, разняли, но он молодец, не пожаловался. Когда страсти улеглись, я ему рассказал, как все было. Он говорит: «Машину мне!» Берет техника самолета Китаева, еще нескольких человек и едет на передний край. Вернулись они под вечер, мы уже ужинали. Заходит в столовую, в комнату руководящего состава. Подходит ко мне: «Саша, ты меня извини! Как вы там хорошо штурмовали, вся пехота вам аплодирует. Мне сказали, что его сбили из танка, и он сел у противника».

После войны, я уже был на втором или третьем курсе академии, бывший командующий Второй воздушной армии, тогда начальник академии, Красовский собрал руководящий состав, всех ветеранов. Мы сидим, он делает доклад, и тут вдруг открывается дверь и заходит Китаев — в кирзовых сапогах, в порванных брюках, в помятой куртке. У всех глаза на лоб полезли. Все молчат. Я ему говорю: «Николай Трофимович, садись».

Потом, когда я уже в ГУКе работал, собрались заместитель командира дивизии, командир дивизии, и Китаев нам рассказал, что, когда штурмовали на третьем заходе, его сбили, он сел на живот. Его взяли в плен. Награды у него не отобрали. Немцы заставили его летать на «Фокке-Вульфе-190» на Западном фронте. Сделал он два вылета, но, по его словам, ни в кого не стрелял, в облака уходил, и все. Потом после войны он полгода проходил проверку. На летной работе его не восстановили, и получал он самую минимальную пенсию, как бывший в плену. Мне удалось ему помочь отвоевать пенсию 120 рублей, это тогда была самая большая пенсия.

Однажды бывший смершевец нашего полка, уже уволившийся в запас, заехал ко мне. Посидели, выпили, он мне рассказал, что, когда Китаев был в отпуске, его пригласили в органы и поставили задачу оказаться в плену у немцев, а оказавшись в плену, пойти на сотрудничество с немцами и сообщать, что делается в авиационных частях. Я не верю: «Не может быть, чтобы Герой Советского Союза дал себя сбить и садился на живот. Ведь при такой посадке очень маленький процент, что ты останешься жив». Но потом командир нашей дивизии мне подтвердил, что Китаев действительно получил такую задачу. А как еще у него могли сохраниться все ордена? И почему его, сотрудничавшего с немцами, так мало держали в лагерях?

— *Вернемся к годам войны. Куда вас перевели после Окопа?*

— После Окопа мы перелетели в Тирасполь, который между собой прозвали Тирасгрязь. Там повоевали. Потом пошли по польской границе. Чехословакия у нас осталась слева.

Когда началась Краковская операция, мы прикрывали наши войска. Мачин, командир корпуса, был на командном пункте на передовой. Прилетаю я с восьмеркой. Мачин связался со мной, говорит: «Задача вам сесть в Кракове». Я удивляюсь: «Как сесть? Мы же не готовы, не собрались». — «Ничего, — отвечает. — Все ваши вещи привезут потом». Ладно. Спрашиваю: «Кто там есть на аэродроме?» — «Передовая команда, связывайтесь с ней». Подлетели. По радио связались. Я спрашиваю: «Садиться можно?» — «Можно, садись».

Распускаю восьмерку, начинаю садиться. Только я сел, слышу один взрыв, второй, третий. Оказывается, немцы пронюхали, что мы садимся, и сделали минометный налет. Когда сели, то два самолета попали на воронки. Зарулили, сообщили о происшедшем командованию. Через 2 или 3 дня должны были привезти наши вещи. Ночевать пошли в костел, что стоял неподалеку. Принял нас ксендз очень хорошо. Накрыл для летчиков стол, поставил польской водки. Мы посидели, поговорили, выпили. На второй день он нас опять пригласил. Посидели, самогон кончился, показалось мало. Где взять? Он нам говорит: «Если будет машина, то я могу поехать на ликероводочный завод». Мы дали «полуторку». Ксендз сел и поехал с нашим товарищем. Привозят они целый ящик бутылок: вина, ликер. А я ликер попробовал, но пить не стал — противно. На следующий день мы улетели на свой аэродром, оставив два поврежденных самолета. Дня через 2 — 3 докладывают, что эти два самолета готовы. Мне говорят, мол, ты там все знаешь, лети, забирай их. Сели к вечеру, заходим в столовую, а там ходят официантки все заплаканные. Мы их спрашиваем, что такое? Оказалось, весь состав, по-моему, 16-го Гвардейского полка (видимо, имеется ввиду случай с 91-м ГвИАП. — Прим. А. Драбкина) отравился метиловым спиртом, который они взяли с того же завода.

В Берлинской операции я уже не участвовал. Тогда мне в третий раз приказали ехать в академию. Я до этого все отказывался. Но тут приехали и сказали: «Что ты все бунтуешь? Собирайся и завтра на Ли-2 улетай!» Я улетел.

#### — *Были ли летчики суеверны?*

— Некоторые были. Например, не брились с утра, но я был не суеверный, хотя и брился с вечера, просто мне так было удобнее. К примеру, многие боялись 13-го числа. Я сам не верил и говорил: «Бросьте вы ерундой заниматься!» Наоборот, если кто отказывался 13-го числа лететь, я соглашался. И, как правило, в этот день все проходило отлично. У нас был помощник командира полка, Кацин, тот летал с собачкой Тузиком. Злая собака. Боже упаси дотронуться до планшета, который оставил сам Кацин.

#### — *Как строился боевой день?*

— По-разному было. Скажем, когда мы сидели на Тростянском озере, деревня, где мы жили, была в трех километрах от аэродрома. Снегопад тогда был такой, что никакая машина не проедет. Ходили пешком в летном обмундировании. Обычно на аэродром приходили с рассветом. Соответственно за час-полтора до рассвета мы вставали, умывались. Кофейку попили и пошли на аэродром.

На аэродроме мы подходили каждый к своему самолету, убеждались, что они готовы. После этого собирались в землянке и ждали команды на вылет.

Пока ждали, мы, как правило, изучали какие-нибудь документы, а если длительно не летаем, то могли прослушать какую-нибудь лекцию по технике, по тактике. В последние годы войны все особенно понимали, что надо обучать летчиков. А то, к примеру, как в бою определить дистанцию, с которой можно стрелять? У меня уже был опыт, я передавал его молодым. Объяснял, что, когда ты видишь номер, то это будет примерно метров 300 — 400 до самолета. А стрелять нужно метров с 20 — 50, когда заклепки видишь.

Конечно, сидя в землянке, мы частенько и просто разговоры вели. И анекдоты рассказывали. В карты нам тогда запрещали играть, считалось, что это буржуазная привычка. Зато мы играли в домино или шахматы.

Вообще, когда сидишь до получения задания, то состояние расслабленное. Но когда поставили задачу, то каждый уже прорабатывает в уме все свои действия от взлета до цели. Скажем, меня как ведущего волновало, чтобы группа была в сборе, когда взлетаем. Потом мы становимся на курс, идем. Тут уже на моей совести ориентировка, осмотрительность. Еще до

полета на земле, как правило, отрабатываются варианты: что делать, если встречается группа выше тебя, справа, слева, сзади, какие действия, чтобы плотнее строй был. Мандража при получении задачи никогда не было, но волнуешься, конечно. Подходишь к машине, тебя встречает техник. Моим техником долгое время был Цыганков Георгий Сергеевич. Он был выше меня на голову, очень добросовестный, изумительный человек. И вот техник докладывает, что самолет готов, все проверено, оружие заряжено. Если есть вопросы, то спрашиваешь. Он тебе помогает надеть парашют, сесть в кабину. Пристегивает ремнями. Потом протирает стекло, чтобы на нем не было никаких точек. А как сел в кабину на вылет — все пропало, ты уже нацелен на работу двигателя, всех приборов. Командуешь. Дальше взлетели и пошли. И там ты уже задумываешься только о том, как лучше выполнить задание.

— ***Во время вылетов и перед ними отказов материальной части не было?***

— Были отказы. Если какая-то неисправность была у самолета, ее устранили, и опытный летчик должен был облетать самолет после этого. Трудно ведь предсказать однозначно, как будет вести себя в воздухе машина после ремонта. Как правило, такая работа ложилась на меня как на командира эскадрильи.

Было, что и во время вылетов что-то в самолете отказывало. Скажем, на озере Тростянском у меня был случай. Наши самолеты на лыжах были, тормозов не было. Я облетывал самолет и между третьим и четвертым разворотом на высоте примерно 800 метров отказал регулятор шага винта Р-7, лопасти встали на большой шаг, и тяга упала. Я нахожусь между третьим и четвертым разворотом, высота 800 метров. Аэродром — вот он, круг не сделаю, не хватит высоты. Я на крыло, скользить. Проскользил, выровнял, сажусь, но скорость немножко была выше: сел и покатился. Качусь и смотрю, впереди уже кусты, начинается берег. Тормозов нет, что ты сделаешь? Даю ногу, разворачиваюсь, неприятно ужасно. Но все обошлось.

— ***В годы войны сколько вам максимально приходилось делать вылетов в день?***

— На западе и в Крымской станице — 7 — 8 вылетов с боями, это очень тяжело. Как правило же, 2 — 3 вылета, это уже нормально. Боевой день заканчивался для нас с сумерками. После этого ужин, 100 грамм, привели себя в порядок. Задача на завтра ставилась также вечером, и мы сразу ложились спать, потому что вставать надо было с рассветом. Иногда приезжали передвижные киноустановки, показывали какой-нибудь фильм. С удовольствием шли смотреть. Приезжали иногда к нам и артисты. Но это в дневное время.

Иногда по вечерам бывали и танцы под гармошку. Особенно, когда стабильная линия фронта и идет все размеренно. Ребята не терялись, находили подруг. Обычная жизнь. Тем более что в полку были девушки: стрелки-радисты, оружейницы.

— ***Кормили хорошо?***

— Нормально. Я, например, никогда не был голодным. Ну, может, кое-где и не совсем хватало. Например, под Сталинградом. Там мы прилетели, сели на левом берегу, как сейчас помню, совхоз им. Кагановича. Пока этот совхоз разворачивался, дали нам сухой паек. И то мы непрехотливый народ. Что есть, то и едим. Желудок полный, пошли летать.

— ***100 граммов давали только после боевых вылетов или всегда?***

— Всегда. Некоторым не хватало, старались искать еще. Вот у нас был один товарищ. Он в один день сделал два вылета, потом пришел с друзьями в столовую. Они выпили, посидели, где-то достали еще, показалось мало. Уже все покушали, уходят. Я им сказал: «Ребята, идите спать». — «Да, да, командир». Я ушел, а они остались. Официантки просят их: «Освобождайте, будем убирать». — «Нет, давайте еще водки». У нас водку старший повар всегда распределял. Пожилой, солидный человек. Говорит он им: «Братцы, нет больше у меня». Те разбушевались и этого повара взяли и бросили в котел. До чего дошло! Выпили и потеряли над собой контроль. Главное, что наказали за это не их, а меня, переведя в 40-й гвардейский полк штурманом полка.

А вообще, 100 грамм, если ими ограничиться, — это средство расслабления. Выпив, меньше думаешь о проблемах, покушаешь и скорее спать.

— *Случалось, что выпивали перед вылетом?*

— У нас такое бывало. Я вам расскажу несколько случаев. Сам я только один раз в жизни выпил перед вылетом, когда мы получали самолеты. В полете я себя так плохо чувствовал — ужас! Все соображал, все делал, как положено, но голова не та. После этого я никогда перед вылетом ни грамма не пил и другим не давал. Если были попытки, то запрещал.

А вот другой вариант. Сидели мы в Переславле-Хмельницком, мне командир корпуса Головня ставит задачу. Мол, в Перятыне — это на север километров 60 — аэродром. Туда пригнали 12 самолетов Ла-5, а мы, 12 летчиков, должны поехать и их забрать. Команда техников уже уехала. Ну, наутро и я встаю. А с нами был Герой Советского Союза Иван Новожилов. У него как раз была такая особенность: если он не выпил и летит, это курица. Но если выпил, то дерется будь здоров. И вот мы в Перятыне переночевали, все вроде нормально. Принимаем самолеты. Четверку одну выпускаю, вторую выпускаю, третью я уже добираю сам. Взлетели.

Прилетаем, сели. Я спрашиваю: «Все сели?» Нет. Село только звено Горелова. Спрашиваю: «А Новожилов?» Нет, не сел. В Переславле-Хмельницком аэродром расположен так, что между ним и дорогой растут тополя метров под 30 — 40 высотой, а посадка как раз на эти тополя. Смотрим, садится звено Новожилова: первый, второй, третий, и он садится последним. Заходит на посадку, решил пойти на бреющем, удивить народ. Прижал так. А потом смотрит — деревья, как хватанет ручку, хоп, и сорвался в штопор. Бух. Ну, думаю, все, конец Герою Советского Союза Новожилову. Но нет, его почтальон нашел. Рассказывает: «Смотрю, лежит вверх ногами, хрипит, спрашиваю, не отвечает. Я взял какую-то железяку, разбил фонарь, вытащил его. Тут подъехала „Скорая помощь“. У него кровь идет изо рта. На машину и увезли».

К вечеру ребята съездили, врач приехал доложил, что без памяти. На следующий день поехали опять. Поехали с комиссаром. Приезжаем. Новожилов уже руками машет, что-то бормочет. Врач сказал, что у него была потеря сознания. Новожилов собрался с силами, кричит: «Сестра, дай водки!» Те водки не могут дать. Наливают стакан воды и дают ему. Он выпивает: «Хороша водка, но слабоватая». Такие дела. Вот был единственный человек, который пил перед вылетами. Но тогда он выпил слишком много и стукнулся. После этого выжил, но уже не летал.

— *А если сравнивать самолеты, на которых вы летали, какой лучше? Что вы можете сказать о каждом?*

— Я летал сначала на «мигах», потом сел на «як», потом на Ла-5 и Ла-7. И мне трудно сказать, какой самолет лучше, потому что у каждого есть свои преимущества и недостатки.

Скажем, «миг» — отличный самолет, начиная с высоты 4000 и выше, а на более низких высотах — это, как говорят, корова. Вот первый его недостаток, а второй его недостаток — вооружение. Отказ вооружения был едва ли не постоянным явлением. И третье. Прицелы у нас были никудышные. Поэтому мы уже били наверняка. Прямо вплотную. Представляешь себе, летишь, и ты должен рассчитать на одну четверть этого радиуса или на две четверти, или на три четверти. И мы уже плюнули на все, подходим, когда уже видим все знаки, тогда стреляем. Били наверняка. Прямо вплотную.

«Як» — это маневренный самолет, легкий. Им можно ворочать буквально как захочешь. Сколько раз я выворачивался из таких положений, в которых меня должны были точно сбить, но выходил... В 41-м летали на лыжах, тут маневренность их падала значительно.

Ла-5 тоже маневренный, он не уступал даже «Фокке-Вульф-190», у него тоже был звездообразный двигатель. В чем преимущество? Звезда всегда предохраняла от лобовых атак. То есть у Ла-5 хороший заслон и броня спереди. Двигатель воздушного охлаждения, двухрядная звезда. И ты идешь на «хейнкелей», не боясь. Правда, обзор, особенно вперед, на Ла-5 хуже, чем на «яке», но приспособились маневрировать.

Если же сравнивать вооружение, то здесь разные варианты были. Но в основном на «яки» 20-мм пушку ставили. А на Ла-5 20-мм пушку и два пулемета. Этого было в принципе достаточно. Хотя на Ла-7 было уже две пушки. Я первый получил десятку Ла-7 на Горьковском автозаводе и в Жешув перегнал. Для нас это был шедевр, а не самолет. На Ла-5ФН с форсированным двигателем мне также приходилось летать. Тоже хорошая машина. Когда мы тренировались, нам под него бомбы вешали. И когда я летал на Краков, тоже с бомбами. И все.

А так мы летали как истребители.

— *Не жарко в кабине было?*

— Жарковато. Что интересно, у меня был такой случай со шторками, которые регулируют обдувку. Из Окопа мы взлетели и полетели за линию фронта, шли на высоте 7000 метров, а на высоте примерно 1000 метров шла группа. И вот мы с командиром полка — им был Китаев, хороший летчик, — пикируем. Я слышу, у меня что-то такое как бухнет. Но лечу нормально, вроде ничего не произошло. Повоевали мы до исхода горючего. Прилетаем в Окоп, садимся. Смотрю, у меня все боковые щитки оторваны. И голый двигатель. Оказывается, я шторки не закрыл, когда пикировал, и такой воздушный напор был, что они все разлетелись.

— *Плексиглас на кабинах был хороший?*

— Хороший. Видно было хорошо. Мы только мучились до самого конца войны, что у нас прицела не было.

— *На самолетах что-нибудь рисовали?*

— Да, звездочки мы рисовали, правда, не все. А картинки и надписи были дорогим удовольствием для нас. Не всякому удавалось даже, чтобы тебя сфотографировали.

— *Согласны ли вы с фразой Покрышкина, что в начале войны каждый самолет стоил за десяток?*

— Покрышкину было хорошо сбивать. Он летал только сбивать, не прикрывать, ничего. Он забирался на высоту. У него был очень хороший обзор. Выискивал цель, на большой скорости подходил, бжик, и пошел. Когда я занимался боевой подготовкой два года, со мной работал его ведомый, я уже забыл, как его фамилия. Мы его расспрашивали, каково было летать с Покрышкиным. Оказывается, Покрышкин ни на кого не смотрел, делал, что хотел, ведомые же должны были его охранять. А что тебя собьют, это дело не его.

— *А было такое, что когда у летчика счет приближается к 15, то, чтобы ему присвоили звание Героя, на него начинала работать группа?*

— Это бывало. Не то что группа работала специально на него. А летит он в группе, сбивает группа фашиста. И все говорят, мол, давайте, мы ему отдадим, пусть представляют его к Герою. Это боевая дружба. А потом он уже сам другому отдает. Все было делом добровольным. Договаривались сами между собой, обычно начальство даже и не знало. Потом никаких обид на этой почве никогда не было.

— *Когда война окончилась, она вам продолжала сниться?*

— Она до сего времени снится. Понимаешь? Постановка задач, бои, друзья, и те, что погибли тогда, и те, что только сейчас умирают.

**Список воздушных побед А.Е. Шварева****В составе 31 ИАП:**

09.07.41	1	Ме-110	Идрица	МиГ-3 в группе
07.08.41	1	Ю-88	Идрица	МиГ-3

**В составе 236 ИАП:**

02.10.41	1	Ме-109	Ярцево	Як-1
17.01.42	1	Ю-88	сев.-зап. Шаховская	Як-1
19.02.42	1	Ю-88	Некрасово	Як-1
14.06.42	1	ХШ-126	Киров	Як-1
09.07.42	2	Ю-87	Зайцево	Як-1
07.08.42	1	Ю-87	сев. Воробино	Як-1
04.10.42	1	Ю-88	р-н Сталинграда	Як-1
12.12.42	1	Ме-109	Попово	Як-1
03.02.43	1	Ю-52	Деренково	Як-1

**В составе 111 ГИАП:**

01.02.44	1	Ю-52	Екатеринополье	Ла-5фн
----------	---	------	----------------	--------

**В составе 40 ГИАП:**

15.07.44	1	ФВ-190	Мшана	Ла-5фн
09.02.45	1	Ме-109	аэродром Ламсдорф	Ла-5фн

Всего сбитых самолетов — 13+1; боевых вылетов — 445; воздушных боев — 63.

**Источники:**

- 1) ЦАМО РФ, ф. 40 ГИАП, оп. 445254, д. 2 «Журнал учета сбитых самолетов противника»;
- 2) ЦАМО РФ, ф. 111 ГИАП, оп. 235805, д. 13 «Журнал учета сбитых самолетов противника»;
- 3) ЦАМО РФ, ф. 112 ГИАП, оп. 382415, д. 1 «Журнал учета боевой работы летного состава полка»;
- 4) Летная книжка А. Е. Шварева.

## Микоян Степан Анастасович



В 30-е годы, когда я был мальчишкой, молодежь стремилась к службе в армии. Политическая обстановка была сложная. Мы с детства воспитывались в духе того, что советская страна — единственная в мире, идущая правильным путем, но окружают нас враждебные государства. У всех было в сознании, что так или иначе придется защищать Родину. Тем более, что к власти в Германии пришли фашисты, что все с самого начала воспринимали как угрозу нам. Наверное, поэтому и хотелось быть военным, патриотизм ведь тогда был не то, что сейчас.

Очень популярной тогда в народе была авиация, прежде всего военная и полярная. Она на самом деле была любимым детищем народа. Многие в стране знали и восхищались героическими перелетами летчиков Шестакова, Громова, Чкалова, Гризодубовой и других. Знамениты были известные летчики-испытатели, такие, как Супрун, Стефановский и Коккинаки. Отношение к летчикам было схоже с тем, какое было позже к космонавтам.

Многие школьники тогда поступали в аэроклубы. Причем это были не только мальчики, но и девушки тоже. Они учились летать, прыгать с парашютом. В школах стрелковые кружки были распространены. (Я в аэроклубе не учился, не летал и не прыгал с парашютом.)

Я всегда увлекался авиацией, сколько себя помню. Совсем мальчишкой читал всякие книги о полярных летчиках: о Бабушкине, Чухновском, Амундсене, потом мое внимание привлекло спасение челюскинцев семерыми летчиками, первыми получившими звание Героев Советского Союза. Потом война в Испании и на Халхин-Голе. В газетах тогда то и дело появлялись фотографии летчиков, которым присвоили звание Героя. Правда, не писалось, что это за войну в Испании, но я и мой друг Тимур Фрунзе<sup>1</sup> об этом знали. Ну и, конечно, на мой выбор повлиял мой дядя Артем Иванович. Хронологически его, наверное, можно определить даже как первый импульс, подтолкнувший меня к авиации. Он поступил в 1932-м году на инженерный факультет Военно-воздушной академии РККА имени Жуковского, а в 37-м ее закончил, стал работать в начале военпредом, а потом конструктором. Когда он учился, я у него бывал дома. У него там были чертежи самолетов, рисунки, фотографии, потом он взял меня на аэродром, где я видел, как летает небольшой самолетик, который он сделали с двумя слушателями. В общем, вопроса не было, что я пойду именно в авиацию. Конечно, хотелось стать и авиационным инженером, но летать хотелось больше.

В 1937-м году в крупных городах — Москве, Ленинграде, Киеве — создали военные спецшколы. Причем в начале они не были, как потом стали, артиллерийскими, а просто

---

<sup>1</sup> Фрунзе Тимур Михайлович, лейтенант. Воевал в составе 161 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 9 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 1 самолет в группе. Погиб в воздушном бою 19.01.42. Герой Советского Союза (посмертно), награжден орденом Ленина. — Прим. М. Быкова

военными школами, и тогда много ребят пошло туда учиться. Не были исключением я и многие мои знакомые. Например, Тимур Фрунзе, Артем Сергеев, Василий Сталин. Попали мы во 2-ю спецшколу. Первое время там было необычно — мальчишеская военная школа. Поначалу формы не было, но к Новому году вышло решение (мы о нем узнали в декабре), что все спецшколы — а их было не меньше десяти, из которых пять в Москве — становятся артиллерийскими (авиационных спецшкол тогда еще не было).

В результате после Нового года мы уже были в военной форме, а в мае 1938-го уже участвовали в параде. Это тоже было впервые, что несовершеннолетние школьники участвуют в параде, до этого такого не было. Суворовцы уже потом появились.

Лето мы проводили в настоящих военных артиллерийских лагерях. Даже винтовки у нас были, без патронов, конечно. Занятия с нами проводили по артиллерийским орудиям, их наводке и по строевой подготовке. Я проучился еще и 9-й класс в артиллерийской школе. Потом я и два моих друга решили уйти, потому что хотели в авиацию. Тимур Фрунзе тоже хотел в авиацию, но остался в спецшколе. Он же был воспитанником Ворошилова, который был его опекуном, и Тимур не хотел его огорчать.

Так что в 10-м классе я учился в обычной школе. Когда закончил, мы вдвоем с Тимуром подали заявления и пошли в управление кадров ВВС. Нас принял начальник управления военных учебных заведений и определил в Качинскую летную школу. Она тогда называлась Качинская Краснознаменная военная авиационная школа пилотов имени Мясникова. Проходили мы медицинскую комиссию. Насколько я помню, мандатной комиссии не было. И все. 18 августа приехали в Качу, городок на берегу Черного моря недалеко от Севастополя, и попали в истребительную школу, самую первую в России офицерскую летную школу, которая была основана в 1910 году. Первый полет инструктором на У-2 я совершил 5 сентября 1940 года, а уже 25 октября вылетел с «Иваном Ивановичем» — мешком с песком — то есть самостоятельно.

Зимой, пройдя программу У-2, стали летать на более сложном и скоростном УТ-2, но больше занимались теоретической подготовкой, поскольку погода была нелетная. Затем весной перешли на самолет УТИ-4, это учебно-тренировочный истребитель, двухместный вариант истребителя И-16. Нас отправили в лагерь в 18 км от Качи на берегу моря у устья реки Альма. Жили мы в палатках и много летали. Уже в начале мая мы были готовы к самостоятельному вылету. Буквально за 7 — 10 дней до начала войны мы переехали из лагерей непосредственно в городок Качу, поскольку нас перевели в другую эскадрилью. Там мы и узнали, что началась война.

Как получилось? Воскресной ночью 22 июня нас вдруг подняли по тревоге, мы и не знали, что началась война, даже удивлялись, кому вздумалось в воскресенье учебную тревогу устраивать. Полагалось за 2 минуты одеться и выбежать с винтовкой из казармы. И вот все построились во дворе, думали, что сейчас скажут, мол, давайте, идите досыпать. Время-то было — полпятого утра. Однако нам дали команду: бегом на рубеж! Удивительно было. И, значит, на окраину города мы побежали. Это недалеко было, городок ведь небольшой. Там нас положили всех попарно. Мы лежали метрах в 50 друг от друга цепью. Оказывается, боялись, что будет десант, и на всякий случай положили нас караулить. А мы ничего этого не знали и спокойно заснули. Часов в 8 приехал грузовик, привез патроны к нашим винтовкам. Тогда только нам сказали, что началась война. Мы там лежали довольно долго, а когда вернулись в город, в 12 часов я слушал речь Молотова из репродуктора перед казармой, на улице. Сразу нас переселили на полевой аэродром, там мы уже не в казармах ночевали, а под крыльями самолетов. В первую ночь мы не видели бомбежки Севастополя, а уже на следующую ночь видели, как бомбят, как прожектора ловят самолеты. А уходили обратно они над нами. Конечно, все были абсолютно уверены, что скоро наша победа, и мы волновались, что война вот-вот закончится, а мы не успеем на фронт. До этого нас довольно долго мурыжили, не давая самостоятельно вылететь на истребителе, но как только война началась, 23 июня мы уже вылетели самостоятельно на И-16.

Вообще летчики в ту пору говорили, что тот, кто хорошо летает на И-16, может летать на всех остальных самолетах. И я тоже так говорю. И-16 очень строг был в пилотировании. Ручка управления двигалась практически без усилий. Движения были очень короткоходовые. Кроме того, И-16 очень легко сваливался в штопор. На многих самолетах перед сваливанием в штопор

возникла тряска, и можно успеть остановить сваливание. А у И-16 возникновение тряски совпадало с вхождением в штопор. Правда, и выходить на нем из штопора было легко. Поэтому на нем насучили штопору, чтобы мы уже знали, что делать в таком случае. А вообще, на И-16 в строевых частях многие разбивались именно из-за сваливания в штопор на малой высоте.

Машина эта требовала тонкого, точного пилотирования. И на посадке очень сложный был самолет. Если ты на посадке выровнял и трехточечное положение создал на высоте больше, чем сантиметров 15 — 20, он падал на крыло. Мало того, на нем очень трудно было выдержать направление, когда он уже бежал после приземления при посадке. Если, буквально чуть-чуть, нос самолета двинется по горизонту, тут же надо было ногой парировать. А если чуть упустил, он развернется волчком, а когда на большой скорости, то и перевернется. Такие развороты случались часто, у меня, правда, не было.

Вскоре, примерно через две недели после начала войны, началась эвакуация, и школа наша переместилась за Саратов, в Красный Кут. Добирались туда мы пять суток в товарных вагонах. Под конец нас практически не кормили. Но это все детали. В Красном Куте тоже условия не сахар оказались. Правда, там казарма была, но уже с двухэтажными нарами, в Каче было поудобнее. Тем не менее в августе мы уже окончили летную школу. У меня суммарный налет на всех типах самолетов был 85 часов.

3 сентября был подписан приказ. Получается, год ровно мы отучились. Причем тогда это еще не считалось сокращенной программой. Так в то время учили. А вот в июле приехал мой брат, который ушел после 9-го класса, хотя мог учиться еще год. Он добровольцем приехал к нам. Мы полтора месяца были вместе. И он окончил по сокращенной программе школу, обучался всего 6 месяцев.

Поехали мы в Москву получать назначение. Группа наша была из семи человек. Она считалась особой группой, потому что в ней был Тимур Фрунзе (сын известного полководца гражданской войны), Володя Ярославский (сын старого большевика Ярославского), Юра Темкин (у него отец был ответственным лицом в правительстве), Рюрик Павлов (сын генерала), Олег Баранцевич (приемный сын генерала Болдина) и Володя Сабуров (его отец работал в Совете Министров). Мы считались особой группой, правда, ничем, кроме отпуска, который нам дали на Новый 1941-й, год, не выделялись. Жили в казарме, как и все курсанты, в общем зале, ходили во все наряды, мыли туалет, никаких привилегий у нас не было.

И вот как получилось, что в Москве мы разделились. Мы втроем с Тимуром Фрунзе и Володей Ярославским попали в 16-й истребительный полк в Люберцах под Москвой. Только там успели появиться, как Василий Сталин, опекавший нас все время, стал нас учить летать на новом самолете Як-1. Вообще в том полку были И-16 и МиГ-3, «яков» не было, поэтому он нас забрал из полка в Москву. Впервые я увидел этот самолет еще раньше, в августе 1941-го. Тогда мы заканчивали летную школу, и к нам на нем прилетел Василий Сталин<sup>1</sup>, бывший инспектором военно-воздушных сил (начальником инспекции Василий тогда еще не был). Мы на эти самолеты смотрели, как на чудо техники. Влезли, конечно, в кабину. Сразу бросилось в глаза, что кабина намного культурнее по сравнению с И-16. Приборы аккуратнее. Потом оказалось, что и летать на Як-1 проще и приятнее, чем на И-16. Были у «яка» и свои недостатки. Тем не менее во время войны истребители «яки» были хорошими самолетами. Они были особенно приятны в пилотировании. Да и на посадке самолет был простой, не разворачивался, садился хорошо.

На посадке «як» даже проще, чем Ла-5, на котором я полетал уже после войны, когда учился в академии. «Лавочкин» на посадке норовил упасть на крыло, на нем трудно было сохранить направление на взлете. Он стремился развернуться за счет реакции винта, потому приходилось держать ногой и плавней поднимать нос. А на «яке» было проще, очень спокойно взлетал. Конечно, разбивались и на «яках», но меньше, чем на многих других самолетах.

В инспекции были самолеты Як-1 и учебный вариант спарка Як-7В, и Василий Сталин на нем стал с нами летать на центральном аэродроме. Уже после двух полетов на Як-7В выпустил самостоятельно на Як-1.

---

<sup>1</sup> Сталин Василий Иосифович, полковник. Во время войны командовал Инспекцией ВВС КА, 32 ГИАП/434 ИАП/ и 286 НАД. Всего за время участия в боевых действиях выполнил несколько десятков боевых вылетов, в воздушных боях сбил 1 самолет лично. — Прим. М. Быкова

Фронт быстро приближался, и в Москве начали готовиться к осаде немцами. Мы еще не были достаточно подготовлены, и он решил нас отправить в запасной полк. 14 октября ему понадобилось лететь по делам в Саратов на завод, и он взял нас с собой. Как раз недалеко от Саратова, в Багай-Барановке, был 8-й запасной полк. Тогда была такая практика. После летной школы летчики, конечно, не готовы воевать, у них еще недостаточно развиты летные навыки. Для повышения квалификации были созданы запасные полки. Их было несколько. В них, во-первых, молодое пополнение летчиков подучивали, во-вторых, туда же приходили летчики из госпиталей, там же доукомплектовывались фронтовые полки. Когда в полку летчиков повыбыют, они прилетали в запасной полк, брали молодых, тренировались и улетали на фронт. В Багай-Барановке мы проучились месяц или дней 40. Осваивали Як-1. Подготовка была довольно интенсивная, но однообразная: полеты по кругу, пилотаж в зоне, строем немножко летали. Даже воздушных боев не давали.

После запасного полка мы приехали опять в Москву, где нас разбросали по полкам. Тимур Фрунзе попал в полк, который стоял в Монине. Володя Ярославский попал в город Клин. Там тоже стоял истребительный полк ПВО. А я попал в 11-й полк, который стоял на Центральном аэродроме Москвы. Было это в декабре 1941 года. 5 декабря только началось наступление наших войск, а мы прибыли 16 декабря. До этого мой 11-й полк активно участвовал в штурмовках. Но когда я приехал, уже штурмовки кончились. Хотя, конечно, рассказы были свежие. Буквально за два дня до моего появления в полку потеряли летчика, а другой был сбит, но вернулся. Все эти рассказы я слышал. Но уже больше на штурмовки не летали.

У меня сначала были тренировочные полеты, а потом, с 1 января, боевые вылеты. Боевыми их, правда, можно назвать относительно. Погода была плохая, противника мы ни разу не встречали. А хотелось, честно говоря, настоящего боя. Воодушевление было какое-то, молодость же все-таки!

Разумеется, к немцам мы тогда уже серьезно относились, без шапкозакидательства. Но я не слышал панических возгласов: «Ах, они сильнее!» Да, было мнение, что «мессершмитты» несколько лучше, чем наши самолеты. Но при этом не настолько, чтобы с ними невозможно было сражаться и побеждать. Вот и нам, молодым, хотелось побед.

Я сделал 10 вылетов за линию фронта на прикрытие конницы Доватора. Фронт проходил в районе Волоколамска. Погода была такая, низкая облачность, противник не появлялся. Правда, один раз нас обстреляли зенитчики. 3 — 4 шапки разрывов были за мной в метрах 100 максимум. А если учесть, что самолеты улетают от «шапок», значит, в тот момент, когда я их увидел, самолет был уже дальше, а в момент взрыва он был совсем рядом. Я, откровенно говоря, удивляюсь, что не попали.

16 числа состоялся мой 11-й вылет. Нас по тревоге подняли. Командиром моего звена был Владимир Лапочкин<sup>1</sup>, опытный летчик, который имел орден Красного Знамени за отражение первого налета на Москву. Мы парой взлетели и пошли на Истру, потому что нам сообщили, что там появился немецкий самолет-разведчик «юнкерс». Когда мы подошли к Истре, там уже никого не было. И вот мы стали с Лапочкиным ходить. Он командир, я ведомый. Он мне: выходи вперед! И я как бы ведущим становлюсь, а он ведомым. И мы стали так ходить. Вдруг я увидел 3 самолета-истребителя, идущих нам навстречу, немножко выше. Я к ним подошел сзади с разворотом, вижу это наши «яки». Ну, раз «яки», стал отворачивать от них, но не теряю их из вида. И вдруг вижу, что левый ведомый делает резкий разворот и становится мне в хвост. Я встал в вираж, а он в хвосте у меня, причем близко от хвоста, не больше 50 метров. Я вижу, что это «як», но все-таки виража два или три сделал. На вираже он стрелять не мог. У нас были однотипные самолеты, а летал я уже неплохо: меня даже хвалили.

Другое дело, я и не думал, что он будет в меня стрелять. Вижу, что он свой, и стал из виража выходить. Только вывел, вижу — зеленая «трасса» бьет по крылу (пулеметные трассирующие пули — зеленые). Хорошо, что я вышел из виража со скольжением и трасса прошла левее фюзеляжа. Стрелял он в упор, и если бы попал в фюзеляж, то бронеспинка бы не спасла... Я покачал крыльями, показывая, что я свой, и отвалил, полупереворотом ушел вниз. Вывел самолет на высоте метров 800, и тут смотрю, у меня крыло у самого фюзеляжа «раздето»

<sup>1</sup> Лапочкин В. Д., капитан. Воевал в составе 11 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях в воздушных боях сбил 1 самолет лично и 2 в группе. Награжден орденом Красного Знамени. — Прим. М. Быкова

и горит. Я сразу стал снижаться для посадки. Вообще-то полагается, когда пожар, прыгать с парашютом, но я о прыжке даже не подумал. Решил садиться «на живот». Тут пожар разгорелся еще больше, по-видимому, из-за того, что скорость стала меньше. Причем бензин протек в кабину и там горел. У меня обгорела штанина мехового комбинезона, перчатки, лицо, кисти. Я закрывал лицо левой рукой и все-таки сел. Некоторые моменты совсем выпали из памяти. Помню, как начал выравнивание, а потом самолет уже стоит, вернее лежит — шасси-то убрано. На мне горит целлулоидная планшетка, и я стал ее снимать. Вылез из кабины, вернее, упал на крыло. Видимо, это именно тогда я сломал колено, а не при посадке, ведь я сел на живот и особого удара при приземлении не было. Потом я помню только, что лежу в снегу метрах в десяти от самолета. Но как отползал, не помню. Я решил, что обе ноги ранены пулями, потому что обе они болели. Но оказалось потом, что одна обожжена, а вторая сломана.

Примечательный момент — машина горела очень красиво: зеленый самолет, красное пламя на фоне белого снега и фейерверк рвущихся снарядов, которыми он был заряжен.

Когда я лежал на снегу, надо мной прошел ведущий. Я помахал ему рукой, чтобы он понял, что я жив. Лапочкин прилетел в полк и сказал: «Микояна сбили, но он жив». А вообще, где он все это время был, я не знаю. Он, кажется, в объяснении написал, что, когда я сделал резкий маневр, он отстал и потерял меня. Я немножко удивляюсь тому, что с момента, как я начал атаку, я его и не видел, пока на земле не оказался.

Потом какие-то ребяташки на лыжах, проходившие мимо, ко мне подошли. Уложили меня на лыжи и повезли к дороге. На дороге оказались сани с лошадью. Деталей я не помню. Помню, что меня погрузили и повезли в полевой госпиталь. Обгоревшее лицо стало замерзать (мороз был градусов 20). Мне кто-то закрыл лицо шапкой. Летчик, который сбил меня, оказался из того полка, где был Володя Ярославский. Он сказал после посадки: «Кажется, я своего сбил. А чего он мне в хвост полез?» Тут еще какая мелочь была. Все самолеты на зиму перекрасили в белый цвет. А я-то только что получил новый самолет с завода, он не был перекрашен и был зеленого цвета. Вот формальная причина — все белые, а мой зеленый, мало ли чей?

Так или иначе, я сутки провел в полевом госпитале. Ожоги очень болели, сестра мне смазывала марганцовкой, тогда становилось легче. Приехала за мной «санитарка» из Москвы. Привезли меня в Москву, в больнице я лежал почти два месяца. Приезжал ко мне один полковник из ВВС, позже он стал моим товарищем — Михаил Нестерович Якушин, известный летчик, который воевал в Испании. Он занимался этим делом. Писал проект приказа. Я читал потом приказ. У меня даже есть копия. Там сказано: «Младшего лейтенанта Родионова<sup>1</sup> отдать под суд, а степень вины лейтенанта Микояна установить после его выхода из госпиталя». Однако ни его не судили, ни со мной потом никто не разбирался. Он продолжал летать четыре месяца, а в июне погиб. Причем погиб геройски. Он дважды таранил самолет противника. Первый раз тот не упал, тогда Родионов второй раз его таранил, после чего, совершая вынужденную посадку, сел на противотанковые укрепления, разбился. Посмертно он получил звание Героя. Вот такая была история.

После больницы я до июля месяца находился на амбулаторном лечении в Куйбышеве. В июле я вернулся в Москву. В это время Василий Сталин, ставший уже полковником, доформировывал 434-й истребительный полк. Он не командовал полком, а именно шефствовал и помогал формировать. Наверное, его привлек этот полк, потому что там командиром был известный ас Иван Иванович Клещев<sup>2</sup>. Впрочем, точно я сказать не могу. Полк, благодаря Василию, здорово изменился. Туда взяли много летчиков-инструкторов из Качи, которых он знал. Пришли и летчики с фронта, имевшие боевой опыт. Одним словом, был подобран очень сильный состав. Василий взял в него моего брата Володю, окончившего Качинское училище в феврале 1943 года. До этого он тренировался в эскадрилье инспекции. Туда же по возвращении

<sup>1</sup> Самолет С. Микояна по ошибке сбил летчик 562 ИАП младший лейтенант Родионов Михаил Александрович. Всего за время участия в боевых действиях он выполнил 242 боевых вылета, в воздушных боях сбил 3 самолета лично и 2 в группе. Погиб 03.06.42 при таране бомбардировщика противника. Герой Советского Союза (посмертно), награжден орденами Ленина, Красного Знамени. — Прим. — М. Быкова

<sup>2</sup> Клещев Иван Иванович, майор. Воевал в составе 199 и 521 ИАП, с апреля 1942 г. — командир 434 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 400 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 16 самолетов лично и 15 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 2-й ст. Погиб в авиакатастрофе 31.12.42. — Прим. М. Быкова

был направлен и я. Конечно, мы с братом в этом полку были намного моложе других и менее опытными, чем остальные.

В начале сентября 1942 года полк перелетел на транспортных самолетах в Багай-Барановку. Там мы получили самолеты Як-7Б, облетали их, отстреляли в воздухе оружие и прилетели 9 сентября на аэродром «Совхоз Сталинградский», который находился севернее Сталинграда, километрах в 70.

Первое время летали в районе аэродрома. Вскоре к полку прикомандировали звено девушек: 4 летчицы, 4 механика, 4 оружейницы. Командиром была Клава Нечаева, а летчицами Лебедева, Блинова и Шахова<sup>1</sup>.

Клаву Нечаеву сбили в середине сентября, она погибла. Брату она очень нравилась, он был тогда совсем мальчик, 18 лет всего, и он за ней ухаживал.

17 сентября командира нашего полка вызвали в штаб фронта, он вернулся, собрал летчиков и сказал, что завтра, 18-го, начинается решающее наступление наших войск с задачей — разгромить немцев. Это было одно из наших неудавшихся наступлений. Нашей задачей было прикрытие войска в районе станции Котлубань, что в 15 километрах северо-западнее Сталинграда.

Первый вылет мы делали всем полком. Я был ведомым у командира полка Клещева. Мой брат не полетел, у него был неисправен самолет. Подошли к линии фронта. На земле шел бой, видны были взрывы, вспышки орудийных выстрелов, на востоке горел Сталинград. Дымка от пожаров поднималась на километр-два, и сквозь нее были видны блестящие полосы Волги и Дона. Все это я успел зафиксировать в те несколько минут, пока не начался бой. Только мы подошли, я увидел самолет «Фокке-Вульф-189» — «раму». Клещев подвел меня к «раме» так, что как будто предоставлял мне возможность ее сбить. Действительно, я вошел в атаку, взял ее в прицел и стрелял. Но, к сожалению, в обоих тех вылетах случалась неприятность, из-за которой я до сих пор переживаю иногда, а именно: оба моих пулемета отказали, стреляла только пушка. Но пушка имела небольшую скорострельность: 600 выстрелов в минуту, их было недостаточно. Я стрелял одной пушкой, строго по прицелу, как учили, по всем правилам, хотя это была первая в моей жизни стрельба по воздушной цели — такая была подготовка. Даже по конусу ни разу не стрелял до этого. Я стрелял меньше, мне кажется, чем со ста метров. Взял упреждение, потом его постепенно уменьшал. «Рама» полупереворотом ушла вниз, в пикирование. Я мог бы пойти за ней, но мне строго-настрого было запрещено покидать ведущего. А он остался вверху, пришлось остаться и мне. «Раму» внизу добила вторая наша группа, которая шла ниже. Попал ли я? Мне показалось, что я видел разрыв одного или двух снарядов.

Потом появилось несколько десятков бомбардировщиков «Хейнкель-111». Мы стали по ним стрелять, тут дальность уже побольше была — метров 150 — 200. Меня удивило потом, что я очень спокойно стрелял. Никакого особого волнения не было. Целился, все, как учили. Когда мы стреляли по немцам, то видели, как с них сыплются бомбы. Они всегда, когда их обстреливали, беспорядочно бросали бомбы и разворачивались, чтобы уходить. В этом бою наш полк сбил восемь самолетов. Какая там моя доля, я не знаю. У меня ничего не записано, конечно. Но я стрелял по ним довольно прицельно. Опять же у меня была одна пушка, два пулемета не работало.

Потом появились истребители. Наши все вошли в вираж, закрутились. И вот тут началась совершенно непонятная обстановка. Я только старался держаться ведущего, как мне было приказано. Оглядываюсь назад. Вижу, что сзади тоже свой. У нас были покрашены красной краской носы. Вдруг, вижу, «мессершмитт» выскочил из-под меня. Он, видимо, меня атаковал. Я, правда, не видел ни очереди, ничего. Но выскочил он из-под меня близко: ниже меня метров на 50, не больше. Потом мы вышли из боя. Четверками пошли домой в дымке.

---

<sup>1</sup> Нечаева Клавдия, лейтенант. Воевала в составе 586 и 434 ИАП. За время участия в боевых действиях выполнила несколько десятков боевых вылетов. 17.09.42 погибла в воздушном бою. Лебедева Антонина Васильевна, младший лейтенант. Воевала в составе 586 и 434 ИАП, 65 ГИАП/653 ИАП/. За время участия в боевых действиях выполнила несколько десятков боевых вылетов. Награждена орденом Отечественной войны 2-й ст., медалями. 17.07.43 погибла в воздушном бою. Блинова Клавдия Михайловна, младший лейтенант. Воевала в составе 586 и 434 ИАП, 65 ГИАП/653 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнила несколько десятков боевых вылетов, в воздушных боях сбила 3 самолета в группе. 04.08.43 сбита в воздушном бою, попала в плен, бежала. Награждена орденом Отечественной войны 2-й ст., медалями — Прим. М. Быкова

Первый вылет у нас прошел в тот день без потерь. Второй вылет был точно такой же. Вернувшись с первого вылета, только заправились и сразу полетели. И точно также, когда появились истребители, мы стали в оборонительный круг. Я Клещева потерял, потому что он сделал резкий маневр, а я пристроился к кому-то другому. Клещев вышел вперед и стал качать крыльями, собирая всех, чтобы они вышли из виража. И вроде вышли из виража, еще походили как-то. Вообще, как говорят все летчики, в первых боях невозможно все увидеть, разобраться во всем происходящем. Я кое-что видел, но, конечно, не все. Видел «мессершмитты», своих видел, но что за хвостом творилось, я не очень видел. Только видел, что один свой идет. А может быть, там еще кто-то шел, этого я уже не видел. Когда мы вернулись после второго вылета, все уже в напряжении таком были. Что уж говорить обо мне, впервые попавшем в серьезный бой. Помню — во рту появился необычный горький вкус. Вот как было от переживаний, хотя тоже без потерь вылет прошел.

Клещев видит, что я не очень готов делать следом третий вылет, и говорит мне: «Сейчас я не полечу, и ты посиди. А Володя полетит на твоём самолете». Володя настаивал, чтобы его взяли в бой. А его самолет был неисправен. Ведущим у него был капитан Избинский<sup>1</sup>, командир третьей эскадрильи.

Избинский был прекрасный боец, отличный летчик, но такой немножко хулиганистый. Он даже имел за какую-то драку судимость и отбывал ее на фронте. Выпивал, конечно. Но воевал хорошо. Только в бою маневрировал, практически не обращая внимания на ведомого. Ведомый за ним удержаться не мог. Тем более мой брат, едва подготовленный. И вот они полетели. Мы их на земле ждем. Возвращается группа. Смотрим, не хватает двух самолетов и в том числе моего.

Летчики прилетели, рассказали, что видели, как Володя стрелял по бомбардировщику, потом вышел из атаки вверх, где его атаковал «мессершмитт». Говорили, что один наш летчик наперерез сунулся, хотел отсечь его. Но у него отказало оружие. Тогда это было частым дефектом. Пулеметы Березина у нас были и пушки ШВАК. Пушки стреляли ничего, а пулеметы часто отказывали. Даже говорят, был большой правительственный разбор из-за того, что часто отказывало оружие.

После очереди «мессера» самолет моего брата перевернулся и вошел в пикирование. В какой-то момент пикирования он стал выходить. Может быть, Володя пришел в сознание, может быть, тяжело ранен был. Но самолет опять в крутое пикирование вошел и врезался в землю. Долгушин отметил это место по карте, на краю оврага, потом доложил. Когда позднее мы уже были в Москве, мой отец по телефону с ним разговаривал. Долгушин ему рассказывал. А что видели место падения — это важно. Сколько таких летчиков было, которые считались пропавшими без вести...

Мне после гибели Володи там уже не дали больше летать. Правда, и полк воевал недолго. Две недели всего. Там были очень большие потери: 16 человек и 25 самолетов за две недели войны. Но зато сбили 82 немецких самолета. Надо сказать, что опытных наших пилотов там сбивали. В тот день, когда сбили моего брата, еще одного летчика немцы подбили, но он выпрыгнул с парашютом. Как раз под вечер нам сообщили, что нашли летчика. Оказалось, это Сергей Паушев, я его после войны встречал в Москве. На следующий день сбили Долгушина и самого командира Клещева, оба они обгорели и выпрыгнули с парашютом. Хотя Клещев сам сбил за эти две недели шесть самолетов, а в этом бою, когда его сбили, он сбил два самолета. Его раненого привезли в Москву. Мне кажется, Клещев ввязался один в бой против шестерки немцев из-за гибели Володи, переживая за него и чувствуя свою ответственность.

Надо признать, что в тот период, как и в начале войны, потери летного состава были громадными. В первую очередь это было за счет того, что летчиков выпускали в бой неподготовленных. Молодых, как правило, сбивали в первых боях. А если первые 2 — 3 боя переживет, тогда будет летать. Конечно, в полку все переживали, когда погибал кто-то из летчиков. Но трагедийности такой, к счастью, не было. И ощущения, что ты можешь быть следующим, не возникало. Людям свойственно думать, мол, это может случиться с кем-то, но не со мной. У меня все время было такое ощущение, что со мной ничего не случится. Это и

<sup>1</sup> Избинский Иван Иванович, капитан. Воевал в составе 32 ГИАП/434 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 400 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 15 самолетов лично и 4 в группе. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени. Покончил с собой 14.03.43. — Прим. М. Быкова

помогало нам выстоять.

Вскоре после этих боев под Сталинградом меня и еще троих летчиков из нашего полка — Героев Советского Союза Клещева, Баклана, Долгушина<sup>1</sup> и Гаранина — Василий Сталин забрал в инспекцию Военно-воздушных сил, начальником которой он был. Ноябрь—декабрь мы пробыли там. В инспекции были известные летчики, например, герои испанской войны Михаил Якушин, Евгений Антонов и Семенов Александр Федорович. Чем мы занимались? Проверяли строевые части, разбирали случаи катастроф, аварий. Я там, как молодой еще, играл очень маленькую роль. Мне за все время дали всего 2 — 3 задания.

В инспекции была своя эскадрилья в Москве на Центральном аэродроме. Мы получили тогда новые самолеты Як-9, только их стали выпускать, и на них летали, тренировались. В конце января произошла та известная история, когда Иосифу Виссарионовичу Сталину доложили о пьянстве Василия. Эта история была связана с женой Романа Кармена Ниной. Василий учился с ней в одной школе. Он ее задержал на даче, фактически арестовал. А Кармен тогда написал письмо Сталину (знаю об этом факте от самого Кармена, он рассказал мне, когда в ту пору встретил меня в Москве около Большого театра: « Степа, Вася сделал то-то и то-то, я написал Иосифу Виссарионовичу»). В ответ Сталин, если верить ходившему тогда у нас анекдоту, написал: «Эту дуру вернуть мужу». А Василия он посадил на 10 суток на гауптвахту.

В те годы офицеров на гауптвахту не сажали, такого закона не было. А Василий Сталин, полковник, значит, сидел на гауптвахте... После этого руководителем инспекции назначили другого человека, а Васю отправили на фронт. Он поехал командиром того самого 434-го истребительного авиаполка, которому теперь уже было присвоено звание 32-го гвардейского. Василий собрал всех летчиков-героев, которых я уже называл, Герасимова, Семенова, Якушина, Коробкова. Это все были подполковники, майоры, летчики с большим налетом. Кроме того, было еще трое нас, кого он знал по Сталинграду и брал к себе в инспекцию, а потом соответственно обратно на фронт — это я, Андрей Баклан и Володя Гаранин. Мы 9 февраля 1943 года с Василием Сталиным девяткой на самолетах Як-9 полетели на Северо-Западный фронт. А Долгушин убыл туда еще раньше.

Сначала прилетели на аэродром Старая Торопа, где базировался полк. Только прилетели, не ночевали. Нам тут же сказали, что полк перебазировается в Заборовье, это было севернее. И мы сразу полетели туда. Я даже не помню, чтобы мы пообедали в Старой Торопе. Сразу полетели в полк.

Наверное, про полк, надо сказать несколько слов. Меня включи в 1-ю эскадрилью которой командовал Долгушин. А прилетевшая группа «старых» летчиков была сверх штата полка. Якушин мне потом рассказывал, что через некоторое время они, опытные летчики, обратились к Новикову, когда он прилетел на аэродром, чтобы он их куда-нибудь назначил в другие места, где они могли бы использовать свой опыт как положено. После этого Якушин, который был рядовым в полку, сразу стал командиром дивизии. И других куда-то направили, их там было человек 5 или 6.

Справедливости ради надо сказать, что отношение летчиков к Василию Сталину было уважительное и остается таким до сих пор. Спросите хотя бы у Долгушина. Вася опекал летчиков и хорошо к ним относился. Были редчайшие случаи, когда он хамил и наказывал, но в основном это было по делу. Кроме того, они чувствовали свою причастность, приближенность к сыну Сталина. Это морально влияло на них и до сих пор влияет. Правда, разговоры насчет того, что Василий Сталин много летал и сбивал немцев, это ерунда. Он был организатор хороший, решительный. Умел подбирать людей. У него был круг летчиков, особенно близких к нему. Они в Москве бывали у него на даче. Это Долгушин, Прокопенко, Луцкий, Котов, Макаров и другие. Причем это были не только командиры. Скажем, Долгушин — командир эскадрильи, а Луцкий

<sup>1</sup> Баклан Андрей Яковлевич, майор. Воевал в составе 237 и 521 ИАП, 32 ГИАП/434 ИАП/ и 176 ГИАП/19 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 700 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 22 самолета лично и 23 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. Долгушин Сергей Федорович, подполковник. Воевал в составе 122 и 180 ИАП, 32 ГИАП/434 ИАП/. С сентября 1943 г. — командир 156 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 500 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 17 самолетов лично и 11 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (четырежды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст. (дважды), Красной Звезды (дважды), медалями. — Прим. М. Быкова

был вначале рядовой летчик. Но он был инструктором с Качи, которого Вася знал еще с тех пор, когда был курсантом. Он как раз набрал в свой полк много инструкторов, которых знал. Не менее десяти этих инструкторов было, наверное, даже больше. Некоторые из них погибли. Инструктор моего брата Федор Каюк погиб под Сталинградом. Он там начал воевать, когда его Вася забрал, несколько самолетов сбил, а потом погиб. Был еще Горшков, он тоже был опытным инструктором. Он пережил войну.

Когда мы прилетели в полк, то узнали, что за день до нашего прилета застрелился капитан Иван Избинский. Почему он покончил с собой? Избинский ведь летчик был великолепный, боец, именно боец, лихой и отчаянный. Такой уж характер. Я ведь говорил уже, что он до войны имел судимость и осужден был на 8 лет с отбытием на фронте. Из-за этого он и ордена не получал. А после Сталинграда сразу получил 2 ордена — Ленина и Красного Знамени. И сняли с него судимость.

Пил он сильно. Мне рассказывали, что тогда он напился, на кого-то был зол. Ходил с автоматом и стал даже стрелять в сторону летчиков, но никого не задел. А потом автомат стволом положил на плечо, нажал гашетку и повел к голове. Пьяный был. Точных причин никто не знает. Причем он же был послан на звание Героя. И он об этом знал. А после этого отставили и так и не присвоили.

На аэродроме Заборовье в районе Осташкова мы пробыли с 9 февраля до конца марта. Наш полк летал на Як-1, только наша первая эскадрилья летала на Як-9, на которых мы прилетели из инспекции. На них по указанию Васи написали «За Володю!». Красили ли еще как-нибудь самолеты? Под Сталинградом точно красные носы у машин были, а здесь, на Северо-Западном фронте, по-моему, не красили.

Полк много летал, много было боев, но меня на линию фронта не пускали. Я летал только на прикрытие аэродрома, на сопровождение самолетов каких-то особо важных и по тревоге. Потом мне Вася сам рассказывал, что ему отец сказал, когда он улетал в Москву на несколько дней. «Смотри, Тимур Фрунзе погиб, Володя Микоян погиб, сын Хрущева погиб, не потеряй еще одного». Вроде было такое распоряжение. А я все время ждал, думал, что меня вот-вот пустят в настоящий бой, но не пускали. Доставались мне только задания второстепенные. Потом полк прибыл опять в Москву, в Люберцы, где было, как обычно, переформирование. Вскоре приехал Вася, построил полк и зачитал новый состав полка. А меня не упомянул. Я потом к нему подошел: «Как же так, почему меня нет?» — «Потом получишь назначение». Меня назначили в 12-й Гвардейский полк ПВО Москвы.

А Васю Сталина сразу сняли с должности командира полка после того, как он зачитал приказ. Почему? Когда мы закончили работу на Северо-Западном, еще не все улетели, они там устроили знаменитую рыбалку — глушили рыбу РСами. Один из этих реактивных снарядов взорвался в руках инженера полка. При этом серьезно ранен был Герой Советского Союза Саша Котов и легко ранен был сам Василий. Вот за эту рыбалку его и сняли. По-моему, месяцев восемь он вообще был не у дел. Весь оставшийся 43-й год он практически ничего не делал.

А я, как уже говорил, попал в 12-й Гвардейский старшим летчиком. Полк базировался на Центральном аэродроме, но были и выносные точки: в Клину, под Серпуховом, в Кубинке и под Вязьмой.

Я вскоре стал командиром звена. Нашего командира звена перевели в другой полк, с повышением. И я получил эту должность. Летали мы на Як-9 различных модификаций.

Как-то, когда полк первые радиополукомпасы получил, со мной парой на проверку слетал штурман полка Катрич<sup>1</sup>. Я должен был пролететь по маршруту на малой высоте, на бреющем, через три контрольных пункта. И вот взлетели. Я встал на курс. Расчет полета я заранее сделал, конечно. Курсы с учетом ветра, поправки делаются по навигационной линейке. Я ставлю предварительный курс по компасу. Потом смотрю на радиополукомпас. Вижу, стрелка ходит. Я решил идти по курсу, по расчету маршрута. По расчету вышел на нужный пункт. Развернулся.

---

<sup>1</sup> Катрич Алексей Николаевич, майор. Воевал в составе 27 ИАП и 12 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 300 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 5 самолетов лично и 9 в группе. Автор первого в мире высотного таранного удара на высоте 8000 м. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (четырежды), Отечественной войны 1-й ст., Александра Невского, Красной Звезды, медалями. — Прим. М. Быкова

По курсу и по времени, ветер уже учтен. Точно прошел все три пункта и вышел на свой аэродром. Катрич говорит: «Отлично, молодец!» А я говорю: «Товарищ майор, а у меня РПК не работал». — «Тогда не отлично, а четверка». Хотя, на самом деле, то, что сделал я, было труднее, а сделал я это хорошо.

Когда наши войска взяли Смоленск, наша эскадрилья летала с аэродрома Двоевка, около Вязьмы, на прикрытие коммуникаций Северо-Западного фронта. Потом мы начали летать ночью. Я прошел ночную подготовку в конце лета 1943 года. И мы работали в Клину по прикрытию Москвы ночью. Вокруг Москвы было кольцо, разделенное на сектора, и каждая пара истребителей получала сектор, где они должны были работать ночью на случай налета немцев.

Мы вылетали с аэродрома Двоевка, гонялись за немецкими разведчиками, но ни одного догнать не удавалось, хотя мы их отгоняли и не давали им работать. За одним я однажды гнался, когда подняли мою пару под вечер 1 мая. Дали тогда высоту 8 тысяч, по локатору наводили, а ведомый мой отстал, у него что-то было с мотором. Я один остался, и мне вскоре говорят с командного пункта: «Вы уже на краю зоны обзора». Локатор же имеет ограниченную дальность, тогда он имел, наверное, 250. Впереди в 20 километрах идет немецкий разведчик, наверное, «юнкерс». По локатору же не видно, какой тип самолета. Я погнался за немцем. Километров 10 — 15 после прекращения наведения пролетел, уже далеко за линию фронта. Не вижу его. Он, видимо, ушел в облака. Ясно, что я его теперь не увижу. И тут я понимаю, что пора обратно, а то топлива может не хватить. Вообще на «яках» небольшой запас топлива. К счастью, самолеты у нас были с дополнительными баками. Такой пятибачный вариант «яков», Як-9Д. Они, правда, были потяжелее, меньше энерговооруженность у них была.

Я развернулся, пошел обратно. По расчетам, я был далеко за линией фронта. Поэтому снижаться не стал и шел за облаками. А потом, когда прошел довольно далеко, снизился под облака. Увидел железнодорожную станцию, но опознать не смог. Настроил радиополукомпас на мой аэродром, а он не тянет — дальность слишком велика. Стрелка гуляет вокруг. Тогда я придумал, у меня работала смекалка. Настроился на широкополосную станцию Коминтерна, что находилась в районе Ногинска, она же мощная. Стрелка сразу показала, и я понял, какой мой обратный курс. От Москвы я шел примерно с курсом 90, а наш аэродром находился вблизи автострады Москва — Вязьма, это ближе к юго-западу. Значит, мне надо было идти на юго-восток. И вот я уже опознал место, иду в сторону аэродрома. Меня спрашивают с земли, я ли это иду, и попросили сделать доворот влево. Я развернул самолет, и метка на экране пошла влево. Они поняли, что это я. Радиостанции наши тогда плохо работали. Потом на наши самолеты установили американские радиостанции с самолетов «аэрокобра». Вот такие были вылеты.

В районе Вязьмы мы пробыли довольно долго, хотя основная база была на Центральном аэродроме. Мы летали также с Двоевки ночью на прикрытие Смоленска. Днем нас там не использовали. А вот ночью, поскольку ночников на фронте не было и только летчики ПВО летали ночью, нас поднимали на прикрытие. Налетов, правда, не было.

— *Что делали в минуты отдыха на войне?*

— У меня были книги. В шахматы мы играли, беседовали. В Вязьме в солнечный день мы в трусах загорали, у меня есть такая смешная фотография.

— *Случались ли отказы техники?*

— Конечно, случались. Один раз, как раз в Двоевке, у меня отказал регулятор винта, и он пошел в раскрутку. То есть там максимально допустимые обороты 2700, а он пошел дальше. Я убираю газ, чтобы он не раскручивался, а тогда нет тяги. Так я с трудом и дотянул до аэродрома.

Другие мелочи случались порой. Один раз масло выбило. Маслом меня всего залило. У моего второго брата, Алексея, который тоже попал в наш полк, также поломка случилась. Они сопровождали самолет какого-то большого генерала в Шяуляй. И на посадке у Алексея левое переднее колесо развернулось. Там есть такая шпилька, которая держит колесо в нужном положении, и эта шпилька вылетела. Колесо встало поперек, он скапотировал, перевернулся на спину, попал в больницу, повредил кости лица, слегка позвоночник. Тогда даже хотели техника

привлечь, но мы его защитили.

А еще у меня был случай, где я был сам виноват. Когда я получил новый «як», который пришел с завода, я решил попробовать, работает компрессор или нет. А для этого надо закрыть кран и посмотреть, накачает ли он. Я перекрыл. А потом открыть забыл. Соответственно, остался только тот воздух, который был в системе. И поэтому, когда я шасси выпускал, основные стойки вышли (в тот период некоторые «яки» уже имели убирающиеся колесики, а некоторые нет), а заднее хвостовое колесико не вышло. В результате я сел на два передних колеса и на хвост.

В Двоевке однажды, снижаясь с большой высоты, я хотел рычагом переключить передачу нагнетателя со второй на первую, но вместо этого передвинул рычаг стоп-крана, то есть отсек подачу топлива. Мотор сдал, и я стал планировать на аэродром. Рассчитал траекторию и сел точно у посадочного «Т».

В полку ПВО я войну и закончил. Мы все время ждали, что наш полк перебросят на запад. Но потом нам сказали, это золотой фонд обороны Москвы и 12-й гвардейский полк никуда не пошлют. Только однажды, в 43-м году, одна эскадрилья нашего полка была послана во фронтную полосу, и там были и сбитые немцы, и наши погибшие.

Немецкие разведчики летали где-то до зимы 44-го года. Ближе к осени зам. командира 1-й эскадрильи Жора Фастовец<sup>1</sup> сбил один Ю-88. Это был последний самолет, сбитый летчиками ПВО Москвы.

— *Отвлекало ли управление двигателем на «яках» от пилотирования?*

— Нет. Только требовалось переключение скорости нагнетателя. И был штурвальчик регулятора шага винта, но в воздушном бою летчики держат все до упора и никаким управлением двигателя не занимаются. Штурвальчиком тем более не пользовались в боях. Затяжеление винта выгодно при полете по маршруту. Я им пользовался при патрулировании. Инженер 32-го полка как-то на сборе летчиков сказал: «У Микояна больше всего топлива остается. Как он это делает?» — «Я затяжелял винт».

— *Летали ли вы на Як-9У?*

— Да. Он появился, по-моему, только в 44-м году. На нем стоял мотор М-107. Я на нем летал как перегонщик. Двигатель на рулежке грелся ужасно. Это был его основной недостаток. Главное было успеть дорунуть до старта и начать взлет. Если не успел, а у меня так один раз было, приходилось выключать и сидеть, ждать, пока остынет. А когда начинаешь взлет, скорость примерно километров 50 — 70, он начинается охлаждаться, уже температура падает. А скорость самолета была заметно больше, чем на обычных Як-9. Я у земли как-то разогнал его до 595 км/ч.

— *Вы вращались среди истребителей. Шли ли тогда разговоры о приписках к боевым счетам? Если да, насколько это было распространено?*

— Чтобы кто-то приписывал, я не слышал. Просто говорили о том, что не получали подтверждения. Вроде я сбил, а подтверждение не смог достать. Земля не подтвердила, такое было. Конечно, понимали, что не всегда, когда стреляли, то попадали, а когда попадали, не обязательно его сбивали. Я помню, как в 32-м полку летчик прилетает, говорит: «Я ему воду спустил». Было такое выражение, когда вода из охлаждения вытечет, самолет уже не полетит далеко. А самолет-то был «фокке-вульф», с двигателем воздушного охлаждения. Ребята стали смеяться. «Но дым пошел», — говорит тот летчик, смутившись.

— *У вас возникало чувство страха?*

— Нет, страха у меня не было никогда, кроме одного случая. Были такие напряженные состояния, когда концентрируешь внимание, волю. Возникало чувство опасности. Но страха не

---

<sup>1</sup> Фастовец Гавриил Евстафьевич, старший лейтенант. Воевал в составе 429 ИАП и 12 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 200 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 5 самолетов лично и 3 в группе. Дальний разведчик Ю-88, сбитый им 26.04.44 и упавший в р-не озера Свибло, стал последней воздушной победой, одержанной летчиками ИА ПВО Москвы в Великой Отечественной войне. — Прим. М. Быкова

было. Тот единственный случай, когда мне было страшно, произошел уже после войны, когда я был летчиком-испытателем, незадолго до того, как из-за медицины я закончил летать на истребителях, мне было уже 50 лет. Я выполнял испытательный пилотаж на малой высоте на МиГ-21. Мне нужно было сделать петлю с максимальной перегрузкой и на максимальном режиме двигателя. Когда самолет из верхней точки петли уже прошел на нисходящую вертикаль, из-за деформации тяг включился форсаж. В результате самолет как бы толкнуло вперед, а он был направлен носом вниз. Скорость возросла. Самолет плохо слушался рулей, поскольку автомат регулирования усилий перешел на «большое плечо» для полета на сверхзвуке. В первый момент, когда я понял, что он не слушается, у меня даже была мысль катапультироваться. Но это была верная смерть. Скорость-то 1000, высота около 1000 метров. Что было делать? Я убрал газ. Чего не догадался сделать, так это не выпустил воздушный тормоз. Убрав газ, я двумя руками тянул ручку на себя. А сам прямо ждал, что вот-вот сейчас будет удар о землю. Представляете, такое напряжение, что я ничего не вижу и приборов не вижу. Вижу, что вон там небо, до него надо дотянуть, до горизонта. Вот тут мне было страшно. Единственный раз. Даже когда изучаешь задание и ждешь вылета, обдумываешь, какие могут возникнуть аварийные ситуации. По крайней мере, у меня было так.

### Еремин Борис Николаевич



День 9 марта 1942 года запомнился мне на всю жизнь. В начале марта сорок второго года полк базировался южнее Харькова. Мы прикрывали наши войска, бомбить которые приходили группы бомбардировщиков Ю-88 и Ю-87 под прикрытием Ме-109ф. Утро было ясное. Слегка морозило. Летчики 1-й эскадрильи уже находились в воздухе, а нам предстояло их сменить в районе Шебелинка.

В установленное время мы взлетели, быстро собрались и легли на курс. Мы шли звеньями по три самолета — это уже было нетипичное построение — обычно мы ходили парами. До войны и в самом ее начале мы летали звеном по три самолета. Говорили, что так удобнее пилотировать, но это не так. Более удачно, как выяснилось позже, пары: две пары составляют звено. А тройка что? Начнешь левый разворот — правый ведомый отстает, а левый зарывается под тебя...

В нашей группе было семь истребителей. Я — ведущий. Справа от меня — капитан Запрягаев, штурман полка, попросившийся с нами в этот вылет. Слева — лейтенант Скотной. Высота — 1700 метров. На увеличенном интервале выше, справа, — лейтенант Седов с лейтенантом Саломатиным. Слева, ниже метров на 300, — лейтенант Мартынов с ведомым старшим сержантом Королем. На каждом истребителе подвешено по шесть эрэсов под крыльями, боекомплект для пушек и пулеметов — по штатной норме.

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

Ребята заволновались, Мартынов и Скотной установленными сигналами (радио у нас не было, только визуальные сигналы — покачивания, жесты) уже обращали мое внимание на вражеские самолеты. Я же в тот момент был занят лишь одной мыслью: не дать противнику нас обнаружить. Думаю, если сейчас начать бой, я понесу большие потери. И решил отвернуть с маршрута к этим бомбардировщикам.

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

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

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

Идем на аэродром. Прошли над ним с «прижимчиком», строй распускается веером, садимся по одному — Саломатин сел раньше, без фонаря пилотировать тяжело.

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

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

По приказу Ставки в наш полк прибыл командующий ВВС Юго-Западного фронта Фалалеев. Он внимательно изучил все перипетии нашего боя, искал то, что могло быть поучительным и для других авиаторов. Нас собрали, поблагодарили. Мне вручили первый орден — Красного Знамени. Очень солидно.

У нас побывали кинооператоры, фотокорреспонденты, журналисты... Кожедуб рассказывал: «Я был тогда инструктором в Чугуевском училище, мы твоим боем очень

интересовались, изучали. В 1942 году это для нас было исключительное событие».

Откровенно говоря, на моих глазах, если считать от начала войны, это первый столь результативный победный бой. Бой, проведенный по всем правилам тактики, со знанием своей силы и с максимально полным использованием возможностей новых отечественных истребителей. Наконец, это мой первый бой, в котором враг разбит наголову, в котором большая группа вражеских самолетов растаяла, не достигнув цели. Главное, что мы поняли, что можем бить фашистов. Это было так важно для нас весной сорок второго года! До этого боевые действия мы вели на И-16 — маленьких самолетах со слабым вооружением. Что там стояло? ШКАСик... Нажмешь — все вылетело, и бить нечем. К тому же и скорости нет. Хотя на этом самолете можно вираж «вокруг столба» сделать. На Халхин-Голе он хорошо себя показал, но ведь речь идет о начале войны. И вдруг 1 декабря 1941 года мы получаем Як-1 от Саратовского завода комбайнов, который стал выпускать самолеты! Самолеты беленькие — под снег, на лыжах, хоть они и прижимались, но были тяжелые. Это была качественно новая машина с солидным вооружением: пушка, 2 пулемета, 6 реактивных снарядов.

Облетать их как следует нам не дали. Сказали: «Берегите ресурсы». Мы сделали полет по кругу. Посадка на лыжах очень тяжело давалась — это ж не колеса, тормозить нечем! Подведешь, сядешь, и несет тебя нечистая сила на бруствер аэродрома... Ну, юзом проползешь, затормозишь...

Если бы в этом бою мы были на МиГ-1 или ЛаГГ-3, его результат вряд ли был бы таким же. «Миг», когда только взлетит, его самого надо перекрывать, на средних высотах он вялый, не разгонишь, только на высоте он дает летчику возможность себя нормально чувствовать.

ЛаГГ-3, откровенно говоря, мы не очень уважали — горел сильно, поскольку сделан был из дельтадревесины, к тому же тяжелая машина. Мы отдавали предпочтения «якам» — Як-1, Як-7 — маневренные. «За газом» ходят. Як-9 был немного тяжеловат, но вооружение хорошее. Самый лучший — Як-3, это идеальная машина для боя. Просто сказка! Только запас топлива у него был небольшой — на 40-минутный полет.

Потом пошли обычные боевые задания. Мы уже освоили самолет. Первым из семерки погиб Король, недалеко от Лозовой. Он сел на фюзеляж и, видимо, был очень сильно ранен, потому что, когда механики добрались до самолета, увидели много крови в кабине, а летчика — нет. Оказалось, отступавшие солдаты его вынули и похоронили. Вторая потеря — Скотной. Севернее Купянска в тяжелом бою против 50 самолетов. Никто не видел, что произошло. Искали потом, но так и не нашли. Храбрый летчик, солидный, мастер своего дела. Перед последним боем говорит: «Меня собьют, наверное». — «Перестаньте канючить! Все мы ходим под небом, все может быть!» Он предчувствовал свою гибель.

Миша Седов — москвич, замечательный летчик. Пришли с задания и привели с собой «мессершмитты». Стали заходить на посадку — уже без горючего, без боеприпасов, один «мессершмитт» произвел атаку, к сожалению, удачную — Миша упал в районе Бралука.

После Сталинграда погиб Саломатин. Они шли на разведку и что-то у него случилось — с машиной что-то или он ошибку какую-то допустил?.. Но это — вряд ли... Его похоронили в Донбассе.

Потом Запрягаев при невыясненных обстоятельствах погиб. Мартынов умер в 1980-м году.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Запрягаев Иван Иванович, подполковник. Воевал в составе 296 ИАП и в Управлении 8 В А. С мая 1944 г. и до окончания войны командовал 274 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 230 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 12 самолетов лично и 16 в группе. Награжден орденами Красного Знамени, Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды (дважды), медалями. Покончил жизнь самоубийством в 1946 г. Мартынов Александр Васильевич, майор. Воевал в составе 73 ГИАП/296 ИАП/и в Управлении 6 ГИАД. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 300 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 17 самолетов лично и 15 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды (дважды), медалями. Седов Михаил Степанович, лейтенант. Воевал в составе 296 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 101 боевой вылет, в воздушных боях сбил 3 самолета лично и 6 в группе. Награжден орденом Красного Знамени. Погиб в авиакатастрофе 25.03.42. Скотной Василий Яковлевич, старший лейтенант. Воевал в составе 296 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 138 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 5 самолетов лично и 11 в группе. Награжден орденом Красного Знамени. Не вернулся с боевого задания 13.06.42. Саломатин Алексей Фролович, капитан. Воевал в составе 73 ГИАП/296 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 300 боевых вылетов, в

После войны нам выдалась необычная встреча. Командующий воздушной армией Тарасенко устроил нам в Германии встречу с немецкими асами. Нас было шесть человек. Зимин, покойный, Скоморохов, покойный, Трещев, я, еще кто-то... В Мюнхене есть «клуб асов», летчиков-истребителей. Мы — в форме, они все — в гражданском. Один с палочкой ковыляет... Я поначалу все думал: «Какая ж из этих сволочей меня била?!» Тем не менее время уже прошло... «Сначала, — говорят, — нам легко было, а потом вы нас прижали»... Интересная была встреча. Мы спрашивали про Сталинград, про их тактику, про сбитые самолеты. У меня к Сталинграду считалось только 9 сбитых, хотя фактически было 15 — 16 самолетов. Я их раздавал тем, кто со мной летит. У немцев подход был другой. Попал в кинофотопулемет — пишет себе сбитие. А у нас, чтобы подтвердить, что ты сбил — напарники должны подтвердить, наземные службы подтвердить; если стоит кинофотопулемет, то и его данные нужны. И все это оформляется. Достаточно было верить кинофотопулемету. А то пока соберут запросы, подтверждения, падал ли такой-то самолет такого-то числа?.. А иногда ведь и не падал. Его подобьешь, а он жить хочет, тянет к себе. У меня был такой случай: под Луганском мы с летчиком Глазовым<sup>2</sup>, возвращаясь с разведки, увидели немецкого корректировщика FW-189. Машина для немцев хорошая, для нас — плохая; сбить трудно. Я скомандовал: «Прикрой, атакую!» Отчетливо помню — попал по балкам; он тем не менее продолжает делать крутые развороты, а я все время выскакиваю, никакие могу замкнуться на него. Говорю: «Глазов, выходи, бей». Он очередь дал, и самолет ушел.

Сбит или не сбит? Уже после войны я выступал перед летчиками в Луганске; после выступления подходит ко мне полковник: «Товарищ генерал! Вы сказали, что встречались с ФВ-189?..» — «Да». Он рассказал, что когда мальчишкой был, видел: этот самолет сел в балку, на фюзеляж вышел один летчик, а второй не выходил. Потом его вытащили... Вот как, только после войны узнал, что мы сббили самолет! Конечно, это сбитие нам не засчитали.

С моей точки зрения, и ребята со мной согласны, дело с учетом сбитых у нас было поставлено плохо. Первые дни мы не особенно и считали. Никто не думал, что за эти самолеты будут давать ордена и звезды. Только к концу Сталинградской битвы этот вопрос немного стал упорядочиваться. Во всяком случае, нам стало известно, что за десять сбитых самолетов присваивают звание Героя, за 3 сбитых самолета над Сталинградом дают орден. Я получил орден Красного Знамени (вручал Еременко, тогда еще не маршал) за сбитые самолеты под Сталинградом.

Часто, чтобы поддержать молодых, мы отдавали им участие в сбитии. Самолеты себе не брали, а писали на группу. А ведь и Покрышкин, и Кожедуб сразу стали писать на себя, поскольку начали воевать позднее. А мы, те, кто был на фронте с первых дней, отдавали на группу.

Молодых летчиков поддерживали, в строй вводили в разное время по-разному. В Донбассе — одно, под Сталинградом — другое. Потери были большие, особенно под Сталинградом. Помню, пришло пополнение — 15 летчиков. Садиться да взлетать — все, что они умели, а бой они и не представляли. Надо вводить их в строй — тяжело... Я как командир полка понимал, что быстрого ввода не получится, через месяц их потеряю! Что делать? Я отправил командира эскадрильи Решетова<sup>3</sup> под Эльтон тренировать эту группу. Время идет, потери растут. Стариков осталось человек двадцать, и каждый день 4 — 5 вылетов. Надо кого-то брать. Я прилетел к ним под Эльтон, спрашиваю: «Как дела?» Один подходит: «Товарищ командир, мы прибыли воевать, а не отсиживаться за вашими спинами». Я смотрю и думаю: «Как же тебя сохранить? Ты мне

---

воздушных боях сббил 13 самолетов лично и 16 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени. Погиб в авиакатастрофе, облетывая самолет после ремонта 21.05.43. — Прим. — М. Быкова.

<sup>2</sup> Глазов Николай Елизарович, старший лейтенант. Воевал в составе 11 ИАП и 31 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 537 боевых вылетов, в 80 воздушных боях сббил 17 самолетов лично и 7 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Отечественной войны 1-й ст., медалями. Погиб при таране самолета противника 30.07.43. — Прим. М. Быкова

<sup>3</sup> Решетов Алексей Михайлович, майор. Воевал в составе 6 ИАП и 31 ГИАП/273 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 821 боевой вылет, в воздушных боях сббил 35 самолетов лично и 8 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст. (дважды), Красной Звезды (трижды), медалями. — Прим. М. Быкова

живой нужен, не мертвый». Они храбрятся, не знают, что их ждет. Трех новичков взял. Старик — молодой, старик — молодой — так и ходили в атаку. Первую задачу ставишь: не потеряй меня. В первом бою он ничего не видит — ни противника, ничего. Главное, чтобы тебя не потерял. Но потери были. Из пятнадцати летчиков, которые прибыли в полк, до Победы дошел только один.

Дальше пополнение шло уже более подготовленное, как, например, Кривошеее. Эта небольшая группа прибыла в Донбасс в 1943 году. Помню, Кривошеев, Зонов, Гунченко, Денгаев... Здесь мы наступали — полегче было. Мы их все время опекали. Трое погибли, а Кривошеев остался жив, стал командиром, полковником, у него есть свои ученики. Я рад, что его судьба так сложилась.

Помню, вылетел четверкой, со мной — молодой, мы прикрывали «илы», немцы уже вышли к реке. «Илы» атаквали прямое Волги. Подошли. Я ему говорю: «Не потеряй меня, наблюдай, что мы делаем, как. Понял?» — «Понял». Одно дело на земле сказать, другое — когда ты там.

Вышли мы к Волге. Первую атаку «илы» сделали. Мы над ними развернулись на повторную. И здесь появились «мессера». Одна группа, вторая... Я слежу за молодым, чтобы его не потерять; за «илами», от штурмовиков я никуда не могу уйти, я за них отвечаю (за потерю «ила» в начале войны и под Сталинградом могли и шлепнуть. Оружие, пояса — долой, под арест. После расследования все могло быть. Аттестат аннулировали, и — или 10 лет, или — в пехоту, с заменой штрафной эскадрильей. Через некоторое время такая практика сама ушла). Так вот, слежу за молодым, за «илами», а здесь — эти наваливаются! Видимо, в этот момент моего внимания не хватило. Саданули мне, сволочи, с ракурса в одну четверть прямо в центроплан! Я загорелся, с трудом выбрался из самолета. Упал не в Волгу, а, слава богу, на левый берег. А молодого не сбили, уцелел.

Сбивали меня два раза. Первый раз на И-16-м. Я пришел из госпиталя, друзья встретили меня исключительно тепло. Я командиру полка говорю: «Ты запланируй меня вылетать». — «Куда?! Отъедайся! Вон, исхудал как!» Тем не менее летать некому, и он вынужден был меня поставить. Я помню, стал взлетать, пары пошли, угорать стал, но потом фонарь приоткрыл, и прошло. После второго сбития над Сталинградом хромал только. Палочку оставил. Механик помог, посадил. Командир полка говорит: «Я бы тебя не пустил. Ты там смотри, поаккуратней». Ну, а как поаккуратней?! Ничего, втянулся. Я летать-то любил. Кончил летать в 1975 году на МиГ-21 и Су-7Б. Мне было 53 года.

**— Бывали среди летчиков случаи отказов от вылета на боевое задание в силу физической или психологической усталости?**

— Это очень сложный вопрос. Под Сталинградом пропустить свою очередь было невозможно. Я сам был бы подлецом, если бы вместо меня кто-нибудь полетел. А порой чувствуешь себя неважно. Жара, пыль, нагрузка ужасная; есть ничего не хочется. Помню, арбузной мякоти принесут, пососешь — и все. Кормили нас хорошо: и борщ, и мясо. Но ничего не хотелось. Придешь с полета, повесишь шлемофон, в землянке на брезент ляжешь, и перед тобой весь этот кошмар проходит. Обдумываешь, почему этот так пошел, другой — так... Через 30 — 40 минут опять идти. В этой обстановке чувство товарищества было очень сильным. Я не мог пропустить свою очередь, если мне полагалось идти. Поэтому мы очень неприязненно относились к тем, кто говорил: «Я взлетел, а шасси не убирается» — на земле проверяешь — убирается... Отказывающихся летать сама среда выживала. Был у нас летчик, который дважды возвращался, бросал группу. Мы перестали с ним здороваться. Это было страшно. Он сказал: «Я застрелюсь». Я попросил командира полка отправить его от нас.

Как-то вернулся с очередного вылета, смотрю — фуражки с красными околышами около нашей землянки. На другой стороне аэродрома стоит другой полк. Летчик этого полка вылетел в группе на боевое задание, потом один вернулся и сел. А группа ушла. Такое сразу расследуется. Почему вернулся? Почему бросил товарищей? Если признают трусость — или десятка, или «шлепка».

Подходит ко мне энкавэдэшник: «Товарищ майор, испытайте самолет, можно ли было на нем лететь?» — «Подожди, отдохну». Отдохнул. У самолета молодой парнишка стоит:

«Товарищ майор, не тянет двигатель. Я бы только помехой был — все равно меня бы сбили — никакого толка». Я запустил — масло горит. Неприятно. Взлетел. Ушел на восток, а то еще немцы увидят. Стал делать фигуры. Ну, боевой вытянул, на петлю пошел — самолет завис, и — все. Мотор не тянет. Сел. Говорю: «Правильно, что не полетел». Акт подписал, и парень остался неподсуден. Как он плакал...

Были, конечно, не совсем чистоплотные. Пошлешь его на разведку. Он на цель не выходит, а докладывает, что был. Одного такого я засек. Я таких не любил. Я мог сразу определить, когда пришел с задания, был он там или нет. Два-три вопроса и — готово. Штрафные эскадрильи не прижились — это было не нужно, мы и так были штрафниками.

Перед войной мы, оказывается, переоценивали мастерство пилотажа, переоценивали храбрость некоторых летчиков. Когда началась война, оказалось, что главное — хорошо «видеть воздух», а это не все умели делать. Двое летят: один видит и группу, и маневр — всю атаку, а другой — летчик хороший, пилотирует хорошо, но — слепой. Вот из-за таких «хороших летчиков» мы несли большие потери. На смену им подошли ведущие, такие, как я. Я пилотировал неплохо, но были и лучше меня. Оказывается, у меня были хорошие данные по видению. Я видел воздух; видел атаку — наверное, поэтому и жив остался. Не давал под удар ведомых. Это высоко ценилось среди летчиков, но в целом руководством было недооценено.

О взаимоотношениях в полку можно сказать двумя словами: был коллектив. Таких, кто нос задирает, не было. Высокомерия не было. На ужин шли все вместе. Ужин в полку — это великое дело! Командир полка, замполит, начальник штаба и инженер — все за одним столом. У каждой эскадрильи — свой стол. Пока все не соберутся, ужин не начинается.

Выпивали только вечером, я следил, чтобы не усердствовали. Спишь-то всего 4 часа. Заснешь — уже рассвет, а с рассветом вылетать — это опасно. Перед вылетом не пили. Это глупость. Тут и без водки с ума сойдешь.

Они меня до сих пор вспоминают — суровый был командир, но справедливый.

С политработниками у меня взаимоотношения были нормальными — претензий никаких. Был у меня комиссар Трощенко — хороший летчик. Потом стал командиром полка, потом погиб. Был замполит Кабанов. Скромный, себя не выпячивал. Он помогал мне тем, что знал настроение летчиков. Я-то не мог все время быть в курсе, а боевой настрой был очень важен. Я получал от них помощь в воспитании людей и поддержании дисциплины. Они вели не только работу с летчиками, но и с механиками. Девушки пришли, девчата — дети, 18 — 19 лет! Плачут, письма получают — плачут. А они ведь на оружии сидят! Им надо все время быть в строю! Вот они с ними и возились.

Почему Литвяк<sup>1</sup> и Буданову<sup>2</sup> я к себе не взял? Так получилось.

Я знал, что они рвутся в боевой полк. Полки Баранова<sup>3</sup> и мой шли рядом. Но мой полк был профильный — истребительно-разведывательный. Нас за 200 километров посылали на разведку. Командир дивизии меня спросил, как я отнесусь, если они придут в мой полк. Я ответил, что в принципе не против — они получили неплохую подготовку (особенно отличалась Литвяк), но посылавать девушек так далеко за линию фронта?.. Тяжело им будет «в случае чего» выбираться оттуда, а если их поймают, если издеваться начнут?

Он согласился. Видимо, это стало известно этим девчатам. Ну, и Лилька со свойственной ей иронией заметила: «Борис Николаевич просто нас боится, говорят?» Мой бывший ведомый Саломатин стал, по сути дела, мужем Литвяк, они открыто жили, все знали. Хорошая была пара. Но он погиб. Она, помню, все бросалась на могилу, когда его хоронили, потом успокоилась.

---

1 Литвяк Лидия Владимировна, младший лейтенант. Воевала в составе 586 ИАП, 437 ИАП, 9 ГИАП и 73 ГИАП/296 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнила 138 боевых вылетов, в воздушных боях сбила 4 самолета лично и 3 в группе. Герой Советского Союза (посмертно), награждена орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды. Погибла в воздушном бою 01.08.43. — Прим. М. Быкова

2 Буданова Екатерина Васильевна, лейтенант. Воевала в составе 586 ИАП, 437 ИАП, 9 ГИАП и 73 ГИАП/296 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнила 266 боевых вылетов, в воздушных боях сбила 2 самолета лично и 2 в группе. Герой Российской Федерации (посмертно), награждена орденами Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды. Погибла в воздушном бою 19.07.43. — Прим. М. Быкова

3 Баранов Николай Иванович, подполковник, командир 73 ГИАП/296 ИАП/. Погиб в воздушном бою 06.05.43. — Прим. М. Быкова

Через несколько месяцев и она погибла.

О ее гибели ходили смутные слухи: говорят, дралась, попала в плен... Воззвания потом какие-то писала... Не знаю... Уже одно то, что эти девчата летали как летчики-истребители, заслуживает всяческой доброй памяти о них. Столько было брехни всякой — ужас! Выдумок бывает очень много, к сожалению. О моем предшественнике Якове Трощенко<sup>1</sup> говорили, будто он погиб в «показательном воздушном бою»... Что за «показательный» бой на фронте? Чепуха какая-то... Додумывать не хочу. Человек он был заботливый и сохранил о себе добрую память. Заменить его мне было очень сложно.

Была байка про Фотия Морозова<sup>2</sup>. *Воевал в составе 6 ИАП и 31 ГИАП /273 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 857 боевых вылетов*<sup>3</sup>, который якобы вызвал немецких летчиков на дуэль; такая же сказка — про Решетова, который якобы сбил своего ведомого. Я летал с Решетовым не только когда стал командиром полка, но и до этого — в 1942 году в Купянске. В первый раз увидел Решетова в другом полку, в 273-м (я-то был в 296-м). Решетов и воевал хорошо, и вводил молодежь хорошо; у него таких моментов не было. Это все неправда.

Фотий Морозов очень сильный был разведчик. Единственное, после ранения, его чуть в пехоту не отправили, он потом сбежал оттуда, нашел наш полк в Солодовке. Помню, Решетов все уговаривал меня выпустить его. Я говорю: «Он же навыки потерял. Ты его провези на чем-нибудь». Решетов — тот вообще был ас, но — шалун насчет девчат, и выпить любил. Ему — сколько ни лей — все мало.

— **Вы знали про группу «Удет»?**

— Да слышал, что такая группа есть. Знали, что там очень сильные летчики. Потом мне пришлось увидеть, не пленного, а сбитого — немецкий ас, у них были обычно парашюты с разноцветными куполами, чтобы их быстрее находили, и связные самолеты выручали. Он упал на левом берегу Волги, его обнаружили. Мы подъехали туда на «полуторке». Лежит мертвый. Мы в воздухе их не расстреливали, и они нас в воздухе не расстреливали, хотя никакой «джентльменской» договоренности не было, неосознанное что-то... Они летали не в шлемофонах, а в сеточках — удобно, и голова не потеет. Под правой рукой был мешочек с сульфидином, мы его применяли в основном для лечения триппера. Была у него и книжечка, типа расчетной: «Такого-то числа сбит Ил-2, получено — столько-то марок...» 30 наименований у него было, у меня — девять. У Аметхана Султана — не больше. В Донбассе, по-моему, начали рисовать звездочки, и еще что-то рисовали, не помню... У немцев заимствовали — они любили рисовать гадюк, крокодилов... У меня вместо звездочек дарственная надпись была. Такую надпись никто ж не увидит, читать не будет.

Немецких асов мы знали очень бегло, особых данных у нас не было. Знали Рейтгофена, Мельдерса, Хартмана... О ком-то еще слышали. Они знали о нас гораздо больше. У них были и прослушивающие рации, и переводчики. По сути дела, они могли снимать фонограмму боя. У нас это было поставлено хуже. Ко мне два специалиста с оборудованием прибыли чуть не в конце войны. Тогда я получил возможность прослушать разговор между немецкими летчиками во время боя, чтобы составить свое мнение. Под Сталинградом я получил передатчик и приемник. У ведомых был только приемник. Когда к Ростову подошли, стали переоборудовать все самолеты, и новые мы получали полностью укомплектованные. Бытовало мнение, что тяжелая аппаратура ухудшает летные характеристики, но летчики спокойно воспринимали установку рации.

К концу 1942 года уровень немецких асов стал падать — мы выбили цвет немецких летчиков, и новое пополнение такими качествами уже не обладало. Под Сталинградом,

<sup>1</sup> Трощенко Яков Александрович, старший батальонный комиссар, ВРИО командира 31 ГИАП /273 ИАП/. Погиб в авиакатастрофе 14.11.42. — Прим. М. Быкова

<sup>2</sup> Морозов Фотий Яковлевич, рядовой ( Майор, командир эскадрильи, осужден военным трибуналом за уголовное преступление, разжалован в рядовые в ноябре 1944 г.) В послевоенные годы судимость, очевидно, была снята, т. е. в отставку вышел полковником. — Прим. М. Быкова.

<sup>3</sup> наивысший показатель среди результативных летчиков-истребителей СССР), в воздушных боях сбил 16 самолетов лично и 5 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (дважды), Красной Звезды, медалями. — Прим. М. Быкова

примерно в сентябре 1942-го, немцы стали атаковать тройками. Это было необычно: один бьет, второй добивает, третий, если у первых двух получилось плохо, — тоже вступает в бой. Одна тройка, вторая, в чем дело? Когда нам удавалось разбивать эти тройки, по характеру пилотирования чувствовалось — неопытные. Оказалось, они так вводили молодых летчиков.

— *Как вы относились к тарану?*

— Не то, что скептически — я считал, что нам оружие надо осваивать как следует; я был против того, как рассказывают об этом таране. Были ловкачи, которые себя этим афишировали, рассказывали: подходишь к противнику и вот винтом начинаешь рубить!.. Чепуха! Глупость! Я одного истребителя пристыдил: «Как тебе не стыдно языком болтать! Попробуй, подойти к самолету, такому, как „Хейнкель-111“ — он тебя потоком закрутит и на плоскость бросит. Ты идешь на столкновение, а не на таран». Помню, под Купинском я «хейнкель» атаковал. Стрелка убил. Подошел вплотную и не могу сбить — не горит! Не горит — и все! А у меня боеприпасы кончились. Стал отходить и попал в струю — так меня та-ак крутануло!.. Будь здоров! Сам по себе таран выполняется очень сложно, это как удача, редкость. Я летчикам говорил: «Я учу вас стрелять, использовать оружие. Вы, тараня и убивая немецкого летчика, можете и себя убить, и самолет теряете». Я не исключал случаев тарана; иногда и не могло быть другого выхода, допускаю. Но настраиваться на это было нельзя.

— *Хотелось бы услышать ваше мнение о Льве Шестакове.*

— Это был замечательный летчик! Я прибыл с 296-го как зам. командира полка. Лев Львович<sup>1</sup> ходил с палочкой после ранения. Он на меня смотрит: «А ты летать-то будешь?» — «Да», — говорю. Мы были с ним одного возраста и сдружились. Лев Львович Шестаков вместе с Мишей Барановым<sup>2</sup> — новаторы эшелонирования и многого из того, что уже после себе приписал Покрышкин. От Льва Львовича Шестакова я узнал, как строить группы, как самолеты ставить. Куда Серебрякова ставить, а куда — Новожилова. Шестаков и Баранов задавали тон тактики. Баранов у нас был штурманом, спокойный, уравновешенный парень. Я его очень уважал. А Шестаков был горячим, темпераментным. Например, стоим с ним — кто-нибудь садится, ну, с небольшим «промазом» — он флажки ломает... Я говорю: «Да брось ты беситься!» — «Нет! Раз в группу особую попал, значит, садиться должен отлично!» Это было правильно, но чересчур. Учил: «Не бейте за полкилометра, а подходите вплотную и лупите». Этим он внушал смелость: у него все сбитые — с коротких дистанций. Я очень его уважал, и до сих пор уважаю, и считаю, что он заслуживает значительно большего внимания. Его Новиков сделал командиром маршальского полка, но вскоре Шестаков погиб под Проскуровом, на Украине. Он вел ведомого, показывал ему: «Вот, смотри, как надо бить». Подошел ближе, не на 70 метров, а еще ближе, тот взорвался и накрыл его. Изумительный был летчик!

— *Какого числа был налет на Илларионовский?*

— В конце июля 1942 года примерно, когда наши войска стали скапливаться у Калача. Эта переправа чрезвычайно была важна. Миша Баранов там сбил четыре самолета, мы с Мартыновым сбили. Нас посадили к самой переправе, без прикрытия: ни истребительного, ни зенитного — ничего. В один прекрасный день пришла группа с Тацинской — просто издевались: безнаказанно штурмовали, сжигали наши самолеты, бросали мины-лягушки. Тогда мы понесли очень много потерь. Тех, что остались целыми, перебросили на Воропоново. До 1943 года зениток на аэродромах не было. Не хватало зениток, а без них — приходишь с задания, так на посадке тебя и бьют; прикрывать все время аэродром не было сил.

---

<sup>1</sup> Шестаков Лев Львович, полковник. Командир 9 ГИАП /69 ИАП/ и 19 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 450 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 16 самолетов лично и 8 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й ст. Погиб в воздушном бою 13.03.44. — Прим М. Быкова

<sup>2</sup> Баранов Михаил Дмитриевич, капитан. Воевал в составе 183 ИАП и 9 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 200 боевых вылетов, в 70 воздушных боях сбил 24 самолета лично. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды). Погиб в авиакатастрофе 15.01.43. — Прим. М. Быкова.

— *Переворужение с Як-1 на Як-7.*

— Як-7 — немного тяжелее, поскольку вместо ШКАСов БСы стояли. Главным у нас были реактивные снаряды — хорошая штука. Прицельных устройств не было. Пускали навскидку. Я Седова потом спрашиваю: «Как тебе удалось развалить Ю-88?» — «Я, говорит, не знаю — так, поближе подошел и пустил». Взрыватели были и ударные, и дистанционные.

— *Информации о налете 23 августа не было?*

— Мы сидели на школьном аэродроме. Кошмар какой-то был. Сталинград горел после этого несколько дней. Бензин, нефть горит. Как из этой бодяги выбраться удалось? Не знаю! Просто повезло, не должен человек в такой обстановке жить.

### Список документально зафиксированных воздушных побед Б.Н. Еремина

#### В составе 296 ИАП:

04.03.42	1	Ю-88	Кисели — Шебелинка	Як-1 в группе
04.03.42	2	Ме-109	Кисели — Шебелинка	Як-1 в группе
09.03.42	1	Ме-109	Кисели	Як-1
10.03.42	1	Ме-110	Николаевка	Як-1 в группе
15.05.42	1	Ме-109	Михайлово	Як-1 в группе
16.05.42	1	Ю-88	Лихачево	Як-1 в группе
17.05.42	1	Ю-88	Лозовенька	Як-1 в группе
31.05.42	1	Ю-88	Гурьевка	Як-1
05.06.42	1	Ме-109	р-н Сталинграда	Як-1
10.06.42	1	Ме-109	Булацеловка	Як-1
10.06.42	1	Ю-87	Булацеловка	Як-1
23.07.42	1	Ю-88	Косоключанский	Як-1 в группе
27.07.42	1	Ме-109	Илларионовский	Як-1
24.08.42	1	Ме-109	юго-зап. Ерзовка	Як-1

#### В составе 31 ГИАП:

16.05.43	1	Ме-109	р-н Краснополя	Як-1 в паре
----------	---	--------	----------------	-------------

#### В составе Управления 6 ГИАД:

10.04.44	1	Ме-109	Кирк-Ишунь	Як-1
Всего обитых самолетов — 8+15 (найдено по документам 8 + 8); боевых вылетов — 342; воздушных боев — более 60.				

**Источники:**

- 1) ЦАМОРФ, ф. 31 ГИАП, оп. 243347, д. 1 «Сведения и отчетность о боевой работе полка»;
- 2) ЦАМОРФ, ф. 73 ГИАП, оп. 143494, д. 1 «Журнал боевых действий полка»;
- 3) ЦАМОРФ, ф. 1 ГИДД, оп. 1, д. 3 «Оперативные сводки штаба дивизии»;
- 4) ЦАМОРФ, ф. 6 ГИДД, оп. 1, д. 69 «Материалы на сбитые самолеты противника летным составом дивизии».

**Синайский Виктор Михайлович**

Родился я в Воронеже, в семье врача. В 1938 году окончил школу и поехал в Москву поступать в МВТУ им. Баумана. Поступил и проучился в нем до осени 1939-го, пока не был издан новый закон об отсрочке, по которому студентов призвали в армию.

Вместе со мной было призвано много московских студентов — главным образом из технических вузов. Видимо, поэтому нас направили в город Запорожье, на станцию Мокрое, в школу младших авиационных специалистов.

Началась война с Финляндией. Нас ускоренно готовили стрелками-радистами на бомбардировщик ДБ-3Ф. Мы занимались по 10 часов в сутки. Основное внимание обращалось на умение работать на коротковолновом передатчике по азбуке Морзе, а также стрельбе из пулемета ШКАС.

Нужно сказать, что, придя в школу младших авиационных специалистов, мы, естественно, после нормальной гражданской жизни с трудом привыкали к военным порядкам. Однако помогало то, что не было градации между офицерами и солдатами. Все мы были — красноармейцы. Были только командиры и рядовые. Когда однажды на улице к нам обратилась какая-то женщина с просьбой что-то ей показать и назвала нас солдатами, один из наших товарищей сказал: «Мамаша, мы не солдаты, мы — красноармейцы. Солдат и офицеров наши отцы и деды били в Гражданскую войну». Взаимоотношения между командирами и рядовыми, я бы сказал, были почти дружеские. В гарнизоне был Дом Красной Армии, переступив порог которого ты становился равноправным членом коллектива. Там были спортивные залы, кинотеатр, ресторан, танцевальные залы. И, придя в Дом Красной Армии, мы, рядовые, могли танцевать с женами командиров, вместе закусывать в буфете. Такой же порядок был и в санчасти. Если кто-то заболел и попадал туда, врач прежде всего говорил: «Забудьте, что вы командиры или рядовые, здесь вы все — больные военнослужащие. Для меня вы все равны».

Учеба в школе проходила напряженно, но нам очень активно помогали «старики», которые заботились о нас, называли нас желторотиками и всячески обучали военной премудрости. Например, когда мы приехали в гарнизон и попали впервые в наряд, надо было мыть пол в казарме. В спальне было 120 коек. Это была не комната, а громадный зал. Мы, естественно,

взяли ведра, тряпки — нас было 12 человек — разлили по полу воду и стали тряпками что-то там делать. Пришли «старики», засмеялись: «Эх, вы, желторотики, так вы будете до вечера мыть». Позвали нескольких человек — пришло четверо или пятеро. Взяли швабры, встали в ряд и погнали воду. И треть зала вымыли за 10 — 15 минут. «Вот как надо!» — сказали «старики».

Помогали они нам и при обучении стрельбе. Стреляли мы кое-как. Вначале было очень сложно, потому что пулемет при стрельбе вело. И устранять задержки было трудно. Пулемет ШКАС был скорострельный, но у него было 48 типов задержек. Часть из них устранимых, часть неустранимых. И вот однажды, когда мы в оружейной палате разбирали и собирали пулеметы и учились устранять задержки, пришел старшина, отвоёвавший в Финляндии и списанный по ранению. Зашел посмотреть, как мы учимся. С усмешкой посмотрел, как мы возимся с пулеметами, и сказал: «Ну, куда вам. Так, как вы работаете, с одного захода вас собьет истребитель. Почему? Вы же с задержкой возитесь сколько!» — «Как надо?» — «Надо мгновенно задержку устранить. Иначе вы безоружны». — «Ну покажи нам, как надо». — «Делайте задержку, дайте пулемет и завяжите глаза». Раз-два и задержка была устранена. Вот так нас учили «старики».

Нам, мне в том числе, повезло — война в Финляндии шла к концу. Где-то в конце февраля всю группу курсантов разделили на две части. Часть оставили стрелками-радистами, а часть, в том числе и меня, перевели в технический состав. Изучали мы двигатели М-25, М-11. Я всегда интересовался техникой. Был хорошо знаком с авиационной техникой, занимался авиамоделизмом, хорошо знал двигатели, поэтому учиться мне было легко, и окончил я школу с отличием по всем предметам. А учились мы всего пару месяцев. Честно, если признаться, все, чему я там научился, то только плести троса. Двигатель я знал не хуже, чем преподаватель, а уж теорию полета! Преподаватель на первом занятии сказал: «Крыло, которое будучи летающее...» Ну, мы все поняли, какое оно «крыло», и никаких претензий не предъявляли. Мы все были бывшими студентами высших технических вузов, нам не надо было это преподавание, мы уже были подготовлены.

12 апреля 1940 года начал формироваться 131-й истребительный полк. И нас после выпуска отправили туда мотористами. Я не знаю, по какому принципу меня выбрал комиссар эскадрильи Моисей Степанович Токарев. Я не был единственным евреем в выпуске — было много и неевреев, но он выбрал меня, и почему — я не знаю. Потом я много над этим думал и нашел ответ, когда вспомнил, как он подходил к решению национального вопроса. «Я знаю две национальности, — говорил Токарев. — Люди порядочные и люди непорядочные. Других национальностей на свете нет». Вот такой он был человек.

Я попал в полк, когда туда доставили с завода и выгружали из эшелона новенькие И-16. Чеканя шаг, я подошел к командиру, который там командовал, представился, сказал, что мне нужен комиссар Токарев. Старший техник лейтенант сказал: «Я инженер эскадрильи. А Токарев вон в ватнике, такой большой, самолет тянет. Иди к нему». Я пошел. Комиссар эскадрильи, старший политрук... у нас начальник школы был старший политрук, какой-нибудь комвзвода был уже большой начальник, и при виде его трепетали, а тут комиссар эскадрильи. Токарев с интересом смотрел, как я чеканил шаг. Я подошел, представился. Он подал мне руку, поздоровался. Я был удивлен. Сам комиссар эскадрильи здоровается со мной за руку. «Я знаю, что ты Синайский. Я же тебя сам выбрал. Видишь, крупный блондин — это мой механик Гармаш. Иди к нему, он тебе скажет, что делать». И крикнул: «Гармашидзе, вот к тебе идет помощник».

Я пошел к механику. Крепкий, широкоплечий блондин, наверное, лет сорока, с внушительной внешностью, посмотрел на меня и сказал: «Что вы в шинели будете тут делать. Сейчас мы уже заканчиваем, отправляйтесь получать рабочий комбинезон, обмундирование. На сегодня все, а завтра с утра сюда».

Так я попал в распоряжение, на учебу и под опеку к Гармашу. Это был очень опытный механик, который воевал в Финляндии, на озере Хасан и на Халхин-Голе. Формально мы были с ним в одном звании. Я, окончивший на «отлично», получил звание старшины, и он был в звании старшины, но он был старшина-сверхсрочник, я полностью понимал и принимал его главенство, настойчиво у него учился. А умел он все, буквально все. Хотя я технически, допустим, в отношении теории двигателя, был, наверное, более подкован, чем он, но в практике

я не шел с ним ни в какое сравнение.

Мы собрали наш «ишачок». Гармаш давал мне задания, которые я старательно выполнял. Он очень скоро понял, что я ничуть не кичусь своим званием и отчетливо понимаю свое место, безукоризненно выполняю все его задания. Поэтому он стал мне доверять.

Помню, как первый раз мне пришлось принимать участие в выпуске самолета в воздух. Для меня, авиамоделиста и новичка, участвовать в выпуске самолета в воздух, на котором полетит сам комиссар Токарев, было чрезвычайно важное, ответственное и незабываемое дело. Ощущения были примерно такие же, как во время своего первого полета на самолете — тогда мне было двенадцать, и меня покатали на У-2.

Когда мы выпускали Токарева в воздух, Гармаш с улыбкой посмотрел на меня: «Что ты волнуешься? Все в порядке — мы же все проверили. Все хорошо». Токарев слетал, вернулся. Сказал: «Отличная машина. Все хорошо». И так началась моя служба.

К Токареву после первых же дней нашей совместной работы я проникся необыкновенным уважением. И я видел, что Токарев пользуется всеобщим уважением не только в эскадрильи, но и в полку. Я бы сказал, что он был душой эскадрильи. Он действительно был отцом родным. К тому же он был великолепным рассказчиком.

В мирное время в Запорожье мы выполняли боевую задачу, осуществляли прикрытие района Днепрогэса и Кривого Рога. Дежурства были ежедневные. Полеты были рано утром, с рассвета, с пяти часов утра, если только эскадрилья не дежурила. А когда у эскадрильи было дежурство, то полеты были не утром, а вечером. Дежурство осуществлялось по форме № 2 и форме № 1. Положение № 1 — это пилот в кабине, все подключено, сигнальная ракета, и он идет в воздух. Форма № 2 — это все под самолетом, можно отдыхать, наготове, два часа у нас перерыв. Потом опять по форме № 1. Когда мы переходили к дежурству по форме № 2, то уходили курить (я-то не курил, остальные курили), и все группировались вокруг Токарева. Он обычно начинал какую-то беседу, ловко подкидывал какую-нибудь тему. Выслушивал или рассказывал сам, а потом мы все обсуждали. Я уже потом, намного позже понял, как ловко он все это делал, как он нас воспитывал, но настолько деликатно, что мы не догадывались, что он нас воспитывает. Бывало и так, что утром Токарев приходил, Гармаш докладывал: «Товарищ комиссар, самолет к полету готов». «Знаю, знаю. Давайте отдыхать. Мы через два часа заступаем на дежурство». Мы стелили чехол, он ложился, мы ложились рядом, укрывались его регланом, он нам что-нибудь рассказывал, беседовал, иногда просто отдыхали. Часто, лежа под самолетом, я слушал его рассказы. Он был очень интересный мужчина.

Но в двух вопросах он был очень тверд и жесток, особенно если начиналась дискуссия. Это вопрос национальный — он никогда не терпел, если кто-нибудь «заикался» по этому поводу. И второй — это женский вопрос. Он не терпел, когда, особенно молодые летчики, начинали хвастаться своими успехами у женщин. Сам Токарев был рослый, крупный, своеобразной красоты, могучий человек, и потому, что мы наблюдали в гарнизоне, женщины были от него без ума. Но он никогда никаких разговоров на эту тему не вел. Никогда не хвастался и не обсуждал. Мог рассказать какую-нибудь историю, не называя имен, не упоминая место, и можно было лишь догадываться, было это с ним или с кем-то из его знакомых.

Однажды мы были в курилке, это был понедельник. Полк сформировался из двух эскадрилий, воевавших в Финляндии, и получил пополнение молодым летным составом. Технический состав был тоже пополнен. Летный состав пришел из Качи — это были молодые пилоты-истребители. Все они очень кичились званием «Сталинского сокола». Фуражка с «капустой», форма. И вот сидим мы в курилке, а молодые летчики, вернувшиеся накануне из отпуска в город, обсуждали, кто как проводил время. Один начал хвастаться, как он пользовался успехом у одной девицы: он покормил ее мороженым, они гуляли, потом он повел ее в кусты, там ею овладел, и все это он рассказывал во всех подробностях. Я сидел и думал о том, что сейчас будет интересная сценка. Я понимал, что Токарев этого так не оставит. Все молчали, с интересом слушали. Вдруг рассказчик замолчал, когда увидел взгляд Токарева. «Товарищ комиссар, что вы на меня так странно смотрите? Какой-то у вас странный взгляд. Я что, невразумительно рассказал?» — «Да нет, рассказал ты вразумительно. Я только не могу решить, ты кто — подлец или дурак». — «Как, товарищ комиссар?» — «Если ты пришел в парк в форме, ты же летчик-истребитель, герой, „Сталинский сокол“, недурен собой. И какая-то милая

девушка по простоте душевной поверила, что, помимо того, что ты красавец, ты еще порядочный человек. А ты ее здесь позоришь. Ты кто? Ты — явный подлец! А если это была не порядочная девушка, а шлюха, а ты с ней связался, тогда ты дурак. Посмотрим, не прихватил ли ты что-то на свой конец, а то пойдешь под трибунал. Так что, брат, я не знаю, кто ты — дурак или подлец».

Командиром эскадрильи был капитан Сенин<sup>1</sup>, который воевал на Халхин-Голе и в Китае. Он занимался только с летным составом, а за технический состав и бытовые вопросы отвечал Токарев.

Первым командиром полка у нас был Кондрат<sup>2</sup>, он был герой Испании, я его мало видел на полетах. Руководили командиры эскадрилий. Чем он занимался, не знаю, но в общем полк был не в блестящем состоянии. Аварийности не было, но в Запорожье были большие ангары и была взлетно-посадочная бетонная полоса, а рулежных дорожек от ангаров до полосы не было.

15 апреля 1941 года была объявлена тревога, прилетел Яков Владимирович Смушкевич, нарком. По положению за 20 минут все 60 истребителей должны были стоять на взлетной полосе. А тут за 2 часа 4 самолета были доставлены на взлетную полосу. Каждая эскадрилья (а всего их было 4) с трудом на плечах тащила по самолету. Потому что грунт на Украине, чернозем, настолько размок, что самолет увязал. Потому и тащили на плечах. Мотор нельзя было запускать.

Я помню, полк стоял строем, шел Яков Владимирович Смушкевич<sup>3</sup>, опираясь на палку. А возле него Конрад и свита. Я слышал, как Смушкевич сказал Конраду: «Не сегодня-завтра с немцами воевать, а вы что здесь в бирюльки играете?!» Короче говоря, его просто сняли.

Пришел подполковник Гончаров. Не такой прославленный, как Конрад, но опытный, квалифицированный военный, отличный летчик. Он взял дело в свои руки. Начали летать дважды в день. Я уж не знаю, как он все это устроил, ведь, кроме прочего, у нас были трения с бомбардировщиками, которые стояли на этом аэродроме, потому что командовал гарнизоном командир бомбардировочной дивизии, и нам не всегда выделяли время на полеты. В общем, Гончаров поступил в апреле, уже в мае мы перелетели на полевой аэродром в Новую Полтавку, в районе Николаева. Началась напряженная учеба. Гончаров сделал то, чего не сделал Конрад. Он тренировал молодых летчиков — главным образом готовя звенья, готовя слетанность старого и молодого летного состава.

Среди молодых летчиков были хорошие пилоты, но многие не понимали серьезности положения. Помню, как после одного воздушного боя старший лейтенант Щербинин в приангарном здании, где висели силуэты самолетов вероятного противника, это были немецкие самолеты, глядя на ME-109, на «мессершмитт», сказал: «Я бы схватился с ним. Я бы ему!» Я посмотрел на Токарева. Его лицо, обычно доброжелательное, стало суровым, он перебил Щербинина и сказал: «Что вы „мессеру“?! Что вы можете ему противопоставить? Вы выражите в лучшем случае на тройку. А стреляете? Как вы стреляете? Норматив на 120 патронов три попадания по конусу — удовлетворительно, до 10 — хорошо, свыше 10 — отлично. Вы же из 10 не выходите! Если бы вы стреляли, как Сигов (а Сигов делал 60 пробоин), вот тогда вы могли бы говорить. Да научитесь еще выразить, как Сигов<sup>4</sup>. Что вы можете противопоставить «мессеру»? У «мессера» пушка, у «мессера» крупнокалиберные пулеметы, «мессер»

1 Сенин Александр Дмитриевич, капитан. Воевал в составе 131 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 100 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 3 самолета лично. Погиб в конце 1941 г. — Прим. М. Быкова.

2 Кондрат Емельян Филаретович, полковник. Участник гражданской войны в Испании. Во время Отечественной войны командовал 2 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 100 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 11 самолетов лично и 4 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (пять раз), Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. ~ Прим. М. Быкова.

3 Смушкевич Яков Владимирович, генерал-лейтенант авиации, помощник начальника Генерального штаба РККА по авиации. Участник гражданской войны в Испании и других предвоенных вооруженных конфликтов. Дважды Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени МНР. 08.06.41 арестован и необоснованно репрессирован. Расстрелян 28.10.41. Реабилитирован в 1954 году. — Прим. М. Быкова.

4 Сигов Дмитрий Иванович, капитан. Воевал в составе 131 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 123 боевых вылета, в воздушных боях сбил 9 самолетов лично и 6 в группе. Герой Советского Союза (посмертно), награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (дважды). Погиб в воздушном бою 26.10.42. — Прим. М. Быкова.

бронирован, он не легко уязвим, скорость его на 100 километров больше, чем у И-16. Что вы ему противопоставите? Бросьте вы это самохвальство! Меня возмущает вся эта трепотня по радио и в кино. Война — это не игрушка. Будем бить малой кровью! Посмотрим, какая будет малая кровь. Надо учиться воевать, учиться воевать... Вот мы столкнулись с Финляндией. Вы знаете, что мы не смогли сбить «бристоль-бленхейм»? Вы что думаете, что вы легко собьете «юнкере» или «хейнкель»? Что там сидят дураки?! Вы знаете, что немецкие пилоты, пожалуй, лучшие в мире. Они уже имеют военный опыт в Испании. Что вы можете им противопоставить? Бросьте вы эту похвальбу!» И, обращаясь к молодым, сказал: «И вы, особенно молодые, не увлекайтесь. Вы смотрите, вам есть у кого учиться. Учитесь у Сигова. Вы знаете, что Сигов на Халхин-Голе сбил 5 японских самолетов, а одного японского истребителя пригнал на свой аэродром и посадил. Вот вам пример! А вы из десятки не выходите».

Вскоре действительно молодые ребята во многом преуспели. А положение было напряженным, хотя в печати все время говорилось о хороших взаимоотношениях с Германией, о том, что Германия не нарушает пунктов договора, что все идет нормально. В это не верилось как-то.

Вскоре, 10 мая, мы перелетели еще южнее, в Бессарабию. А при транспортировке самолета со станции со мной произошла беда. Ящики самолетные буксировали гусеничным трактором — тросами. Надо было идти перед ящиками, поддерживая тросы руками, потому что, когда трактор на повороте разворачивался, трос падал — надо было его поддерживать. И на одном таком развороте, когда я поддерживал трос, трактор резко дернул, трос ударил меня по ногам, сбил и потянул на меня ящик. Уже ноги начало давить, но трактор остановился. Потом извлекли меня из-под ящика и отправили в местную больницу. Недели две там мои искалеченные ноги приводили в порядок.

В Бессарабии наш батя неоднократно тренировал полк по боевой тревоге — то на перехват морского десанта, то на перехват бомбардировщиков. Понимаете, какое было глупое положение! Мы видели немецких разведчиков, которые ежедневно летали через нас, и мы не имели права ничего им противопоставить. Не только сбивать, но нельзя было взлететь и попросить их удалиться. Ю-88 на большой высоте утречком рано проходил и вечером тоже проходил. Они смотрели, что у нас делается, а мы с этим мирились. Я сейчас не помню, в каком-то полку летчик вылетел и преследовал разведчика. Так его арестовали и судили. И самое интересное, что его судили в сентябре 1941 года, когда уже шла война.

Токарев и Гармаш жили отдельно — в деревне, а мы все жили в палатках рядом с аэродромом. 22 июня шел небольшой дождик. Ночью было тихо. Мы спали в палатках под шум дождя. Вскоре после рассвета вдруг раздался воющий звук сирены. Мы все заворчали: «Что это батя в воскресенье не даст отдохнуть?! Только три дня назад мы отражали румынский десант. Вот опять тревога!» Я побежал к самолету, расчехлил его, запустил мотор, стал пробовать. Другие самолеты тоже запустили моторы. Эскадрильи стояли вдоль всех сторон прямоугольного аэродрома. Наша эскадрилья располагалась ближе всего к деревне, поэтому мы запустились первыми. Вскоре запустились эскадрильи, которые стояли по бокам, четвертая эскадрилья, которая стояла на противоположной стороне, запустилась последней. Когда запустилась четвертая эскадрилья, я уже заканчивал испытание мотора, прогрел его. Вдруг почувствовал, что меня бьет по ногам ручка управления. Увидел, что инженер по вооружению дергает элерон, показывая, чтобы я убрал газ. Я убрал газ. Он подошел и сказал, что надо испытывать пулеметы. Я возмутился, что стрелять из 4 пулеметов, потом снимать их и чистить — это же полдня, все воскресенье пропадет. Он мне что-то еще сказал, но я не понял. Потом он ткнул меня рукой в плечо, нагнулся к уху, сказал: «Война, Синайский, война, какое воскресенье!» И ушел. Естественно, я увеличил газ, потому что стрелять можно было при больших оборотах, иначе прострелишь винты синхронными пулеметами. Отстрелял всеми четырьмя пулеметами, вылез, выключил мотор и ждал указаний.

В это время прибежал Гармаш, нужно сказать, что в мирное время, когда мы отдыхали, обычно мы интересовались боевым опытом, полученным этими эскадрильями в Монголии. И Гармаш тогда говорил, что прежде всего надо рыть щели, не ждать никаких указаний. Есть свободная минутка, рой щель, она тебя спасет. Кроме щели, никто тебя защищать не будет, когда придут бомберы. Еще хуже, если будут штурмовать, спасет только щель. Не дожидаясь никаких

указаний, мы начали рыть щели. Потом прибежал Токарев — мы на время бросили рыть щели и потащили самолеты в опоясывающую аэродром лесополосу, замаскировали их. Опять принялись за щели. И к тому времени, когда, как по расписанию, прилетел немецкий разведчик, на аэродроме не было не только самолетов, но и автозаправщиков, и стартеров — никаких признаков наличия аэродрома. Видимо, поэтому в первый день войны немцы наш аэродром так и не тронули — меры были приняты своевременно.

Гончаров был очень опытным военным. Да и все остальные командиры, воевавшие в Монголии, на Хасане, уже не требовали каких-то специальных указаний. Все знали, что и как надо было делать. Мы растащили самолеты. Отрыли щели.

Первый день войны прошел совершенно спокойно.

На следующий день пришел приказ: двум эскадрильям вернуться на Украину прикрывать ДнепрогЭС и Кривой Рог, а две другие — 1-ю и 2-ю — направили в район Тирасполя и Бендеры.

Основная наша задача состояла в том, чтобы помогать южной группе войск прикрывать и главным образом оберегать мост Тирасполь—Бендеры. Вокруг этого моста шли непрерывные воздушные бои. Первый самолет был сбит, как и следовало ожидать, Сиговым. Он упал на нашей территории. И к нему мы ходили целой экскурсией. Это было очень убедительно — оказывается, немецкие самолеты можно сбивать. Молодые летчики после первых столкновений с бомбардировщиками убедились, что пулеметы ШКАС калибра 7,62 малоэффективны. Честно говоря, мы ударились в пессимизм. Что же это такое, стреляют, стреляют, а никакого результата нет. А Сигов показал, что надо уметь стрелять — не просто стрелять, а стрелять по уязвимым местам самолетов противника.

А потом, когда завязались воздушные бои над мостом Бендеры—Тирасполь, то Давидков<sup>1</sup>, Токарев, Сигов и другие показали, что на И-16 можно успешно бороться и с «мессерами», и с бомбардировщиками противника. Даже группой в два раза меньше, чем противник, наши летчики успешно отражали их налеты. Бои шли на нашей территории, поэтому, как правило, мы их видели. И результаты были хорошо известны, зафиксированы землей.

Этот мост немцы разбомбить так и не смогли. Примерно через 10 дней, проведенных в районе Тирасполя, нас перебросили под Первомайск. Потом мы вели бои в разных пунктах — на юге Украины, под Первомайском, под Запорожьем, под Мариуполем и так далее. К осени подошли к Ростову. С боями отступали. Никакой техники мы не получали. Подбитые И-16 мы ремонтировали сами.

В двух эскадрильях были И-16 с 4 пулеметами ШКАС и подвесными бачками, а в двух — со ШКАС и восьмью РСами.

В июле был очередной прорыв фронта. Немцы ввели в прорыв румынский кавалерийский корпус, и ему противостоял один наш стрелковый батальон, к тому же потрепанный в бою. Наземное командование обратилось к командованию армии с просьбой помочь. Те дали указание действовать на свой страх и риск, чтобы помочь стрелковому батальону. Давидков послал разведку. Полетел Сигов. Вернулся, помню, улыбается, смеется. «Что такое?» — «Румыны идут с духовым оркестром. Распустили знамена. Колоннами. Походным маршем». — «Давидков, что, они с ума сошли?» — «Не знаю, сошли или нет. Маршируют по голой степи, мы им покажем!» — «Навесить РС, сам поведу!» 20 машин с РС, всего 160 РС. Давидков повел. Пришел на бреющем, с ходу ударили РС по всей этой массе, а потом начали достреливать из пулеметов. Давидков вернулся, полетела очередная группа. Двое суток наши гоняли этот румынский кавалерийский корпус по степи. На третий день мы перелетали на У-2, и пришлось лететь над этим побоищем. Лететь ниже 200 метров нельзя было — трупный запах. Потом приехал генерал-лейтенант Корнеев, построил полки сказал: «Вы разгромили 5-й румынский королевский кавалерийский корпус. Прорыв ликвидирован».

В июле был сбит Токарев. К тому времени он сбил 6 — 7 самолетов противника. А теперь сам был сбит. Не вернулся с задания. Его ведомый был убит. Они прикрывали штурмовиков или

---

<sup>1</sup> Давидков Виктор Иосифович, полковник. Воевал в составе 131 ИАП (командир полка с ноября 1941 г.). С июля 1943 г. командовал 32 ГИАП, с декабря 1943 г. и до конца войны — командир 8 ГИАД/217 НАД/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 400 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 13 самолетов лично и 3 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (четырежды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды (дважды), медалями. — Прим. М. Быкова.

СБ, довели их благополучно, но сами пострадали.

Через несколько часов раненого Токарева привезли на «эмке». Я подбежал к нему, когда он помахал мне. Он вынул из кармана большой складной нож на цепочке, который всегда брал с собой, и показал его мне. Этот нож ему подарил отец. Токарев с ним не расставался, верил, что этот нож спасет ему жизнь. И он угадал. Пуля крупнокалиберного пулемета ударила в нож, выбила часть стального корпуса, изменила направление, поэтому пробила только мякоть бедра. Если бы не нож, то пуля пошла бы через таз, и возможно, это было бы смертельное ранение. Так действительно нож спас Токареву жизнь.

После ранения Токарев стал командиром другого полка. Потом он вернулся в наш полк, был при Давидкове какое-то время штурманом, а когда Давидков ушел в академию, Токарев стал командиром полка.

После того как Токарев был ранен, я остался без самолета. Нас с Гармашом определили в ремонтную группу, она называлась рембазой. И мы занимались восстановлением самолетов, пострадавших в бою. Восстанавливали все сами, настолько уже были опытными. Мы не получили за все время работы в рембазе ни одного нового самолета. Привозили нам только моторы и плоскости. И-16 в обслуживании был не сложный, просто несовершенный. Например, такая элементарная вещь — счетчик боеприпасов, а его не было. Чуть-чуть задержал гашетку— все! ШКАС все выпускает, 1800 выстрелов в минуту — с ума сойти. Опытные про это помнят, а молодой—чуть задержал, и стрелять нечем. Вот прилетает такой: «А! Туды-растуды! Пулеметы не стреляют!» — «Да у тебя пустые ящики!»

Еще на «И-16» не было радио. А вот мотор воздушного охлаждения, надежный, хорошо работающий. У нас уже был мотор М-62, винт изменяемого шага. Тросовое управление. Нет, я не могу сказать, что у меня были проблемы, чтобы было сложно и трудно. Мы ремонтировали, делали все сами, воевали на И-16 до глубокой осени 41-го.

#### — Кто командовал полком?

— В июле ранило Гончарова, и командование принял Давидков, который командовал до сентября, пока не вернулся Гончаров. Потом он сдал Гончарову командование полком, но тот через месяц погиб в воздушном бою, и Давидков стал командовать полком.

Когда все подготовлено и летчик улетел, ждешь весь на нервах. Я смотрю на часы и жду. Если около радио, то слушаешь. Ни минуты покоя нет. Ты же с ним там. Возвращается. «Все нормально». — «Как мотор?» — «Все хорошо». — «Как самолет?» — «Все хорошо». Слава богу. Первый вопрос, все или не все пришли. Кто не вернулся? Это же друг, брат.

Вообще немцы хорошо воевали. В 41-м году это было страшно. Допустим, мы стоим перед каким-то городом, «русские солдаты, завтра во столько-то мы возьмем этот город. Не теряйте напрасно силы. Сдавайтесь в плен, вы все равно ничего сделать не сможете». И брали, сволочи. Вы понимаете, какой это моральный удар. Но когда мы смогли остановить их под Гизелью, а севернее их остановили и разбили под Сталинградом, мы поняли, что наша берет.

Тяжелее всего переносилось в 41-м году ощущение беспомощности. Ведь в мирное время по кино, радио, все были убеждены, что мы подготовлены, ни пяди своей земли не отдадим, воевать будем на чужой территории. А оказалось, с первого дня войны непрерывное бегство. Это было тяжело. Было желание как угодно, но только наступать. Было непонимание, почему это происходит? Что, мы не умеем совсем воевать, нет оружия? Ведь отдельные эпизоды были. Наши расстреляли летом 41-го румынский кавалерийский полк. Итальянскую пехотную дивизию расколошматили. Были эпизоды. Но в целом-то? А как Украина воевала? Ведь украинские части сдавались без боя. Мы ведь в украинских селах слышали: «... что нам москали талдычат, мы бачили германа в 18-м году— человек как человек». Даже в мирное время нам говорили: «Москали приехали наш украинский белый хлеб есть». На Украине было действительно много немецких хуторов и массовое шпионство.

Нужно сказать, что за время командования Давидкова прошло несколько операций, заслуживающих особого внимания. Например, когда мы были под Первомайском, то недалеко была станция Бандуры. Это узловая станция, на которой пересекались линии, идущие в широтном направлении — с севера на юг. И вот через нее проходили эшелоны эвакуированных и беженцев из Белоруссии и Украины, также шли эшелоны с севера, из Ленинграда. Днем полк

прикрывал и станцию, и дорогу, и немцы ничего не могли сделать, поэтому они начали практиковать ночные налеты. Ночью полк не летал, поэтому на станции старались не задерживать на ночь эшелоны. Но однажды пришел эшелон с беженцами и следом — эшелон с горючим, а уже под вечер пришел еще и эшелон с военной техникой и боеприпасами из Ленинграда. Ясно было, что немцы не преминут обрушиться на такое скопление. Давидков и Токарев, понимая прекрасно возможные последствия налета немецких бомбардировщиков, решили выпустить самых опытных летчиков полка — собственно Давидкова или Сигова. Прожектора на аэродроме не было, решили, что подсвечивать на посадку им будут фарами автомобилей. Примерно в 2 ночи пришли немецкие бомбардировщики. На перехват на правах командира вылетел Давидков. Как он потом сам рассказывал, он сумел на фоне светлеющего на востоке неба (в воздухе рассвет заметен раньше, чем на земле) заметить группу — шла девятка бомбардировщиков, и один шел сзади — видимо, должен был зафиксировать результаты бомбежки. Давидков подошел к нему и в упор его расстрелял. Бомбардировщики поняли, что в воздухе истребитель и тут не до бомбежки. Группа рассыпалась. Видимо, они решили прижучить истребителя, когда он пойдет на посадку и ему станут подсвечивать, поскольку слышно было, что они ходят вокруг. Время Давидкова шло, светить нельзя, иначе будут бомбить аэродром. Слышим, Давидков идет на посадку, убирает газ, у всех замирает сердце, абсолютная темнота. Мотор выключил. Слышим, он катится по полю, все бросились к нему. Он вылезает из кабины и смеется. «Командир, как ты?» Он оборачивается и показывает: «Вот кукуруза помогла! Я вспомнил, что граница-то у нас с кукурузой. Она светлая, высотой полтора метра, я зашел, выпустил шасси. Когда колеса пошли к кукурузе, убрал газ и сел». Самое безобразное в том, что и на следующий день эшелоны не убрали. Говорили, что это диверсия, а может, локомотивов не было, только Токарев сказал так: «Ни один диверсант не сделает того, что делает дурак! Самый опасный — это дурак!» Ночью Давидков опять вылетел, но немцы были уже наготове — когда он сбил одного бомбардировщика, стрелок другого его подбил, но он смог посадить самолет на живот недалеко от станции, его подобрали колхозники и на подводе — он разбил голову — повезли на аэродром. Когда колхозники приехали на станцию, то там узнали, кого привезли — а они видели и сейчас, и накануне, как он сбил самолет — поняли, что это их спаситель. Его взяли на руки и на руках принесли на аэродром. Это особый случай.

Еще один случай произошел, когда осенью получили задание штурмовать Таганрогский аэродром. Вылететь должна была восьмерка И-16 и несколько ЛаГГ-3. Приказали, как обычно: «Вылет на рассвете, перейти линию фронта там-то и идти на аэродром». Давидков знал, что это распоряжение свыше. Он сказал: «Нас сожгут на подходе. Это не годится». — «Вы что, отказываетесь выполнять приказ?» — «Нет. Вы дайте задание, штурмовать Таганрогский аэродром. А как, решу сам». Он изложил Гончарову свой план. Лететь не на рассвете, переходить линию фронта не там, где их ожидают, а отойти в сторону, выйти на Азовское море, зайти на Таганрог с моря, оставаясь невидимыми, и атаковать внезапно. Так и было сделано. Давидков шел ведущим. Он провел на высоте 15 метров всю группу, оставшись невидимыми с берега, пришли на аэродром, когда «мессера» были раскапачены, техники возились где-то в моторах. Зенитки зачехлены. Совершили несколько заходов. Сожгли 22 самолета. И вернулись домой. Естественно, командование было в восторге и приказало повторить налет. Давидков сказал: «Теперь ничего не получится, будут только потери». Но приказ есть приказ. Пошли. Конечно, были потери, потому что уже внезапности не было.

— *Как относились летчики к техническому составу?*

— Технический состав очень ценили. Такой пример. 41-й год, командир полка Давидков. Непрерывное отступление. Летный состав и часть технического перелетела, а часть технического состава осталась. Мы укладываемся и едем. А старшим в группе был назначен старший политрук Канарейцев, который к авиации никакого отношения не имел. А аэродром находился на берегу реки. Войска наземные уже прошли. Танки и мотопехота проследовали, а мы здесь остались. Канарейцев приказывает, ройте окопы, мы займем здесь оборону, задержим немцев. Мы смотрим, идиот ты или нет? Что у нас есть? У кого пистолет, револьвер, у кого винтовки, может быть, есть и автоматы. Нас человек 30 или 40, у нас 4 или 5 автомобилей, нагруженные. Как мы их задержим? Придет взвод с пулеметом или минометом, и мы

беспомощны. На фронте самое страшное — тишина. Если тихо, значит, что-то произойдет, значит, наши ушли, а немцы еще не пришли... Нервы на пределе... Сидим обреченные. Вдруг слышим, летит «ишачок», с хвостовым номером «два» — Давидков. Он сходу развернулся на посадку и заруливает к нам: «Что здесь происходит?» — «Товарищ майор приказал рыть окопы, мы здесь задержим немцев». — «Идиот, отступает вся армия Южного фронта, а вы с горсткой техсостава хотите задержать вермахт?! Вы угрожаете мне людям! Полк силен, когда мы вместе, без техников полк бессилён — немедленно грузиться». — «Товарищ майор, мы уже погрузились». — «Правильно сделали, грузитесь и немедленно уезжайте. Я взлечу, посмотрю, если немцы близко, я покачаю крыльями, тогда жмите на всю. Если нет, я сделаю круг и улечу. Через 60 километров поселок Приюты. Сплошной линии фронта нет, немецкие танки и мотопехота прошли, оставили ракетчиков, которые сидят по копнам, обозначают линию фронта, пугают. Езжайте по шоссе, будут давать ракеты, стрелять — не обращайтесь внимания. Если будут задерживать, пробивайтесь с боем, вас 30 человек. Не останавливайтесь. Доедете до линии фронта, дальше наша территория. Мы вас там ждем». Взлетел, сделал круг, все спокойно, немцев не видно. И мы поехали. Действительно, немцы пускали ракеты, пугали, но мы проехали спокойно. Вот Давидков и его забота о техсоставе!

Зимой с 41-го на 42-й год всем было плохо. Нас, технический состав, плохо кормили. Хотя и это зависело от БАО. В разных батальонах по-разному. Когда в 43-м году мы стали гвардейцами, нам попадались только хорошие батальоны, я не помню, чтобы были претензии. Даже водку давали, но это баловство — на самолете всегда есть гидросмесь — если выпить подопрет, можно и ее.

— Как камуфлировали самолеты?

— Обычно пятнами — зелеными, черными. «Ишаки» были без камуфляжа. Они зеленые, внизу голубые. Я не помню, чтобы зимой красили белой краской. Самолеты в любое время года были зеленые, и на фюзеляжах мы ничего не рисовали, даже звездочки за сбитые.

— *Были ли в полку пушечные И-16?*

— Нет, не было.

— *Как происходило перебазирование с одного аэродрома на другой?*

— Когда мы перелетали на другой аэродром, нас возили на «Дугласе», но иногда и на ТБ-3, и на «кукурузнике» — когда на чем. Полеты на ТБ-3 хорошо запомнились. Везли нас в фюзеляже. Он летит, гремит — думаешь, вот-вот развалится. Это же братская могила.

Помню, полк перебазировался на аэродром у села Ермаки напротив Каховки, с задачей прикрыть переправу через Днепр. Горючего нет. Прилетел ТБ-3, привез нам горючее и боеприпасы. И идут 27 «хейнкелей» бомбить переправу. Нас-то, зеленых, маленьких, они не видят, а этих громил ТБ-3 увидели. И вот вся эта масса разворачивается — и на нас. Я ткнулся в ближайшую щель, а там уже полно, и сверху еще кто-то лежит. До моей щели бежать далеко, а немцы уже посыпали. Выросла стена взрывов и движется на меня, а я бегу со всех сил ей навстречу в свою щель. В щель прыгаю, осколки только свистят. Один разрыв, второй разрыв рядом со щелью — нас заваливает, жду следующего разрыва. Воющий звук, удар за щелью — ну, пронесло! Несколько секунд тишины, вылезли из-под завала. Самое интересное, что ни по нашим истребителям, ни по ТБ-3 они не попали, а вот мой друг Коля Трандофилов погиб. Похоронили — ни звезды, ни таблички, ведь здесь завтра будут немцы.

— *Самый сложный в обслуживании самолет?*

— Самый неприятный самолет — это ЛаГГ-3. Ой, неприятный самолет! Тяжелый, со слабым, нежным мотором М-105. На ЛаГГ-3 летчики не любили летать, но потом свыклись — ну, что сделать. Правда, вооружен пушкой, и Давидков даже на нем умудрялся сбивать. В 42-м году был очень тяжелый период, и ЛаГГ-3 все-таки достойно себя вел. Но потери у нас были больше, чем на И-16. Подготовка ЛаГГ-3 к вылету требовала больше всего времени по сравнению с другими самолетами.

Все цилиндры двигателя должны работать синхронно — не дай бог сбить газораспределение! Нам строжайше запрещалось туда лезть! Вот у АИИ-82 газораспределение

на каждом цилиндре — его легко настроить. Зимой с моторами водяного охлаждения была сплошная морока. Антифриза не было. Гонять двигатель всю ночь не будешь, приходилось под утро заливать его горячей водой.

С «яками» мне не приходилось сталкиваться. Я знаю, что они были полегче. А вот когда в 43-м у нас появились Ла-5 — все вздохнули с облегчением. Прекрасная машина, с двумя пушками, мощным двигателем воздушного охлаждения, сильный, скороподъемный. Первые Ла-5 были Тбилисского завода, похуже, а последние — Горьковского завода, мы получали их в Иванове, они были отличные. Поначалу шли обычные машины, а потом пошли с двигателями АШ-82ФН с непосредственным впрыском топлива в цилиндры. Ну это вообще сказка. Все были влюблены в Ла-5. Да и в эксплуатации он был хорош. Я бы сказал, что это самолет-солдат. Вот «мессер», он такой же. Мне пришлось осваивать его обслуживание летом 1943 года, когда к нам перелетели два Ме-109. Видимо, летчики заблудились. При попытке взять их в плен один из них застрелился, а второй, обер-фельдфебель Эдмунд Россман, сдался в плен и сотрудничал с нами в то время, пока мы осваивали самолеты. Для пилотирования их отобрали из состава дивизии шесть летчиков во главе с Василием Кравцовым. Поскольку я хорошо знал немецкий язык и был авиамехаником, то меня взяли в эту группу.

Так вот «мессер» — очень продуманная машина. Во-первых, у него мотор перевернутого типа — снизу он неуязвим. У него 2 водяных радиатора с системой отсечки. Один потек, можно лететь на втором или отсечь оба и хотя бы пять минут лететь. Сзади пилот закрыт бронеспинкой и бензобаку него за бронеспинкой, а у нас в центроплане. Поэтому у нас все обгорали. Вот Борька Козлов<sup>1</sup>, мой летчик (я о нем чуть позже расскажу), тоже обгорел. Что еще у «мессера» понравилось? Он очень автоматизирован, поэтому очень легок в управлении. У нас винт изменяемого шага работал на масляной автоматике, и на неработающем моторе изменить шаг винта было нельзя. Если, не дай бог, выключил винт на большом шагу, то развернуть винт невозможно, а запустить двигатель очень трудно. У немцев стоял электрический регулятор шага винта. Причем стоял указатель угла винта, которого у нас не было. Счетчик боеприпасов — тоже вещь.

Возвращаясь к «лавочкину», еще раз скажу, что, по моему мнению, это отличный самолет, очень надежный и живучий. Один раз мой командир Борька Козлов прилетает, смотрю — что такое? — у него из двигателя пламя. Оказалось, что ему снарядом разбило головку одного из цилиндров! «Яку» бы хана, а этот долетел на 13 цилиндрах и не загорелся.

Бывали, правда, фокусы, но не по вине конструкторов. Как-то ждали мы пополнение. Смотрим, летят и дымят. Ну сели, зарулили. Инженер эскадрильи выделил мне и моему командиру самолет. Как раз в это время пришел из училища молодой летчик Борис Козлов. Я-то уже был взрослый, мне было 22 года, из них два на фронте, а ему было только 20. Он ко мне относился с большим уважением. И хотя формально он был командиром — и по званию, и по положению, — у нас отношения с ним были братские. Мы с ним дружили после войны. Умер недавно...

Так вот, Боря облетал самолет: «Мотор слабоват, планер неплохой». Ясно, что слабоват — он же дымит, как паровоз, значит, что-то с газораспределением или с зажиганием. Стал проверять. Зажигание проверить проще, с него и начал. Оказалось, что опережение зажигания установлено на правильный угол, но в обратном направлении. То есть у него было не опережение, а запаздывание. Я перегонщика спросил: «Что же такое?» Он говорит: «Да! То-то мы удивлялись, что нет тяги. Чего же вы хотите? Эти двигатели собирают дети, по 14—15 лет, могли и перепутать». Наладил я двигатель...

Боря хорошо летал, но я всегда за него волновался. Он был ведомым у старшего лейтенанта Крафинова<sup>2</sup>, очень опытного и хорошего летчика. Как-то они вернулись после очередного вылета. Встретил я его, как положено, у конца пробега, лег на крыло (нужно было

---

<sup>1</sup> Козлов Борис Михайлович, лейтенант, закончил войну, имея на боевом счету три самолета противника, сбитых в группе. — Прим. М. Быкова.

<sup>2</sup> Крафинов Семен Устинович, майор. Воевал в составе 40 ГИАП/131 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 400 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 21 самолет лично и 2 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (четырежды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. — Прим. М. Быкова.

ложиться и подсказывать летчику, куда рулить — он же ничего не видит за мотором). Подруливаем к капониру. Я ему показываю жестом — тормози. Он мне жестом показывает, что не работает тормоз. Он вырубил зажигание, но мы катимся. Въехали в капонир, срубили столб, на котором была натянута сетка, и на остатках этого столба оставили бак и щиток. Сидим на нем, как стрекоза на булавке. Слава богу, никто не пострадал. Бежит инженер эскадрильи Титов, матерщинник, кричит на всю эскадрилью: «Бога мать, не боевая потеря. Уже доложено, что все вернулись». Я говорю: «Боря, ты молчи, я буду говорить». Этот подбегает, я ему: «Чего вы кричите? Какая не боевая потеря? У человека в бою разбили пневмосистему. Что он мог сделать?! Боевая потеря». Спрашиваю у Бори: «Когда у вас следующий вылет?» — «Через 3 часа». — «Все, сменю бак, щиток все будет в порядке. Надо восьмерку, значит, будет восьмерка». В это время проходит Кратинов и, обращаясь к Козлову, говорит: «Молодец, Боря». И нам говорит: «Какой молодец. Ведь он принял удар на себя. Меня атаковал „мессер“, он проскочил между ним и мной и прикрыл меня, отвлек „мессера“. Молодец, смелый мальчик!» И Титов тут умолк. Я ему говорю: «Идите, все будет». Борька мнетя: «Я тебе помогу». Я ему отвечаю: «Командир, идите на КП, через 3 часа у вас вылет, идите, отдохните, мы все сделаем сами». А он мне: «Товарищ старшина, слушаюсь!»

Я помню еще только один эпизод с двигателем. Прилетел Козлов, мнетя. Я говорю: «Что такое?» А он как раз летал на нелюбимом самолете. Знаете, ведь самолет, как женщина, — бывает любимая и нелюбимая. Вот у нас 55-й был любимый. А этот, сволочь, 94-й, с ним все время что-нибудь происходило. То влево его поведет, то еще что-то. Одним словом, нехорошая такая машина, которую мы оба не любили. Тут говорит: «Эта сволочь еще и стреляет!» Я говорю: «Как?» — «Из боя вышли, все нормально. И тут — пух-пух-пух! Я подумал, пушка стреляет. Нет. Это мотор, первый цилиндр». Я говорю: «Что такое? Утром я пробовал, все нормально». Инженер спросил: «Как у вас?» Я говорю: «Козлов говорит, что стреляет мотор». — «Это, — говорит, — у него в одном месте стреляет. Кто были — „фокера“? Вот и стреляет».

Я минут 15 мотор погонял, а потом как начал стрелять, как из пушки. Что такое?! «Пока не наладишь, — говорит инженер, — не уходи». А дело было во второй половине дня, часов в 5 вечера. Раз стреляет, значит, бедная смесь, а это уже были моторы с непосредственным впрыском. Проверил форсунку, проверил то, се. Запустил — опять стреляет. Сняли агрегат, а это и масляный, и водяной радиаторы — в общем, целая история. Разобрал радиатор, все промыл, прочистил, собрал. Опять стреляет. Что делать? Все трубки проверил, форсунки, давление — все равно стреляет. Дело уже к рассвету, а мотор неисправен, хоть стрелайся! С рассветом приехал очень хороший, опытный механик Григорий Иванович Большаков. У него 3 или 4 класса образования, но очень квалифицированный технически и хороший человек. Подошел и говорит: «Ну, как ты?» — «Ничего не получается — все проверил. Агрегат проверил, форсунки проверил». Он говорит: «Возьми каждую трубочку топливной системы и продуй, поболтай их». И вот поболтал я одну трубочку, а там что-то гремит. Я с этой трубочкой бегом в ПАРМ. Они еще спят. Подъем! Тревога! Взяли электродрель, рассверлили и вынули тело заклепки без головки. Как оно туда попало? Может быть, умышленно кто-то подкинул.

Был еще один случай. Я был в передовой команде, а значит, из всего экипажа был только Летчик да я — ни оружейника, ни моториста, ни прибориста, никого нет. Оружейник один на всю эскадрилью. Мы только перелетели. Боря ушел на КП. Едет грузовик, везет бомбы. Две бомбы по 25 сбросили у моего самолета. Оружейник говорит: «Я сейчас, я вверну взрыватели, а ты подвесишь». А подвешивать со взрывателями нельзя. Я говорю: «Как с взрывателями?» — «Так! Я что, разорвусь — один на всю эскадрилью! Ничего, подвесишь со взрывателями». В это время Борька бежит. Спрашивает: «Как машина? Немцы форсируют какую-то реку, нам надо срочно, пока „илы“ не придут, бомбить переправу». Я беру бомбу на плечо. Наступаю на полы шинели и падаю. В голове только одна мысль: «Только не на взрыватель». В падении я кое-как успел рукой перевернуть бомбу, и она воткнулась стабилизатором, который согнулся. Я начал выпрямлять стабилизатор, а Боря в кабине кричит: «Брось ее к такой-то матери. Иди скорее». Я ее подвесил и быстрее к кабине. Запускать мотор обязательно надо вдвоем — рук не хватает. Он должен практически одновременно качать альвеер, включать зажигание, включать воздух и дать сектор газа. Поэтому запускали двигатель вдвоем — я управлял газом и зажиганием, а он

открывал воздух и качал альвеер. Он мне: «Скорее, уже Кратинов взлетает». Через час вернулся, заруливает. Я его спрашиваю: «Ну, как?» Говорит: «Мы им всыпали! Сволочи, какие хитрые — мосток сделали под водой». — «Как та бомба?». — «Я и не видел, куда полетела». Я ему говорю: «Борь, ты бы посмотрел, какие у тебя были глаза, когда бомба упала». А он мне: «Ты бы на себя посмотрел!»

А отношения между летным и техническим составом были самые лучшие. Они понимали, что их жизнь зависит от нас. Борька всем прислал фотографии, а мне нет. Он жил в Туле. Я ему звоню: «Ты что же, всем прислал, а мне нет?» — «Витя, у меня не было хорошей фотобумаги, а всем сделал на той, какая была. Но тебе, человеку, от которого зависела моя жизнь, я не мог сделать на плохой бумаге». Но на людях — все по форме: товарищ командир, товарищ лейтенант.

— **Ваш полк участвовал в отражении налета на Курск?**

— Да. Вот как это было. Командиром полка уже был Токарев, а командиром моей эскадрильи Китаев<sup>1</sup>.

Утром по тревоге подняли нашу эскадрилью для отражения налета на аэродром — пришла группа из 18 пикирующих Ю-87. Двух сбили, остальных разогнали. Мой командир Иван Иванович Семенюк<sup>2</sup> сбил одного, и Китаев сбил одного. Они ушли на КП, а я принялся готовить самолет. Закрываю последний капот, останавливается «ЗИС-101», из него высовывается Токарев. Я обращаюсь к нему — доложить. С Токаревым у меня приятельские отношения, я к нему ходил на КП полка просто пообщаться. Токарев мне: «В машину!» Я сажусь. Спрашиваю: «А самолет?» — «Без тебя сделают. Садись». Мчимся к городу. Я спрашиваю: «Товарищ командир, что случилось?» Он мне говорит: «Синайский, ты должен выручить». — «Что такое?» — «Когда утром Китаев докладывал, что сбил, ему из штаба дивизии сообщили, земля подтвердит, мы запишем. Китаев им сказал, что в следующий раз пригоню и собью у штаба дивизии. Этих немцев, что Китаев сбил, привезли в штаб дивизии, а переводчика нет». А он знал, что я в мирное время учил немецкий язык. Приезжаем на КП дивизии, там командир дивизии генерал Галунов, офицеры штаба. Токарев им говорит: «Вот, он сможет». Приводят здорового немца, метра два. Блондин, красавец. Дают мне его летную книжку. Галунов<sup>3</sup> говорит: «Быстро: откуда летел, какое задание на день?» Я перевожу. Он начинает мне рассказывать. Говорит: «Я офицер немецкой армии, я родине не изменяю. Вот если вы мне гарантируете хорошее обращение, то после того, как мы, немцы, победим, я постараюсь за вас заступиться в Германии». Я перевожу Галунову. Он хватает табуретку — а, твою мать! Сволочь такая! Рядом дома, которые ты разрушил. Из-под развалин женщины вытаскивают детей — погибших. Как даст ему. Галунов говорит: «Спроси, будет говорить?» и вынимает пистолет. Сейчас его кончим. Я спрашиваю: «Вы зачем прыгали с парашютом?» — «Как зачем — жизнь спасал». — «Вы, что, думаете, с вами здесь будут играть? Спасайте и дальше». Галунов направил на него пистолет. Немец говорит: «Мы летели с тяжелыми бомбами, 500-ки бросали, они должны были разбомбить нашу взлетную полосу, чтобы мы не смогли взлететь. Летел из Харькова». — «Какое боевое задание на день?» Он посмотрел на часы. «Через 20 минут пойдет 500 самолетов на Курск, будет звездный налет. Через вас пойдут 200 бомбардировщиков. А остальные пойдут с севера и запада». Я перевожу. Галунов говорит: «Повтори!» Он повторяет: «Через 18 минут тут будет 200 бомбардировщиков». Галунов говорит: «Увести. Всех офицеров

<sup>1</sup> Китаев Николай Трофимович, подполковник. Начал войну в составе 25 ИАП. С ноября 1941 г. — в составе 40 ГИАП /131 ИАП/. Командовал полком с января 1944 г. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 400 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 24 самолета лично и 5 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (дважды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., медалями. 19.05.44 сбит огнем с земли, попал в плен. Освобожден после войны. — Прим. М. Быкова

<sup>2</sup> Семенюк Иван Иванович, майор. Начал войну в составе 88 ИАП, затем воевал в 249 ИАП, с июля 1942 г. — в составе 40 ГИАП /131 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 300 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 18 самолетов лично и 9 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (дважды), Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды (дважды), медалями. — Прим. М. Быкова.

<sup>3</sup> Галунов Дмитрий Павлович, генерал-майор авиации. Начал войну командиром 21 САД, далее командовал 174 НАД. С 18.05.43 — командир 8 ГИАД (217 НАД). 05.07.43 назначен командующим 5 ИАК. — Прим. М. Быкова.

связи немедленно сюда. По всем частям — боевая тревога. Полная готовность всех частей — и дивизий, и корпуса. Немедленно сообщить в штаб фронта. Сообщить выше, сообщить в Москву. Курск под угрозой». Мы должны с Токаревым были уехать. В этот момент раздается сильный гул, и из-за горизонта выползает колонна. Красиво идут, как на параде, все серебристые. Смотрим — все ближе, ближе, конца не видно — 200 машин! А впереди летит черный бомбардировщик. Токарев говорит: «Смотри, ночника используют, значит, уже дневных не хватает». Они все ближе, ближе. Мы видим, что взлетают наши и 88-й полк. Видим, наши набирают высоту. В этот момент залп зениток сбивает флагмана. А следом наши пошли в атаку. Зенитки прекратили огонь. И как начали хлестать. Смотрим, один горит, второй горит, третий горит — валятся. И 41-й полк тут взлетел, смотрим, хлещут их почему зря. Строй рассыпался, и самолеты стали разворачиваться. Какой Курск — дай бог ноги унести! Наши их вдогонку еще лупят. «Мессеров» было штук 18 — покрутились, ничего сделать не могут, и тоже улепетывать. Хорошее зрелище. И тут на нас два «мессера», а за ними два Ла-5, но почему-то не стреляют. Галунов спрашивает: «Кто в воздухе? Что за цирк?» Ему отвечают: «Товарищ генерал, это Китаев». — «А что он за цирк устроил?» — «Гонит „мессеров“ к штабу дивизии». — «Ну, если, подлец, упустит, отдам под суд!»

Куда там упустит! Николай Трофимович был хозяином положения. Один «мессер» попробовал уйти — Китаев с ходу врезал, тот загорелся и упал. А этого гонят все ближе и ближе. И почти над штабом дивизии. «Мессер» прямо в отвесное пикирование вошел — и к линии фронта на бреющем. Китаев начал планировать и, догнав его, сбил. Это был удачный бой. А вот в боях на Курской дуге мы потеряли не так много людей, но очень много машин. За три дня боев в полку осталось не более десятка самолетов. Тогда погиб сын первого секретаря Азербайджана Володя Багиров<sup>1</sup>. Он над аэродромом таранил «мессера».

Здесь же погибли Горобец<sup>2</sup> и Токарев. Я расскажу, как это случилось, а уж тебе решать, верить этому или нет.

Про Горобца написано, что он полетел в разведку, встретил группу 20 пикировщиков Ю-87, атаковал, 9 сбил и погиб сам. Глупость полная. Дело было перед сражением под Прохоровкой. Наша 8-я гвардейская дивизия в составе моего 40-го ГИАП, 88-го ГИАП, в котором служил Горобец, и 41-й ГИАП прикрывал развертывание. Горобец 8-кой дежурил в районе Прохоровки. Когда они отдежурили и уходили, Горобец, летя последним, увидел, что, дождавшись их ухода, 9-ка Ю-87 заходит на бомбежку танков. Поскольку передатчика у него не было, то он развернулся один. Он атаковал головного в лоб. Сбил. Тот рискнул, сбил двух рядом. Сколько точно сбил Горобец, сколько они сами себя сбили — неизвестно, установить это нельзя, но погибли все 9. Он никого не пропустил к танкам, и когда возвращался, «мессера», вызванные бомбардировщиками, его убили. Про Токарева тоже написали: во главе восьмерки атаковал группу из 12 «мессеров», 4 сбил. И все. Здравствуй, я ваша тетя! Разве в этом его заслуга? Токарева погубил новый командир дивизии — такой засранец — заместитель Галунова по строевой Ларушкин. Все ходил, гонял нас, что плохо ходим строем. Когда Галунова сделали командиром корпуса, на дивизию поставили Ларушкина. Ларушкин посылал восьмерку прикрывать передний край, а приходили группы по 60 — 70 самолетов, а что могла сделать восьмерка?! Какие-то немцы прорывались. Ларушкин приехал вечером 7-го, устроил Токареву разнос. 8-го числа Токарев полетел сам, повел восьмерку. Вели бой, но все вернулись. Мой самолет тоже летал. Я его подготовил к следующему вылету и пошел на КП полка к Токареву. Я знал, что Токарев летал в первый вылет. Я ему говорю: «Как?» — «Плохо. Приходят по 60 — 70 штук, что мы восьмеркой можем сделать». Я был у Токарева в штабе полка, когда прилетел Ларушкин на УТ-1. Он небольшого роста, полный, в комбинезоне. Токарев вздохнул: «Сейчас будет». Мы отошли в сторону. Ларушкин подошел. Слышали, как он ругал Токарева. У Токарева

<sup>1</sup> Багиров Владимир Джафарович, старший лейтенант. Воевал в составе 40ГИАП/13ИИАП/. 05.06.43 вблизи г. Обоянь в воздушном бою, отражая налет на аэродром, в лобовой атаке таранил истребитель Ме-109. Посмертно награжден орденом Ленина. — Прим. М. Быкова.

<sup>2</sup> Горобец Александр Константинович, старший лейтенант. Воевал в составе 88 ГИАП/166 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 75 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 2 самолета лично и 6 в группе. Согласно официальной советской версии, не подтвержденной документально, в воздушном бою 06.07.43 в районе д. Зоринские Дворы в одиночку сбил 9 бомбардировщиков Ю-87 и сам погиб. Герой Советского Союза (посмертно), награжден орденами Ленина, Красного Знамени. — Прим. М. Быкова

была Золотая Звезда. Ларушкин сказал: «А это и снять можно». Протянул руку. Токарев отодвинул руку. Я помню, он сказал: «Не выдавали, не вы снимать будете». Ларушкин, разъяренный, улетел. В это время пришел приказ — лететь нашим. Должна была лететь восьмерка, на которой Токарев уже не должен был лететь. Я побежал сразу к себе на стоянку, потому что надо было выпускать самолет. Шесть вылетели сразу, потом еще вылетела пара. Через какое-то время вернулось семь самолетов. «Кто не вернулся?» — «Командир полка. Токарев». — «Как? Он не должен был лететь?» Он в последний момент отставил молодого из пары, решил полететь сам. Тот, кто с ним летел, рассказал, что они прошли линию фронта. Увидели, что вся шестерка связана боем с «мессерами», которых немцы выслали для расчистки неба, ниже их шла группа из 60 самолетов Ю-87. Токарев парой атаковал эту армаду, которую к тому же прикрывали двенадцать «мессеров». Он 4 самолета сбил и не пропустил бомбардировщиков. В этом бою он был ранен, посадил самолет в расположении танкистов, вылез из самолета и умер. Все это мы узнали на следующий день. Мы ночью уехали в Старый Оскол, и утром туда приехала машина. Полковник, танкист, начальник политотдела привез гроб с телом Токарева. И привез грамоту, где все было описано. Вот почему погиб Токарев<sup>1</sup>.

Вскоре после Курской дуги меня отправили на курсы переводчиков при Военном институте языков Красной Армии. После этого я попал в Воздушно-десантную армию. Под Веной был тяжело контужен, лежал в Вене в госпитале. Была потеря слуха, речи. Как раз 9 мая 1945 года у меня восстановился слух. Мне поставили приемник, и я лежа слушал Москву и плакал от счастья. А потом работал в разведотделе как переводчик в оккупационных войсках.

## Голодников Николай Герасимович



— *В каком училище вы обучались? На каких типах И-16 вы обучались?*

— Я окончил Ейское военно-морское училище летчиков им. И. В. Сталина за три дня до начала войны. Срок обучения нашего курса был два года. Мы были первым выпуском нашего училища, который был выпущен сержантами, до нас выпускали младших лейтенантов. Для нас уже были мерки сняты на командирское обмундирование, но тут вышел приказ маршала Тимошенко о том, что всех, закончивших авиаучилища в 1941 году, вне зависимости от срока обучения, выпускать сержантами. После выпуска меня оставили инструктором-летчиком в

<sup>1</sup> Согласно оперативным документам 8 ГИАД, самолет командира 40 ГИАП майора Токарева, чья пара шла замыкающей в восьмерке Ла-5, был сбит при возвращении с боевого задания парой немецких истребителей-охотников внезапной атакой сверху-сзади со стороны солнца. Воздушного боя не было: немецкие самолеты, разогнавшись на пикировании, на повышенной скорости покинули район столкновения... «Легенда» о тяжелом воздушном бое и большом количестве вражеских самолетов, сбитых Токаревым в последнем вылете, была придумана позже, очевидно, для оправдания перед командованием за потерю командира полка. — Прим. М. Быкова.

училище, и на фронт я попал только в марте 1942 года. За время службы в училище я неоднократно подавал рапорты о назначении в действующий полк. Моя просьба была удовлетворена только в марте 1942 года, когда меня назначили летчиком на Северный Краснознаменный флот, в 72-й смешанный авиационный полк ВВС КСФ, который позже стал 2-м Гвардейским истребительным авиаполком, а после гибели его командира дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова полку было присвоено его имя. В этом полку я провоевал всю войну. В полку я последовательно занимал должности летчика, старшего летчика, командира звена, заместителя командира эскадрильи и уже после войны командира эскадрильи.

В училище изучали самолеты И-5 и И-15бис. Потом из числа курсантов, уже летавших на И-15 бис, выбрали 10 человек (в том числе и меня) и перевели в эскадрилью, готовившую курсантов на И-16. В этой эскадрилье мы изучали И-164, 5, 10, 17 и 21 типов, но 21-х было мало. В конце 1941 года самолеты всех типов, имеющих двигатели М-25, мы передали в строевые части, довооружив их направляющими для реактивных снарядов и крупнокалиберными пулеметами. Для учебы у нас остались И-16 4-го типа, с двигателем М-22. В отличие от М-25, у этого двигателя было левое вращение винта, а для смазки использовалось касторовое масло. Суммарный налет до выпуска у меня был порядка 110 — 120 часов, из них около 45 часов на И-16. В 1939—1940 годах война уже чувствовалась, поэтому учили нас довольно интенсивно. Перед выпуском я выполнил весь курс боевой подготовки — стрельбы по наземным целям, стрельбы по воздушным целям (по конусу) и воздушный бой. Считалось, что наш курс был полностью подготовлен по боевому применению, вот перед нами был ускоренный (годовой) курс, младшие лейтенанты, так вот они были выпущены без «боевого применения».

Ну а ко времени прибытия в боевой полк я имел большой налет на истребителях, я же инструктор. «В зоне» помотался! Кроме того, в училище, кроме И-16, мы изучали ЛаГГ-3. Их было несколько штук, и поступили они за месяц до войны. Курсантов на них не готовили, только инструкторов. Естественно, я его освоил. Вначале «лагги» были Таганрогского завода, пятибачные, потом пошли Тбилисского, трехбачные, облегченные.

Я и на фронт-то попал со своей последней группой. Выпустил в марте 10 человек и с пятью из них пошел на фронт старшим. Вначале «Дугласом» в Москву, потом «Дугласом» в Архангельск, а оттуда, в бомболюке СБ, в Североморск.

**— Уже после войны были указаны следующие основные недостатки предвоенного обучения летчиков-истребителей. 1. Малый налет на боевых машинах. 2. Не умели стрелять по воздушным целям. 3. Не умели осматриваться (не «видели воздуха»). 4. Кое-как умели вести бой «один на один» и совсем не умели вести бой «группа на группу». 5. Совершенно не умели пользоваться радиосвязью, даже если она и была. Насколько это соответствует истине?**

— Налет на боевых машинах был небольшой, это правильно. У меня было 45 часов на боевом истребителе, это немного, но и нельзя сказать, что совсем мало.

То, что не умели стрелять по воздушным целям — это неправда. У нас в училище стреляли достаточно много. Стреляли по конусам. У моего выпуска по воздушным целям было стрельб 15 и где-то 20 — 25 — по наземным целям. Правда, надо сказать, что перед самой войной, в году 41-м, был выпуск летчиков, которые стреляли немного, где-то у них было стрельб 5 — по воздушным целям (тем же конусам) и стрельб 5 по наземным целям. Но этот «ускоренный курс» состоял из летчиков, имеющих довольно хорошую летную подготовку, в основном из бывших инструкторов аэроклубов. Их не учили, их переучивали, поэтому им срок обучения и подсократили.

Другое дело, что у стрельбы по конусу как учебного упражнения есть довольно серьезный недостаток — по самому конусу дистанцию определить невозможно, он маленький, поэтому дистанцию определяли по буксировщику. Поскольку навыка в определении дальности до цели у нас не было, то это приводило к тому, что в реальном бою летчик начинал стрелять со слишком большой дистанции, особенно по бомбардировщикам (он кажется о-го-го каким громадным!). Эта ошибка плюс малокалиберное оружие делали стрельбу малоэффективной. Когда научились правильно определять дистанцию до цели — «по заклепкам» (начинаешь различать заклепки, можно открывать огонь) — стали очень хорошо попадать. В остальном стрельба по конусу

давала очень хороший навык воздушной стрельбы, поскольку учила правильно рассчитывать упреждение и экономно расходовать боеприпасы.

Что касается осмотрительности, то основным нашим недостатком было неумение «смотреть» вокруг, у нас не было навыка кругового обзора, т. е. мы поздно обнаруживали противника, а значит, давали противнику большой шанс на проведение внезапной атаки.

Война подсказала, что надо уметь «смотреть» кругозорно, со всех направлений. Мало того, и маневрирование звена надо строить таким образом, чтобы тщательно просматривать все пространство и особенно заднюю полусферу — делать «змейки», «ножницы». Когда мы прибыли в полк, Сафонов нам так прямо и сказал: «Смотреть назад так, чтобы видеть костыль своего самолета».

Кроме того, смотреть надо не просто так, а правильно — вначале вдаль, а потом «приближаешь». Надо высматривать «точки». Увидел в небе «точку» и сразу должен распознать, самолет это или нет. Если ты, смотря, увидел не «точку», а целый самолет, то это означает только одно — к тебе подошли незаметно и сейчас откроют огонь. Тут и маневрировать не успеешь.

Правильная осмотрительность требует большого навыка и постоянного анализа и разбора действий в группе, с соответствующей учебой и их отработкой как для группы в целом, так и для каждого члена группы в частности.

Что касается групповых воздушных боев — да, в училищах их не вели. Только индивидуально. Изредка вели бой «звено на звено», но и то такой бой оговаривался целым рядом ограничений в маневрировании. Обычно такой бой вели только на горизонталях. Даже в частях групповых боев не вели, хорошо отрабатывали навыки индивидуального боя, при хорошей технике индивидуального пилотирования. Такое было.

С одной стороны, до войны такой вид боя, как «бой группой», сильно недооценивался, с другой стороны, маневрирование плотно построенным звеном (а мы тогда летали тройками) рискованно, можно столкнуться, а этого риска никому не надо.

Бой группой недооценивался потому, что весь боевой опыт предыдущих войн — Испания, Китай и Халхин-Гол — говорил о том, что наибольшего успеха добивались летчики, ведя бой индивидуально, вне строя. Так было и у наших ведущих асов, так было и у ведущих асов противника — итальянцев и японцев.

Групповые воздушные бои с четким взаимодействием пар и звеньев, т. е. без их распада, получили свое классическое воплощение только в 1941 году, на советско-германском фронте — в битве под Москвой, в Заполярье, под Севастополем. До 1941 года все массовые воздушные бои проходили по одной схеме — массированный воздушный налет бомбардировщиков при прикрытии больших групп истребителей, и как только начинался воздушный бой, так сразу же строй истребителей распался, и дальше каждый истребитель вел бой индивидуально. Так действовали мы, немцы, итальянцы в Испании, мы и японцы под Халхин-Голом, также, по большому счету, действовали англичане и немцы в «битве за Британию». Только к концу «битвы за Британию» немцы стали взаимодействовать звеньями, более жестко, но и в то время многие немецкие летчики вели бой индивидуально. Другое дело, что немцы в вопросах боевого взаимодействия звеньев очень сильно вырвались вперед и к лету 1941 года они, обобщив опыт предыдущих войн, окончательно оформили свою тактику довольно жесткого взаимодействия пар и звеньев, которая до этого в войнах если и применялась, то только эпизодически. Во взаимодействии, в этом важнейшем элементе тактики, немцы обогнали всех, и нас, и англичан с американцами. Так бывает, что в отдельных вопросах тактики кто-то всегда впереди. В 1941-м нам очень не повезло потому, что мы встретились с совершенно незнакомой тактикой ведения группового воздушного боя, доселе нигде массово не применявшейся.

— *А в училище много воздушных боев вели?*

— Воздушные бои были в самом конце обучения, в сумме, к концу курса, это выходило боев 10 — 15. Только «ускоренный» «инструкторский» курс имел больше боев, где-то 15 — 20. Все бои курсанты проводили с инструкторами, по предварительно разработанному плану.

Что касается радио, то практики в его использовании не было, потому что в училищах практически отсутствовали радиофицированные машины. В боевых частях тоже не все машины

были радиофицированы, а эффективность работы уже установленных на самолеты радиостанций оставляла желать лучшего. Качество радиостанций на истребителях И-153 и И-16 было совершенно неудовлетворительным. Недооценивали радиосвязь перед войной, очень недооценивали.

— *Каковы были сильные стороны советского предвоенного обучения летчиков-истребителей, если они были?*

— Сильная сторона — это то, что технику пилотирования ставили очень хорошую. Хоть и маловат был налет, но почти все это время тратилось на отработку техники пилотирования до автоматизма — чтобы уж если вираж, то приборы «не шелохнулись». Ведь считалось, что «техника пилотирования — это основа победы в бою», и «рациональное зерно» в этом утверждении было. Поверь, на приборы никогда не смотрели, самолет «чувствовали». Шестым чувством, задницей чувствовали, когда и что можно делать. Не боялись, что сорвемся в штопор, ручку «перетянем» и пр. Брали от машины все, на что она способна. Выжимали все что можно и еще чуть-чуть.

Другое дело, что чистый пилотаж, если он не служит «огню», в бою бесполезен. Но, опять же, имея летчиков, великолепно владеющих техникой пилотирования, мы, как только получили современные машины, обновили тактику, привязали «маневр» к «огню», то все — стали побеждать. Особенно когда во второй половине 1944 года стало приходиться хорошо обученное пополнение после ЗАПов, где молодые летчики отрабатывали только боевое применение, причем весьма серьезно. После ЗАПов в строевые полки эти летчики приходили уже с хорошими боевыми навыками. ЗАП был одной из самых нужных и сильных частей советской школы боевой подготовки.

— *Возвращаясь к вашему прибытию на фронт, на каких типах И-16 пришлось воевать?*

— Когда я попал на Север, то в полку я сразу стал летать на 28-м, 29-м типах, с 63-м двигателем. Хотя 29-х у нас всего шесть штук было, потом после бомбежки всего два осталось и они особой роли не играли, их потом в соседний полк передали.

Я любил И-16, хотя он был самолетом сложным, строгим в технике пилотирования — малейшее «перетягивание» ручки, и он сваливался в штопор. Правда, и выходил быстро, хоть из простого, хоть из перевернутого. Зато И-16 был очень маневренным, выполнял любой пилотаж, а по горизонтальной маневренности был уникальным самолетом. Кабина у него была маленькая, но он был сам по себе маленьким самолетом, ее и расширить было нельзя. Обзор? Лоб большой, двигатель близко к кабине, спереди он большой угол закрывает. Конечно, если по прямой идешь, то обзор был не очень, но мы по прямой на И-16 никогда не ходили — «змейка», крены вправо-влево, это постоянно. Когда приновишься, то обзор нормальный.

На наших самолетах в полку были целлулоидные сдвижные фонари заводского производства, на салазках, но перед боем мы их постоянно открывали. Во-первых — на фонаре имелось большое количество перемычек и целлулоид фонарей был «темный», видно через него было плохо, во-вторых, боялись, что фонарь заест. Если подобьют и выпрыгивать надо, то не сбросишь, тем более что на некоторых самолетах отсутствовал аварийный сброс.

Бронестекла не было. Козырек из обычного «плекса». В лобовой атаке двигателем прикрывались. Это было сильное качество И-16, он в лобовых атаках очень хорош был. Бронеспинка у И-16 была, с бронезаголовником. Надежная. Пули держала. Снаряды и крупнокалиберные пули, понятно, прошивали ее насквозь, но она и не была предназначена, чтобы их держать.

— *Что еще можете сказать о кабине?*

— Ручка управления была нормальная, истребительная, т. е. ходила и «вперед-назад» и «вправо-влево» у самого основания. На ней гашетки управления огнем, удобные, можно было управлять одной рукой. Кроме гашеток, на ручке ничего не было. «Чистая» ручка.

В кабине не мерзли, а вот лицо морозили. Для предотвращения обморожения лица были специальные маски из меха крота, но ими почти никогда не пользовались, они в бою мешали.

На И-16, где-то начиная с 17-го типа, стояли радиостанции. Отвратительные! Дряннь! В них контуры были на такой основе, что-то вроде картона. Как только этот «картон» хоть чуть отсыревает, емкость контура изменяется и вся настройка «летит», ничего не слышно, треск один. Ларингофоны были такие большие, неудобные коробки, шею натирали. Управление группой в воздухе осуществлялось маневром самолета (например, покачиванием крыльев), руками (жестикуляцией), пальцами, поворотом головы и т. д. Показываешь, допустим, два пальца, а потом взмах рукой вправо — означает «Пара вправо». Тут мимика многое играет, особенности жестикуляции.

Что касается приборной доски, то она была полноценная. Авиагоризонта не было, но был надежный прибор «Пионер». Там были стрелка, она показывала «разворот-скольжение», и «шарик» — показывал крен («вправо-влево»), по их взаимному расположению на шкалах и оценивалось положение самолета в воздухе.

Прицелов было два. Первый длинный, оптический (не помню как назывался). Труба проходила сквозь козырек, а в ней перекрестье. На трубе был установлен второй, небольшой коллиматорный прицел. Мы в полку огонь открывали метров с 50 — 70, заклепки видно, там с любым прицелом не промахнешься. С 200 метров мы никогда не стреляли, далеко.

— *Про «механику» крыла что-нибудь можете сказать?*

— С 17-го типа на И-16 стояли щитки-закрылки, вручную выпускались. Но в училище курсанты ими не пользовались, их жестко закрепляли. На фронте на 28-м и 29-м типах в этих щитках мы тоже особой надобности не испытывали. Тоже жестко закрепляли.

Шасси было механического выпуска, тросовое управление, вручную, лебедкой, без гидравлики. 43 оборота ручкой. Иногда в спешке, особенно когда горючего мало, «не в ту сторону» закрутишь — тросы путаются. Поэтому каждый из нас в кабине плоскогубцы имел. Тросы перекусишь, колеса сами выпадают, потом «левая бочка, правая бочка», раз-другой крутанешь, шасси становятся на замки и нормально садишься.

Тормоза управлялись ногами, специальными педальками, нормальные тормоза.

— *Кислородным оборудованием на И-16 вы пользовались?*

— Пользовались. Как выше 5000 м, так по инструкции полагалось пользоваться кислородной маской.

Оборудование было надежное. Подавался чистый кислород. Объем подачи можно регулировать вентилем, чувствуешь задыхаешься — прибавляешь. Была кислородная маска, потом сделали такой загубник, зубами зажимался. Хотя по сравнению с общим количеством вылетов выше 5000 м летали нечасто.

— *Вооружение какое было?*

— Вооружение было самое разнообразное. На 28-м и 17-м типах стояло пушечное вооружение, на 4, 5, 10 и 29-м типах — пулеметное. Хотя на части истребителей, «березины» и ШВАК могли взаимно заменяться.

ШКАСы в плоскостях стояли, иногда по два в каждой, иногда по одному, это на старых типах, на 4 — 5 м. Очень скорострельные пулеметы и не очень надежные, задержки были часто — к пыли был не стойкий. При длинной очереди давали приличный разброс. Но длинной очередью стреляли редко, а в основном короткими, там подбить, пристреляться. Поражающая способность ШКАСов была невелика. По Ме-109Е (ВМ09Е) ШКАСы были не плохи, «Е» был недостаточно бронирован, а вот по «Ф» или бомбардировщикам — слабо.

У 10-го типа были два крупнокалиберных «березина», плоскостные. Хорошие пулеметы, мощные, надежные.

Пушка ШВАК была очень мощной. Хотя пушечные И-16 были тяжелее обычных, но все равно были хороши. Иногда у ШВАК были задержки, но это по вине обслуживания. Как только научились обслуживать, стали работать очень надежно. У пушки ШВАК мощные фугасные снаряды были. Если рвался в двигательном отсеке — все коммуникации разворотит. Были и бронебойные снаряды. Мы снаряды в ленту вразной снаряжали: два фугасных — бронебойный или два бронебойных — фугасный. В зависимости от типа цели. Бронебойный

снаряд — обычная стальная болванка, без трассера. Фугасный был страссером.

Кроме того, устанавливали РС. Были 57 мм и 82 мм, но в основном 57 мм, которые устанавливали по два на плоскость. Не очень точные, особенно 57 мм. Но по групповым целям работали хорошо. Если залпом РСы с дистанционным взрывателем по группе «бомберов» пустить, группа строй теряла, в разные стороны разлетались. Страшно.

Бомбы нам подвешивали редко, по две, 50 кг, на плоскость. У нас все в основном с РС летали. Никогда не комбинировали. Либо бомбы, либо РС.

— *С эксплуатацией двигателей проблемы были?*

— Двигатели на И-16 стояли хорошие, очень надежные. Два-три цилиндра повредят — и все равно домой придешь. А «63-й» двигатель — это «моща»! Очень приемистый! И-16 вообще «ходил за газом», разгонялся до максимума моментально, с «63-м» в особенности. Хорошо работал на всех высотах до 6 — 7 тысяч. Но боев на таких высотах практически не вели. Мы старались пониже бой перевести, на 1 — 2 тысячи. Немцы тоже особо на высоту не лезли, старались держаться 4 — 5 тысяч. На этой высоте двигатель «мессера» лучшие характеристики показывал. Горючее И-16 вырабатывал минут за 40 — 45, а в бою — так вообще за минут 25—30.

— *Винт изменяемого шага на И-16 был?*

— На 29 и 28 типах. Но, знаешь, как-то к нему скептически относились. ВИШ был хорош для более тяжелых машин, у И-16, то ли в силу убежденности личного состава, то ли еще почему, его возможностями практически не пользовались. Управлялся он тягами, вручную, специальным рычагом. Перед вступлением в бой винт облегчали и дальше работали только газом. Вот и все использование.

— *И-16 «мессершмитту» сильно уступал?*

— Все основные типы И-16 — 10, 17, 21 типов — по своим ТТХ уступали Me-109E, но не очень сильно, старые типы — 4, 5 — конечно, сильнее. А вот И-16 28 и 29 типов Me-109E превосходили. Скорость у них с «мессером» была одинаковая, зато по маневренности, в т. ч. и по вертикальной «Е» «ишаку» уступал.

— *В любом справочнике сказано, что скорость И-16 28-29 типов на 3000м в среднем 440-460 км/час, у Me-109E — 570 км/час, а вы говорите — одинаковая? А уж «превосходство И-16 в вертикальном маневре», это вообще что-то новенькое.*

— На максимальной скорости в маневренном бою редко кто летает, точнее, редко у кого получается. И-16 в принципе легко и быстро делал до 500 км/час, «Е» летал быстрее, но ненамного, в бою разницы в их скорости практически не ощущалось. Динамика разгона у И-16 была потрясающей, особенно с М-63. Это его второе уникальное качество после горизонтальной маневренности. По динамике он превосходил все тогдашние отечественные истребители, даже новых типов. Тогда ближе всех к нему по динамике разгона Як-1 был, но и он уступал. «Мессер» пикировал хорошо, уходил, И-16 тут был хуже, «лоб» большой, на пикировании больше 530 км/час развить не давал. Но, надо сказать, в бою, если надо было оторваться, что они от нас, что мы от них, всегда отрывались либо на пикировании, либо на вертикали в зависимости от обстановки.

— *А в сравнении с Me-109Ф и ФВ-190 И-16 как выглядел?*

— Мне не довелось много воевать на И-16, могу сказать мнение моих товарищей.

С Me-109Ф 28-й и 29-й типы были примерно на равных, немного уступали, остальные типы, конечно, уступали сильно. На севере «Ф» где-то в сентябре 42-го массово пошел, до этого в основном «Е» были. И-16 тип 28, 29, уступая «Ф» по максимальной скорости и вертикальному маневру, имел преимущество по горизонтальной маневренности и по вооружению. На вертикали «Ф» был очень силен. Вроде догоняешь его, вот-вот, а он форсаж дает и отрывается.

ФВ-190 появился примерно в одно время с Me-109Ф, где-то в октябре 42-го. Очень сильный истребитель, превосходивший И-16 полностью, ну может быть, кроме горизонтальной

маневренности. Но к тому времени уже массово пошли наши «яки», ленд-лизовские Р-40, Р-39. Лично у меня на И-16 было около 10 боевых вылетов и два или три воздушных боя, а потом я на «харрикейн» пересел.

— **Как вводилось в бой «молодое пополнение» в 72-м авиационном полку?**

— Вводили в бой постепенно. Нас «старые» летчики берегли. Во-первых, не на всякое задание молодых посылали, на первый вылет «молодому» старались (насколько это возможно) подобрать что-нибудь попроще. Во-вторых — если задание было сопряжено с полетом на территорию противника, там «бомберов» сопровождать или корректировщика, то состав звена-четверки на боевое задание подбирался так: три «старика» и один «молодой». «Старики» смотрят, как держится, как маневрирует, что видит. Перед вылетом тебе говорят: «Твоя задача держаться за мной, не отрываться, какой бы маневр я ни делал, и СМОТРЕТЬ!» Прилетаешь и первый вопрос: «Что ты ВИДЕЛ?» И сравнивают, что ты видел, что видел твой ведущий. Потом обязательно разбор полета. Рассматривают каждый твой маневр, дают замечания, поправляют, советуют, одним словом, учат. Вот, проведет «молодой» четыре-пять боев в такой группе, там уже смотрят, может он нормальную боевую нагрузку «тянуть» или нет. Если да, то дают нагрузку как боевому летчику. Если нет, то еще несколько вылетов будешь летать в таком же составе. Пока не научишься. Я по технике пилотирования был посильнее остальных, меньше на управление машиной отвлекался и поэтому воздух «видел» хорошо, мне нормальную боевую нагрузку стали давать уже после третьего боевого вылета. Так, чтоб сразу в серьезный бой «молодежь» посылать, у нас в полку такого не было.

Тренировочных боев с опытными летчиками наше пополнение не вело. Самолетов было мало, а те, что были, постоянно либо на боевых заданиях, либо в ремонте. Нехватка техники была жесточайшая. По-моему, когда мы прибыли, то в полку на десять исправных машин было восемнадцать летчиков. А бои-то какие были? Их двадцать пять — нас шестеро! Нам попадало — будь здоров! Машины выбивали, летчиков выбивали. Бывало, так машину исхлещут, что техники всю ночь ее подмазывают-подклепывают. Какие уж тут тренировочные бои? Как только снабжение техникой улучшилось, а это где-то с начала 1943 года, то тренировочные бои «молодых» со «стариками» стали обязательны.

— **Исследователи отмечают следующие основные недостатки советской истребительной тактики периода 1941—1942 годов. 1. Пассивность истребителей, которые всегда стремились вести бой «от обороны» («оборонительный круг»). 2. Неумение применять вертикальный маневр. 3. Пренебрегли эшелонированием боевого порядка по высоте. 4. Основным звеном была «тройка». На ваш взгляд, насколько все эти недостатки были следствием технического отставания, низкой квалификации рядовых летчиков и высшего командного состава?**

— Во-первых, пассивности никакой не было, наши истребители никогда не спрашивали, сколько противника, всегда рвались в бой. Во-вторых, тут большую роль играл недостаток осмотрительности, про который я говорил раньше. Поздно замечали противника и поэтому были вынуждены принимать бой на его условиях, им навязанный. Это приводит к тому, что ты вынужден начинать бой «от обороны», а проще говоря, становиться «в круг». И в-третьих, часто вся эта кажущаяся пассивность была прямым следствием отставания наших самолетов в скорости. Уступаешь в скорости — веди бой «от обороны». Когда летали на И-15бис и И-153, то «оборонительный круг» применяли часто. Когда перешли на И-16 тип 28, то «круг» применять стали значительно реже, поскольку этот тип «ишака» превосходил, по большинству ТТХ, Ме-109Е (у немцев тогда на севере в основном был он). Жаль только, что И-16 этого типа в наших ВВС было немного. Потом мы пересели на «харрикейны», а у немцев основным истребителем стал Ме-109Ф. В это время в бою с истребителями противника «оборонительный круг» стали применять очень широко, поскольку на «харрикейне» бой с этим типом «мессера» можно вести только в одном ключе — попытаться затянуть «мессер» на горизонталь. Мы просто были вынуждены вести сугубо оборонительный бой. Активный, наступательный бой «мессеру» «харрикейн» навязать не мог, и по скорости уступал, и на вертикальном маневре. Как только нас перевооружили на Р-40, то от «оборонительного круга» сразу же отказались. Р-40 по

скорости был равен Вf-109F, ну и зачем в таком случае нам «оборонительный круг»? Незачем. Наши «соседи» — 20 ИАП — «круг» тоже применяли очень редко, они летали на «Яках». Кроме того, я тебе хочу пояснить, что «круг» является разновидностью тактического маневра, который имеет свою область применения, и нельзя говорить, что «круг» — это всегда плохо. Довольно часто было так, что когда идешь в прикрытии ударных самолетов, то, связывая боем истребители противника, затянуть их в этот «круг» самое милое дело. Ведь в прикрытии что самое главное? Задержать атакующие истребители противника, дать своим бомбардировщикам или отбомбиться, или «оторваться», уйти. И если тебе удалось заманить истребители противника в эту «карусель», то все, считай, твоя задача выполнена. Никуда они не вырвутся. Это уже тактический прием, и весьма неплохой.

Теперь что касается вертикального маневра. То, что ему не учили и его не знали, это неправда. В училищах его отрабатывали наравне с горизонтальным, это же нормальная разновидность боевого маневра. Другое дело, что, когда у немцев появился Me-109Ф, а потом и ФВ-190, от вертикального маневра почти отказались, «ф» и «Фоккер» на вертикали были очень сильны (особенно «Ф»). Практически невозможно с ними бой на вертикали было вести, значительно превосходили и И-16, и особенно «харрикейн». Зачем же нам в бою применять маневр, в котором наш истребитель заведомо слабее? Да и по скорости «Ф» и «фоккер» наши машины превосходили. Вот и тянули немцев на горизонталь. Опять же, как только у нас появилась сопоставимая с противником техника, прекрасно стали драться с немцами на вертикалях.

Про необходимость эшелонирования боевых порядков мы знали еще до войны, для этого достаточно посмотреть советские довоенные учебники по тактике. Не знаю, как в 1941 году, а когда я попал на фронт в 1942-м, эшелонирование не применялось только по одной причине — нехватка самолетов. И надо бы эшелонировать, а нечем. И все равно, если летим шестеркой, то уже эшелонируем — летит четверка, а пара выше или, наоборот, пара внизу, четверка сверху.

— *Почему же так долго летали «тройкой»? Ведь многие истребительные полки «тройкой» летали даже в 1943 году.*

— У нас, на Севере, уже в 1942-м все ИАП летали парами. Наш полк летать парами стал где-то на второй месяц войны. Как только поняли, почему немцы летают парами, оценили выгоду этого строя, так и мы стали летать парами.

— *Известно, что пара не была узаконена никакими уставами. Скажите, на Б. Ф. Сафонова высшее командование, никаких взысканий не накладывало за то, что его летчики летают не «по уставу»?*

— Нет. Да какие там уставы? Устав на войне он поскользку-постольку. Боевой устав давал только общую характеристику построения, а его частности — это право командира, что, кстати, тоже уставом оговорено. Устав ОБЯЗЫВАЕТ командира быть думающим и инициативным. Сафонов был именно таким. Решил Сафонов — «полк летает парами», значит, так тому и быть, имеет полное право. Полк воюет хорошо? Хорошо. А раз полк воюет успешно, то кто ж будет за проявленную инициативу командира ругать? Он в своем праве.

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

— Мое первое впечатление о Сафонове — очень обаятельный человек. Он умел расположить к себе людей, психолог был хороший. Очень хороший аналитик. Анализировал каждое событие, каждый бой. Сафонов после каждого боя, каким бы тяжелым он ни был, всегда собирал всех и разбирал действия каждого, какие бы они ни были. Бывало, привезет кто-нибудь десяток пробоин, он всех ведет к этому самолету и разбирает, каким же образом ты эти «дырки» заполучил. «Вот эти, — говорит, — ты получил, когда не видел, что по тебе стреляли, а эти — когда сделал то-то и то-то. А надо было так-то и так-то, тогда никаких бы пробоин не было». Сафонов «видел» здорово! Был у него такой талант. Умел ответственность на себя брать. «Парой» мы первые начали летать. Думал всегда об улучшении технических возможностей, именно благодаря ему поставили РСы на И-16. Ставить РСы, пушки и «березины» на

«харрикейны» тоже его идея была. И когда англичане на него зашумели: «Мол, как же... без нашего согласия... новое вооружение...» Он только сказал: «Ерунда. Война все спишет. Давай под мою ответственность».

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

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

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

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

Что касается его личного счета, то, я думаю, он сбил больше, чем 22 немецких самолета. Сафонов великолепно стрелял и, бывало, в одном бою сбивал по два, по три немецких самолета. Но у Сафонова было правило — «больше одного сбитого за бой себе не писать». Всех остальных он «раздаривал» ведомым. Хорошо помню один бой, он сбил три немецких самолета и тут же приказ, что один ему, один — Семененко (Петр Семененко летал ведомым у Сафонова) и один еще кому-то. Петя встает и говорит: «Товарищ командир, да я и не стрелял. У меня даже перкаль не прострелен». А Сафонов ему и говорит: «Ты не стрелял, зато я стрелял, а ты мне стрельбу обеспечил!» И такие случаи у Сафонова были не единожды.

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

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

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

Когда техническое превосходство немцы потеряли, а мы приобрели боевой опыт, у немцев возможностей провести внезапную атаку стало значительно меньше, а в умении вести маневренный бой они изначально отставали. И это отставание с каждым годом войны проявлялось все сильнее и сильнее. У большинства немецких летчиков не было нашего навыка в пилотаже, не любили они эту «собачью свалку». Маневренный бой — не немецкий стиль ведения боя.

— *На каких типах «харрикейна» вы обучались и воевали?*

— Нам англичане, из 151-го крыла, свои «харрикейны» передавали, так на них же и учились. «Спарок» не было. У нас документация была на английском, были и англичане-инструкторы. Хотя какой он инструктор, так, в кабине, на месте показать, да и то не всем, а только первой группе, а эта группа уже всем остальным. Нам в помощь дали девчат-переводчиц, вот они нам все и переводили. Хотя, как выяснилось, у англичан был такой майор Рук, так он вполне прилично по-русски говорил, поскольку закончил нашу Качинскую авиашколу. Но «заговорил» только на прощальном банкете, а то и он за все время обучения говорил по-английски. «Я, — говорит на банкете, — не мог, поскольку лицо официальное, мне запрещено». У нас комэск Коваленко с ним вместе учился, так сколько он его ни уговаривал: «Шо ты выкручиваешься, ты ж все понимаешь», — не уговорил.

Этот Рук один раз на И-16 слетал, вылез мокрый. «Пусть, — говорит, — на нем русские

летают!»

Учились поэскадрильно. На переучивание в общей сложности дней 5 ушло. Изучили общее устройство: «Тут двигатель, тут горючее заливаем, тут масло» и т. п. Особо в устройство не углублялись. Поговорил, посидел в кабине, порулил пару раз — и на взлет. Три полета сделал, все — переучился. Как у нас говорили: «Жить захочешь — сядешь». Первым Сафонов взлетел, часа четыре в кабине посидел, пока «руки привыкнут», взлетел, а за ним остальные.

Были «харрикейны» двух видов, с 8 и 12 пулеметами. Больше почти ничем не различались. Потом самолеты стали приходить из Англии, в ящиках. Похоже, это были эти «харрикейны» для Сахары, они были в пустынном, желтом камуфляже.

Первое впечатление от «харрикейна» — «горбатый»! Не может такой «горбатый» быть хорошим истребителем! В последующем впечатление не изменилось.

Особенно поразили толстенные, толще, чем у Пе-2, плоскости.

В управлении «харрикейн» был проще И-16 и трудностей ни в освоении, ни в пилотировании не доставлял.

**— Вы какое-то время воевали совместно с английскими летчиками. Не могли бы рассказать про сильные и слабые стороны английских летчиков? Что во 2-м ГИАП «позаимствовали» из тактики англичан?**

— Это 151-е авиакрыло было с авианосца. Неоднородное. Самой сильной у них была одна эскадрилья, которой командовал Мюллер. Очень хорошая техника пилотирования, слетанность. Но, «харрикейн» есть «харрикейн», с 1941-го, кажется, с сентября, по май 1942-го года они пять человек потеряли, правда, сбив, по-моему, двенадцать самолетов. Две другие эскадрильи были явно слабее. Но англичане летчики не из трусливых. Никогда не уклонялись от боя. В атаку хорошо шли. Эскадрилью Мюллера любой бы наш истребительный авиаполк взял бы целиком и не разочаровался. Сильные ребята.

На все ответственные задания летала с нами именно эскадрилья Мюллера. Как в воздухе объяснялись? А чего там объясняться? План полета разрабатывался на земле, зоны ответственности были распределены, основные варианты взаимодействия при отражении атаки отработаны («куда вы, куда мы»), чего там в воздухе разговаривать? И без слов все знают, что делать.

**— Какие-нибудь особенности тактики у англичан были?**

— Вначале у них был строй звена интересный — ромб. Трое идут обычной тройкой — ведущий и два ведомых, а четвертый позади них крутит «восьмерки», — как вертикальные, так и горизонтальные — контролирует заднюю полусферу. Они вот с этой тактикой к нам пришли, а мы ведь уже парами летали. Мы попробовали, слетали раз или два этим «ромбом», и больше к нему не возвращались. Во-первых, летать тройкой само по себе плохо, а во-вторых, этому четвертому, который сзади, вообще деваться некуда. Если он влево, и «тройка» в этот момент влево, то того и гляди столкнутся, если он влево, а «тройка» вправо, то потом он их не догонит и его, как правило, сбивают.

Потом и англичане, на нас глядя, где-то с конца 1941-го, стали постепенно переходить на пары. Очень постепенно, у них этот переход надолго растянулся. Каких-то других особенностей тактики я у англичан не заметил. Понимаешь, «харрикейн» такой самолет, посади ты в него самого лучшего летчика, из любой страны, заставь драться с «мессером» — и получишь бой с затягиванием «мессера» на горизонталь. Ничего другого не выйдет.

**— Как вам показалась кабина после И-16, обзор, бронестекло, бронеспинка?**

— Кабина, конечно, была больше, чем на И-16. Обзор вперед очень хороший. Вбок и особенно назад плохо. Фонарь напоминал фонарь И-16, много переборок и сдвигался назад. Он обзору вбок из-за переборок сильно мешал. Куда носом ни ткнешься — в переборку попадаешь. Мы поначалу перед боем его открывали для улучшения обзора. Потом, когда приноровились, стали закрытым оставлять, чтобы скорости не терять.

Удивила ручка. Как на бомбардировщике. Вверху такая толстая «баранка» имелась, а внутри ее две гашетки, рычажками. Чтобы все оружие задействовать, надо было двумя руками

работать. У основания ручка ходила только вперед-назад, а вправо-влево — «ломалась» посередине, отсюда на элероны шли цепочки Гали.

Бронестекло было и бронеспинка тоже была. Надежные.

Приборная доска на «харрикейне» проблем не создавала. Приборы все, конечно, в фунтах и футах. Но приноровились быстро. У нас на УТ-2 точно такое же расположение приборов было, только, естественно, в метрической системе, т. е. кто на УТ-2 летал, тем совсем просто было.

У нас были опытные летчики, так их, бывало, спрашиваешь: «А это что за прибор?» А он тебе: «Не обращай внимания. Этот прибор тебе в жизни не потребуется. Вот у тебя „высота“, „обороты“, вариометр, давление масла, температура — достаточно».

Надув еще был, тоже в фунтах. У них надув был со шкалой от — 4 до +12, по величине надува оценивали мощность двигателя. Авиагоризонт был не на всех самолетах, на части не было. Был прибор — аналог нашего «Пионера». Только в английском приборе были две стрелки, а не стрелка и шарик, как на нашем. Одна показывала крен, другая — «разворот-скольжение». Надежный прибор. Радиоконюпас не было.

На «харрикейне» стояли УКВ-радиостанции, шестиканальные. Надежные, хорошие станции. И приемники, и передатчики. Единственное, что было плохо, так это то, что у них микрофон был в кислородной маске. Сама маска и микрофон тяжелые, мешали в бою. Притянешь маску посильнее — она жмет, ослабишь — во время перегрузки маска съезжает. Передатчик был симплексно-дуплексный, т. е. переключение на «прием-передачу» можно было произвести кнопкой-тангеткой, а можно голосом, заговоришь, и передатчик сам включится, молчишь — слушаешь. Режим ты сам выбирал, в кабине специальная кнопка-переключатель была на голосовое управление или на тангетку. Так вот, все поначалу на голосовое управление перешли. Иногда в бою кто-нибудь заматерится: «Ах ты зараза! Ща я тебя!», передатчик включается, и летчик перестает слышать и другим передать нужную команду нельзя. Так потом на всех самолетах принудительно переключили управление рацией на тангетку, на секторе газа, а кнопку переключения на голосовое управление провололочкой законтрили.

Из-за микрофона кислородная маска всегда на лице была. Кислородное оборудование тоже работало надежно.

Шасси убиралось хорошо, удобно, специальной ручкой, гидравликой. Этой же ручкой управлялись и щитки.

### — Как вам вооружение «харрикейна» показалось?

— На «харрикейнах» было 8 и 12 пулеметов, по 4 и 6 в каждой плоскости. Пулеметы «Браунинг» 7,7 мм. По надежности аналог ШКАСу, поначалу часто давали задержки по причине запяления. К пыли были нестойкие. Мы с этим боролись так. Заклеивали все отверстия по кромке крыла перкалью, огонь открываешь — перкаль простреливается. Стали работать надежно. При стрельбе с дистанции 150 — 300 м эффективность их была малой.

По инициативе Б. Ф. Сафонова, который был командиром полка, на нашем полковом передвижном авиаремзаводе стали на «харрикейны» наше вооружение устанавливать. Был у нас такой рационализатор, Соболевский Борис, инженер по вооружению, вот он этим делом и занимался. Да у нас и другие умельцы такие были... Либо по две ШВАК в каждую плоскость, либо по ШВАК и БК. Потом англичане без особого скандала, для проформы, нам предъявили претензии, что, мол, как же так, без нашего разрешения и т. п. Ерунда. Все понимали, что они просто на всякий случай подстраховаться решили.

Хотя, если совсем близко подойти, можно было и «Льюисами» сильно ударить.

У меня командиром эскадрильи был Коваленко Александр Андреевич (уже умер, царство ему небесное), один из первых Героя Советского Союза получил, он был типичный украинец, расчетливый и спокойный. Я был у него ведомым. Это, кажется, в 42-м было. На Мурманск был большой налет, мы шестеркой поднялись. Так вот передают нам по радио (наведение тогда уже работало): «01-й! Группа 109-х!» Я хорошо «воздух видел», передаю ему: «Вижу 109-х!» А он спокойно так: «Добре. Ну, хлопци, пийшли „стодеветых“ бить». Потом передают: «01-й! Группа 87-х! Вам переключиться на 87-х!» А он опять спокойно: «Ну, хлопци, пийшли на „восемьдесят

семых“. На подходе к Мурманску мы их обнаружили, их было около 20, а то и больше. На большой скорости атаковали снизу. Вижу, Коваленко поставил „харрикейн“ почти вертикально и так со скольжением, с метров 50 одной очередью по „штукасу“ и ударил, с 12 пулеметов. Потом Коваленко сваливает в сторону, я тоже сваливаю и вижу, раздваивается „юнкере“, хвост в одну сторону, остальное в другую. Перерезал Коваленко „юнкерс“ на глазах у меня: „Почти уси патроны расстрелял“. Потом нам со станции радиоперехвата рассказали, что орали немцы: „Окружены советскими истребителями! Уничтожают!“ Мы в том бою вместе с другой шестеркой, что „мессеров“ связала, восемь самолетов сбили.

— *Я думал, это байка, вроде образного выражения, когда британские летчики во время «битвы за Британию» говорили, что перерезали пулеметным огнем немецкие самолеты?*

— Нет, «Браунингами» это можно было сделать, ну и, конечно, нашими ШКАСами, ведь ШКАС по скорострельности — уникальный пулемет. С близкого расстояния, метров с 50, батареей из 4 ШКАСов можно было крыло «отпилить», и такие случаи были. На таком расстоянии длинно бьешь, патронов не экономишь, плевать на разброс. Можно было и хвост отбить, и плоскость «отрезало» буквально.

Кстати, свой первый я сбил именно на «харрикейне». «Сто девятый». Вооружение еще английское стояло. Я тогда ведомым был, а он атаковал ведущего, но недотянул. Влез между мной и ведущим, я его и рубанул, буквально метров с 15 — 20.

— *Крыльевое расположение оружия не мешало?*

— Еще как мешало! Там между ближайшими стволами метра четыре. На рассеивание много пуль уходило, и «мертвая зона» была большая.

— *А с английскими пушками у вас «харрикейнов» не было?*

— Нет. Англичане пушки на «харрикейны» начали устанавливать намного позже нас, наш успешный опыт использовали.

— *РСы на «харрикейн» устанавливали?*

— Да. По четыре на плоскость.

— *Прицел?*

— Прицелы английские. Коллиматорные. Нормальные прицелы. Я ж говорю — мы вплотную подходили, там стрельба без особых упреждений.

— *Как вам английский двигатель, говорят, ненадежный был?*

— Двигатель был хороший, сам по себе мощный, но не терпел длительной работы на максимальных режимах, тогда быстро выходил из строя. Двигатель очень чисто работал, причем там были патрубки с пламегасителями, установлены как глушители, это очень удобно, глаза летчику не слепит. Наши машины в этом плане значительно хуже были.

При отрицательной перегрузке движок захлебывался. Компенсационного бачка не было. Это очень плохо, потому что любой маневр должен выполняться с положительной перегрузкой. Мы усвоили эту особенность быстро, но поначалу, в горячке боя, забывали. Потом, с опытом, уже никогда такого не допускали, т. к. резкое ослабление тяги неожиданно для тебя изменяет маневр, а в бою это очень опасно. Высотность у него была такая же, как у И-16. Винт у него был изменяемого шага, но с деревянными лопастями. Шаг вручную менялся, рычагами и тягами. Трудностей не представляло. Для обслуживания винтов в авиаэскадрилье был один техник по винту на 4 самолета.

Планер неважный был, тяжелый. Конечно, слабоват был двигатель для такого планера.

Про планер вот что еще надо сказать. У «харрикейна» был очень легкий хвост. Мы базировались на песчаных, недостаточно уплотненных аэродромах, обязательно техник или моторист должен был сесть на хвост, рулили обязательно с пассажиром на хвосте. У нас даже взлетали с техником на хвосте. Был у нас такой техник Руденко, так он летал по кругу на хвосте.

Сидел спиной вперед и не успел соскочить, так пробил руками дюраль на киле, вцепился и сидел, так с ним летчик и посадил самолет. Были случаи, когда срывались с хвоста и гибли. Горючего хватало на 120 — 130 мин.

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

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

— **Маршал Г. В. Зимин в своих мемуарах написал, что «вести бой на „харрикейне“ все равно, что вести бой верхом на птеродактиле». Уникальный, говорил, в аэродинамическом плане самолет, на пикировании скорость не набирает, на кабрировании моментально теряет.**

— Все правильно. Точно «птеродактиль». У него был толстый профиль. Динамика разгона очень плохая. По максимальной скорости он, пожалуй, был побыстрее И-16, но пока он эту скорость наберет, много чего произойти может. На дачу рулей он не запаздывал, но все получалось как-то плавно, медленно. И-16 — только рули положил, то сразу перевернулся, рывком, а этот «горбатый» очень медленный был.

Подъемная сила у него была хорошая, поэтому скороподъемность с И-16 сопоставима.

Горизонтальная маневренность у него очень хорошая была. Если четверка встала «в круг» — разорвать невозможно. Не могли немцы вписаться.

Вертикальная маневренность очень плохая, толстый профиль. В основном мы старались вести бои на горизонталях, на вертикаль мы не шли. У «харрикейна» мал разбег был, опять же из-за толстого крыла. По ТТХ «харрикейн» немножко уступал «мессеру» Me-109E, главным образом на вертикали, а на горизонтали не уступал нисколько. Когда пошли Me-109F, то «харрикейн» стал уступать сильно, но воевали. Горел «харрикейн» быстро и хорошо, как спичка — дюраль был только на крыльях и киле, а так перкаль. И-16 горел хуже. На «харрикейне» я где-то 20 боевых вылетов сделал и провел где-то 3 — 4 воздушных боя. Потом пересел на P-40.

— **Вы говорите, что в бою «харрикейна» против «мессера» надо затянуть противника на горизонталь, а как это сделать? Вы же сами говорите, что активного боя «харрикейн» «мессеру» навязать не мог.**

— Совершенно верно. Если немцы не хотели принимать бой, то ничего в этом случае нельзя было сделать, они уходили, и все. Но если противник сам активно пытался вести бой, то тут можно было попробовать — использовать желание немецкого летчика тебя сбить. Немцы «жадные» до «сбитых» были.

Вот становимся мы в эту «карусель», а немцы парами сверху. «Круг» они разорвать не могут, ждут, когда кто-нибудь из круга выскочит. И ты их ожидания оправдываешь, провоцируешь немца на атаку, делаешь вид, что ты оторвался вроде, «ой, какой я неловкий, вылетел из „круга“!». Для немца такой оторвавшийся — самый лакомый кусок. Немец сверху на тебя. Поскольку горизонтальная маневренность у «харрикейна» очень хорошая, ты ее и используешь, сразу назад в «круг» с максимальным разворотом. В «круг» немец сунуться не может (а если сдуру сунется, тут ему и конец), проскакивает или отворачивает в сторону, тут уже ты его ловишь, бьешь в бок. На «харрикейне» по-другому боев с «мессерами» вести было просто невозможно. Все бои проходили в таком ключе. Главное — рассчитать все правильно и заскочить в «круг» не раньше и не позже, тогда и твоя контратака будет иметь шанс на успех. Ну а если ты в расчете ошибся и в «круг» зайти не успел, считай, что тебя сбили. Немцы были бойцами серьезными, таких ошибок не прощали.

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

— В начале войны все перечисленные тобой качества у немецких летчиков были очень сильны. Они пилотировали очень хорошо, стреляли великолепно, практически всегда

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

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

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

Эта нехватка хорошо обученного летного состава привела к тому, что к середине 1943 года в Люфтваффе сложилась такая ситуация, что наиболее опытных летчиков-асов немецкое командование сводило в специальные отдельные группы, «гоняя» их по разным фронтам, на наиболее ответственные участки. Остальные же части укомплектовывались обычными летчиками, подготовленными неплохо, но и нехорошо, а так — посредственно. Такие «крепенькие середнячки». В 1943-м большинство немецких летчиков нам уступало в маневренном бою, немцы стали хуже стрелять, стали нам проигрывать в тактической подготовке, хотя их асы были очень «крепкими орешками». Еще хуже летчики у немцев стали в 1944-м, когда средний немецкий летчик стал из породы «скороспелых» (ускоренной подготовки) — плохо пилотировал, плохо стрелял, не умел взаимодействовать в бою и не знал тактики. Могу сказать, что «смотреть назад» эти летчики не умели, часто они откровенно пренебрегали своими обязанностями по прикрытию войск и объектов. Классические маневренные воздушные бои эти летчики вели очень редко и только если им удавалось создать серьезное (раза в два-три) численное преимущество. При равных силах бой они вели очень пассивно и нестойко, одного-двух собьем, остальные разбегаются. У нас на Севере последние тяжелые затяжные воздушные бои мы вели в первой половине 1943 года с группой Шмидта. Это был известный немецкий ас, по данным разведки, у него в группе были летчики, у каждого из которых на личном счету было не меньше сорока побед. Мы «рубались» (другого слова не подберешь) с ними недели две, выбили их капитально, но и сами имели серьезные потери. Насколько знаю, самого Шмидта во время этих боев сбивали дважды. Мюллера мы сбивали именно тогда, он в этой группе Шмидта был. Потом эту группу вывели на переформирование и пополнение, после чего ее перебросили на более ответственные участки, и на Север она уже не вернулась. После этого «серьезных» летчиков у немцев на нашем фронте почти не осталось, только посредственные. Да и численно нам немцы уступали. В основном они все старались делать на уровне «ударил — убежал» или «бомбы бросил — убежал». С середины 1943-го и до конца войны мы господствовали в воздухе, стали больше летать на свободную «охоту», периодически их «ловили» и устраивали им хороший «разгон», показывали им, «кто в небе хозяин».

**— Вот эти немецкие «скороспелые» летчики, они уровень подготовки имели лучшие или хуже, чем вы после авиаучилища?**

— Хуже. Нас-то хоть пилотировать научили. А эти такой «молодняк»! Их нам на растерзание кинули! Эти немцы вообще ничего не умели. Подозреваю, что и взлетали, и садились они тоже плохо. Мы их много сбивали.

**— Известно, что у немцев группа истребителей часто делилась на аса и его «команду обеспечения и прикрытия». Насколько часто немцы применяли этот метод и какие, на ваш взгляд, есть недостатки у этого метода ведения боя?**

— В первую половину войны немцы очень широко применяли тактику — «один-два бьют, а шестеро их прикрывают». Было такое и в конце войны, но значительно реже. Из самых

известных, работающих с «группой прикрытия» у нас на Севере, это был Мюллер.

Потом, когда Люфтваффе стали испытывать серьезную нехватку истребителей, то они от этого метода были вынуждены отказаться. Уж очень он «затратен» по количеству задействованных машин. Ведь летчики, занятые на прикрытии аса, уже ничего другого делать не могут. Вот атакуют они наши «бомберы», мы, естественно, прикрываем. Мы когда поопытнее стали, с «группой прикрытия» уже не связывались, а сразу организовывали атаку на аса. И тут же вся его «команда» бросает бомбардировщики и бросается на нас, а нам только это и надо. Наша-то основная задача — «бомберов» прикрыть — и получается, что немцы своей тактикой сами помогают нам нашу задачу выполнить. Конечно, личный счет таким методом, с помощью «команды», можно «настрелять» астрономический, но с точки зрения стратегии этот метод порочен.

Вообще-то этот метод можно применять, но только если у тебя серьезное численное превосходство, точно также, как и «свободную охоту». Мы ведь тоже под конец войны стали много на «свободную охоту» летать, у нас численное преимущество, могли себе это позволить. Идем четверкой, как правило, на бреющем полете. Уже знали, где коммуникации проходят, где транспортные самолеты летают. Подходим, ударили и сразу уходим. Когда нас мало было, на «свободную охоту» не летали.

**— Скажите, а 1942 году хоть какие-то слабые стороны немецких летчиков-истребителей были?**

— Вот таких, чтобы в глаза бросались, не было. Очень расчетливые были, не любил рисковать. Сбивать очень любили. Они этим зарабатывали. Нам тоже за сбитые платили, но у нас заработок на последнем месте стоял, а у немцев не так... Сбил — получи «денежку», баки подвесные не сбросил — тоже заработал. Нас несколько раз атаковали немецкие истребители с несброшенными подвесными баками, и мы не могли понять, почему перед атакой летчик баки не сбросил? Потом пленные объяснили, что за привезенные обратно баки летчику чего-то выплачивают — то ли их полную стоимость, то ли ее часть. Вот так они и бои вели, чтобы наверняка сбить, а самому целым остаться.

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

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

— Тут уж когда как, раз на раз не приходится. Есть такие бои, где надо драться «до последнего», никакого «следующего раза». Например, защита объекта или конвоя от атаки бомбардировщиков, прикрытия своих «бомберов». Здесь умри, а прикрытия обеспечи, без всякого «следующего раза». И все-таки был у немецких летчиков-истребителей один крупный недостаток. Могли немцы в бой ввязаться, когда это совсем не нужно. Например, при прикрытии своих бомбардировщиков. Мы этим всю войну пользовались, у нас одна группа в бой с истребителями прикрытия ввязывалась, «на себя» их отвлекала, а другая атаковала бомбардировщики. Немцы и рады, шанс сбить появился. «Бомберы» им сразу побоку и плевать, что другая наша группа эти бомбардировщики бьет насколько сил хватает. Вообще у меня сложилось впечатление, что бомбардировщики не были приоритетны в Люфтваффе. Там приоритет был за истребителями и разведчиками. Одним невероятная свобода действий, другим самое лучшее прикрытия. А бомбардировщики — это так, «утюги». Мол, у них стрелки есть — отобьются, а не отобьются — сами виноваты. Формально немцы свои ударные самолеты прикрывали очень сильно, но только в бой ввязутся, и все — прикрытия побоку, довольно легко отвлекались, причем на протяжении всей войны. А в начале войны немцы в такие отвлекающие бои ввязывались невероятно легко, поскольку наши истребители всегда были в меньшинстве и по ТТХ наши машины уступали. Т. е. шанс сбить кого-нибудь у немецких летчиков был большой. Они и рады были в любой бой ввязаться, только повод дай. Видно, очень хорошие деньги за каждый сбитый платили. Меня эта «легкость» до сих пор удивляет.

На мой взгляд, свобода, которой располагали немецкие летчики-истребители — это «лазейка» — попытка заинтересовать истребителей действовать более активно. По большому

счету, ничего хорошего эта мера за собой не несет. Понимаешь, в тех местах, где решается судьба войны, летчику летать никогда не хочется. Его туда посылают приказом, потому, что сам летчик туда не полетит, и по-человечески его понять можно — жить всем хочется. А «свобода» дает летчику-истребителю «законную» возможность этих мест избегать. «Лазейка» в «дыру» превращается. «Свободная охота» — это самый выгодный способ ведения войны для летчика и самый невыгодный для его армии. Почему? Потому, что почти всегда интересы рядового летчика-истребителя в корне расходятся с интересами как его командования, так и командования войск, которых авиация обеспечивает. Дать полную свободу действий всем летчикам-истребителям — это все равно, что на поле боя дать полную свободу всем рядовым пехотинцам — где хочешь окапывайся и когда хочешь стреляй. Это глупость. Не может знать пехотинец, где и когда он наиболее необходим, нет у него возможностей поле боя целиком видеть. Точно также и летчик-истребитель — рядовой воздушной войны — редко когда может правильно оценить, в каком месте и когда он наиболее необходим. Тут правило простое действует — чем меньше у тебя истребителей (да и вообще самолетов), тем более централизованного управления они требуют, а не наоборот. Меньшим числом, но только там, где необходимо, и только тогда, когда необходимо, не отвлекаясь на решение второстепенных задач.

Надо сказать, что в Люфтваффе этот момент «свободной охоты» использовался очень сильно в первую половину войны, когда у них было численное превосходство, во вторую половину — меньше.

Другое дело, что и пренебрегать «свободной охотой» тоже нельзя. Нам, на отдельных участках, немецкие «охотники» наносили очень серьезные потери, особенно в транспортной авиации.

Надо также сказать, что после воздушных боев на «Голубой линии» Люфтваффе постепенно утрачивали господство в воздухе, и к концу войны, когда господство в воздухе было утеряно окончательно, «свободная охота» осталась единственным способом ведения боя немецкой истребительной авиацией, где они достигали хоть какого-то положительного результата. Где-нибудь «в сторонке» от основных боев кого-нибудь подловить. Тут уже вопрос стоял так — нанести противнику хоть какой-нибудь урон. О серьезном влиянии такой «охоты» на ход войны говорить не приходится.

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

— Нет, такой прямой зависимости нет.

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

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

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

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

Немцы тоже не дураки. Одна группа нас боем вяжет, а другая выжидает. «Бомберы»

уходят на максимальной скорости, а мы пока туда-сюда, пока одного-другого отбил, все — уже догнать бомбардировщики не можем. Ну, а как только бомбардировщики от группы прикрытия оторвались, то сразу становятся хорошей добычей для истребителей противника. В этом случае мы по радио призывали уменьшить скорость всей группы бомбардировщиков, чтобы истребители заняли свои места.

Со временем мы взаимодействие с бомбардировщиками наладили очень хорошее, и такие случаи «отставаний» стали редкостью. Научились и с летчиками бомбардировщиков взаимодействовать — стали они требуемую скорость выдерживать, и со стрелками — кто какую полусферу защищает. Обычно делали так: мы защищаем верхнюю полусферу, стрелки — нижнюю. Немцы пытаются атаковать сверху — мы их гоним. Они вниз и снизу — их стрелки «поливают». Они вверх — там их снова мы встречаем. Хорошо получилось.

**— Вы сказали, что к концу войны немецкие летчики часто откровенно пренебрегали своими обязанностями по прикрытию войск и объектов. В чем это выражалось?**

— Например. Прикрываем мы штурмовики. Появляются немецкие истребители, «крутятся», но не атакуют, считают, что их мало. «Илы» обрабатывают передний край — немцы не нападают, концентрируются, стягивают истребители с других участков. Отходят «илы» от цели, вот тут и начинается атака. К этому времени немцы сконцентрировались и заимели численное превосходство в два-три раза. Ну, а какой в этой атаке смысл? «Илы»-то уже «отработали». Только на «личный счет». И такое было часто. Да бывало и еще «интереснее». Немцы могли вот так «прокрутиться» вокруг нас и вообще не атаковать. Они ж не дураки, разведка у них работала. «Красноносые» «кобры» — 2-й ГИАП ВМС КСФ. Ну, что они, совсем безголовые, с элитным гвардейским полком связываться? Эти и сбить могут. Лучше дождаться кого-нибудь «попроще». Очень расчетливые.

**— На ваш взгляд, чем объясняется такая тяга немецких летчиков к увеличению личного счета?**

— Для нас такое было в диковину. Знаешь, когда Мюллера сбили, его ведь к нам привезли. Я его хорошо помню, среднего роста, спортивного телосложения, рыжий. Удивило то, что он был всего лишь обер-фельдфебелем, это-то при больше чем 90 сбитых! Еще, помню, удивился, когда узнал, что его отец простой портной. Так вот, Мюллер, когда его спросили о Гитлере, заявил, что на «политику» ему наплевать, собственно к русским он никакой ненависти не испытывает, он «спортсмен», ему важен результат — настрелять побольше. У него «группа прикрытия» бой ведет, а он «спортсмен», захочет — ударит, захочет — не ударит. У меня сложилось впечатление, что многие немецкие летчики-истребители были вот такими «спортсменами». Ну и опять же — деньги, слава.

Он еще очень возмущался — как-то подбитым заходил на посадку, когда кто-то из наших по нему начал стрелять. Он говорил, что это не по-рыцарски — расстреливать подбитого на посадке. А мы ему: «А наших летчиков, выпрыгнувших с парашютом, расстреливать в воздухе — это по-рыцарски?!»

Мюллер никак поверить не мог, что его Коля Бокий сбил. Коля был чуть ли не наголову его ниже и в плечах заметно уже. У нас командир бригады был Петрухин, резкий мужик, так он сказал Бокию: «Дай ему по морде, да так, что бы он с „катушек слетел“, тогда поверит!» Посмеялись. Немецкие летчики всегда просили показать того, кто их сбил, и, когда им показывали, почти всегда не верили. «Чтобы вот этот?! Меня?!»

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

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

**— Как вы оцениваете оперативное управление частями Люфтваффе?**

— Очень высоко. Мастерство высочайшее, особенно в первой половине войны. Да и

потом хуже ненамного.

Немцы очень хорошо маневрировали авиацией. И своими ударными группами, и своими истребителями. На направлениях главного удара они сосредотачивали большое количество авиации, на второстепенных же направлениях в этот момент проводили отвлекающие операции. Немцы старались превзойти нас стратегически, в кратчайший срок подавить нас массой, сломить сопротивление. Надо отдать им должное, они очень смело перебрасывали части с фронта на фронт, у них почти не было «закрепленных» за армиями авиационных частей. На участке, где у них в этот момент было меньшинство, проводили демонстративные вылеты, очень талантливо изображали активность и численность, показывали, что они сильны и способны мощно атаковать.

— *Вы сказали, что после «харрикейна» пересели на P-40. На каких типах P-40 вы обучались? На каких пришлось воевать?*

— Воевал на P-40 «киттихаук», и на P-40 «томахаук». Первые пошли P-40 «томахаук». Обучались на них по обычной методе, поэскадрильно. Поговорил, посидел в кабине, порулил пару раз — и на взлет. «Жить захочешь — сядешь». В дня три-четыре уложились. Мы же боевые летчики были, не курсанты зеленые.

У нас довольно долго полк на смешанной матчасти летал, одна эскадрилья на P-40, другая на «харрикейнах». Первые 10 P-40 нам штатно пришли и 11-й «вэвээсники» подарили лично Сафонову. Окончательно полк перевооружился на P-40 уже после его гибели.

— *Разница между этими типами существенная была?*

— Основная разница была такая. Мы начали воевать на «томахауках», и выяснилось, что у него хотя и передняя центровка, но не ярко выраженная. Если во время пилотажа ручкой резко работаешь — вначале на себя, а потом резко отдаешь, то «томахаук» начинал выделывать т. н. «голова—ноги», проще говоря — кувыркался. Судя по всему, для американцев это кувырkanie было такой же неприятной неожиданностью, как и для нас. Для того чтобы разобраться с этим явлением, приезжал из Москвы американский летчик-испытатель, посмотрел-полетал, все точно — кувыркается. И когда позже пошли «киттихауки», то выяснилось, что у них хвост на 40 см стал длиннее, передняя центровка стала выраженной и кувырkanie прекратилось. Отличались «киттихауки» и формой фюзеляжа, хотя кабина осталась прежней. Часть машин к нам приходила в желтом камуфляже, видимо, предназначались для Африки.

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

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

Кабина была свободная, высокая. Поначалу даже неприятно было, по пояс в стекле, там край борта почти на уровне пояса располагался. Бронестекло и бронеспинка были мощные. Обзор был хороший, особенно у «китти-хаука», у него более каплевидный фонарь был. Фонарь сдвигался интересно — вращением специальной ручки. Правда, у него аварийный сброс был.

Ручка была почти как на наших истребителях, с гашетками пулеметов, и рядом (как сейчас рычаг тормозов) была гашетка, которой пользовались при выпуске и уборке шасси и щитков. Поставишь кран на выпуск и нажимаешь на гашетку, шасси убираются, также действуешь и на уборку.

Радиостанция была хорошей. Мощной, надежной, но на КВ. Сафонов, когда на «томахаук» сел, то он ведь «харрикейновскую» станцию себе поставил, потому что половина полка еще на «харрикейнах» летала, а там рации УКВ были. Так и летал с двумя станциями. На американских станциях уже был не микрофон, а ларингофон. Хорошие ларингофоны, маленькие, легкие, удобные.

У наших «томахауков» и «киттихауков» вооружение было различным. «Томахауки» вооружены были четырьмя пулеметами — двумя синхронизированными и двумя плоскостными. Какие пулеметы были установлены в плоскостях, сейчас уже не помню, для облегчения самолета их быстро снимали, а синхронизированные пулеметы были «Браунингами» 12,7 мм. Мощные, надежные, хорошие пулеметы. «Киттихауки» имели вооружение из шести

плоскостных пулеметов, тоже «Браунингов» 12,7 мм. Со временем, довольно быстро, и на «киттихауках» для облегчения сняли пару пулеметов, воевали с четырьмя. Отсутствие пушек трагедией не было. Когда были «томахауки» с двумя пулеметами, конечно, хотелось, чтобы пулеметов было побольше, у «киттихауков» четырех, стало хватать. Ну и «почерк», конечно, — огонь с малой дистанции, в упор.

Потом много Р-40 стали использовать в качестве топмачтовиков и легких бомбардировщиков. Наш полк задачи по воздушному прикрытию выполнял, а вот соседний 78-й ИАП занимался топмачтовым бомбометанием, штурмовками. Мы когда на «кобры» стали перевооружаться, наши Р-40 им передавали. На их Р-40 ставили наши бомбодержатели, под наши бомбы. Точнее, заменили американские, они уже стояли, но отечественные бомбы на них не подвешивались. Помню, фюзеляжный бомбодержатель двойного назначения был, под бомбу или подвесной бак. Бомбодержатели легко поменялись, за несколько часов, а прибор сброса оставили американский.

Р-40 хорошую бомбовую нагрузку нес — 450 кг. По ФАБ-100 на плоскостях и ФАБ-250 под фюзеляжем. Вот идут ребята из 78-го с бомбами, а мы до момента сброса бомб их прикрываем, чтобы не сбили, а после сброса — они уже и сами кого хочешь завалят.

Прицел был американский. Коллиматорный. Нормальный прицел.

На Р-40, кроме бомбодержателей, ничего отечественного не ставили.

#### **— Двигатель Р-40 — мощность, надежность, высотность?**

— У «томахауков» двигатели «Аллисон» были, не очень хорошие, хотя сами по себе мощные. Как погоняешь на полных оборотах, на тяжелых режимах, так он начинает «давать стружку». Но тут, видимо, была и наша вина, как говорится, не хватало «масляной культуры». Потом американцы двигатель доработали, и на «киттихауках» двигатели пошли помощнее и более надежные.

У нас также масляная культура повысилась, появились маслогрейки, фильтрация, специальные заправочные средства. У нас на маслогрейке было чище, чем в санчасти. Инженер полка бдил! Все в белых халатах, коврики резиновые, подъезды бетонные, с песком и пылью боролись, близко не подпускали. Масло дважды-трижды фильтровали в маслогрейке, да на маслозаправщике два фильтра. Даже на «пистолете» маслозаправщика полагалось два чехла иметь — белый тонкий и поверх него толстый, брезентовый. В принципе маслокультуру пришлось повышать, уже летая на «харрикейнах», его двигатель тоже чувствителен к маслу был, а с «Аллисонами» пришлось поднять маслокультуру очень высоко, а то ведь как раньше заправляли — бидон и воронка!

По мощности, конечно, к планеру Р-40 хотелось бы движок посильнее, но по-настоящему заметный недостаток тяговооруженности стал ощутим только к концу 1943 года.

#### **— Специальный форсажный режим был?**

— Форсажа как такового не было, но был особый режим, называемый «фулл рич» — подача переобогащенной смеси, это специально делалось для особо тяжелых режимов, но этой системой не злоупотребляли. У него этот переключатель подачи три положения имел. «Мин» — для экономичного полета. «Авто рич» — для обычного. «Фулл рич» — для тяжелого. Большинство полетов выполнялось на «авто». Над морем или при барражировании мы обычно ставили промежуточное положение между «авто» и «мин». И экономично, и достаточно высокую скорость удается держать. Эти режимы работали на всех высотах. На «фулл рич» — двигатель поддымливал, но тяга была хорошая. И высотность двигателя была намного выше, чем у «харрикейна» — до 8 тысяч набирал свободно. На 4 — 5 тысячах был особенно хорош.

#### **— Какой был винт?**

— Винты у Р-40 двух видов были. Электрический, у него шаг электромотором регулировался, и механический, как обычно, рычагами и тягами. Электрический винт был автоматическим, объединенного управления газом и шагом. На секторе газа реостат стоял, и движением рычага шаг регулировался автоматически. Электрический винт был на «томахауках», на последних «киттихауках» уже шли винты механические. Винты надежные, и

тот, и тот.

— **Как вы бы оценили скорость, скороподъемность, динамику разгона, маневренность P-40? Вас устраивало?**

— Повторюсь, P-40 значительно превосходил и «харрикейн», и И-16, был на порядок выше.

Собственно говоря, со всеми типами «мессеров» P-40 дрался на равных, почти до конца 1943 года. Если брать весь комплекс ТТХ, то P-40 «томахаук» был равен Me-109Ф, а «киттихаук» чуть лучше. Скорость, вертикальная и горизонтальная маневренности у него были хорошие, с самолетами противника вполне сопоставимые. По динамике разгона P-40 был чуть тяжеловат, но когда припробовишься к двигателю, то нормальный.

Когда пошли поздние типы Me-109Г и ФВ-190, P-40 «киттихаук» стал немного уступать, но немного. Опытный летчик бой с ними вел равный. На P-40 я провел 10 — 12 воздушных боев и в общей сложности где-то 50 боевых вылетов. Потом полк в очередной раз сменил матчасть на P-39 «Аэрокобра».

— Вот я процитирую вам М. Спика, это очень авторитетный военный авиационный историк:

«... Частьм ВВС, размещенным на Мальте и в пустынях Северной Африки, приходилось довольствоваться второсортными самолетами. Вначале это были бипланы Глостер „Гладиатор“ и потрепанные в боях „Харрикейны“. Затем на вооружение поступили, соответственно, в июне 1941 и в апреле 1942 года истребители „Кертисс P-40“, „томахаук“ и „киттихаук“. Признанные непригодными для выполнения своих истребительных функций в Европе, они были направлены в пустыню, где вполне могли противостоять большинству итальянских машин, ХОТЯ И НЕ ВЫДЕРЖИВАЛИ СРАВНЕНИЯ (выделено мной. — А. С.) с немецкими Me-109Е и Ф. То же самое относится и к истребителю „Харрикейн ПС“, который, несмотря на более мощный мотор „Мерлин“ и исключительно сильное вооружение, состоящее из четырех 20-мм пушек „Испано“, также уступал по летным характеристикам лучшим германским самолетам. Лишь в марте 1942 года начали поступать на фронт первые „Спитфайры V“, сначала на Мальту, а затем в эскадрильи, расположенные в пустыне. Но к тому времени подразделения Люфтваффе приступили к перевооружению на более совершенные машины — „Мессершмитты Me-109Г...“

(цитирую по: М. Спик. «Асы Люфтваффе». Смоленск. Русич. 1999. А. С.)

**На ваш взгляд, почему такая различная оценка этого истребителя?**

— То, что союзники считают, что на P-40 вести воздушный бой нецелесообразно и почти невозможно, я узнал еще во время войны. У нас же P-40 считался вполне приличным истребителем. Когда мы стали эксплуатировать P-40, то сразу выявили у него два недостатка, которые снижали его ценность как истребителя.

1. P-40 был «туповат» на разгоне, медленно скорость набирал. Слабая динамика разгона, а отсюда и низковатая боевая скорость.

2. Слабоват на вертикали, особенно «томахаук».

И то и другое было следствием недостаточной тяговооруженности. Мы поступили просто. Первый недостаток устранили тем, что стали держать обороты «повыше», летать на повышенных скоростях. Второй — облегчили самолет, сняв пару пулеметов.

И все. Истребитель стал «на уровне». Теперь уже все от тебя самого зависело, главное — не «зевай», да ручкой работай поинтенсивней. Правда, надо сказать, двигатели от наших «непредусмотренных» режимов у него «летели», 50 часов работы — это был предел, а часто и меньше. Обычно двигателя хватало часов на 35, потом меняли.

Я считаю, что основная разница в оценке боевых возможностей P-40 идет от того — что мы и союзники совершенно по-разному эксплуатировали самолеты. У них — вот как в инструкции написано, так и эксплуатируй, в сторону от буквы инструкции ни-ни.

У нас же, как я говорил выше, главное правило — взять от машины все, что можно, и еще немного. А вот сколько его этого «все», в инструкции не напишут, часто даже и сам конструктор

самолета об этом не догадывается. Это только в бою выясняется.

Кстати, все сказанное и к «аэрокобре» относится. Если бы мы летали на тех режимах, что американцы в инструкции указали — посбивали бы нас сразу, на «родных» режимах истребитель был «никакой». А на «наших» режимах нормально вели бой хоть с «мессером», хоть с «фоккером», но, бывало, 3 — 4 таких воздушных боя, и все — «меняй двигатель».

— *Вы не могли бы привести пример воздушного боя на P-40? Такого показательного, какой бы вы на «харрикейнах» привести бы не смогли.*

— Могу. Этот бой произошел примерно в то время, когда мы окончательно перевооружились на P-40, «харрикейнов» в полку уже не осталось. Мы четверкой «томахауков» вступили в бой с шестеркой Me-109Ф. Мы сбили троих, не потеряв ни одного своего. Тут мы применили правильную тактику, и самолеты не подкачали. Дело было так. Мы шли на высоте 3 — 4 тысячи, а немцы, на Me-109Ф, были метров на 500 ниже. Мы атаковали внезапно, со стороны солнца, на хорошей скорости, они нас не видели. Мы сразу сбили двоих. Осталось их четверо. Они здорово подрастерялись, «рассыпались» на пары и попытались навязать нам бой на вертикалях, рассчитывая на превосходство «мессера» в этом маневре. Мы тоже разделились. И пошел бой «пара против пары», ну это же «наш» бой! Мы сразу же сбили третьего, поскольку в маневренном бою мы оказались явно сильнее, на горизонталях P-40 превосходил «мессер» и на вертикали не уступал (запас скорости у нас был хороший). Тут они совсем упали духом — врассыпную, форсаж и на крутом пикировании оторвались.

На «харрикейнах» мы бы просто не сумели навязать противнику такой активный наступательный бой. Главная сила P-40 — скорость!

На «томахауке» я сбил Me-109Ф. Я ведомым был, немец атаковал моего ведущего, меня то ли не увидел, то ли просто в расчет не принял. Видимо, все-таки не видел.

Я-то его издалека разглядел. Вижу, заходит он на моего ведущего. Я уже опыт неплохой имел, возможности и привычки немецких летчиков знал хорошо. Будь у меня опыта поменьше, я бы обычный заградительный огонь открыл, просто отогнал бы фрица, и все, но я решил его сбить. Примерно рассчитал, откуда он огонь будет открывать, и построил свой маневр так, чтобы его подловить. Конечно, это был серьезный риск. Ошибусь — потеряю ведущего, позор — несмыаемый! Вот и пришлось маневрировать с таким расчетом, чтобы ведущего не терять и в любой момент можно было бы открыть заградительный огонь. В общем, когда немец вышел на позицию открытия огня, а это в метрах 100 сзади от моего ведущего, я был в метрах 25 сзади от немца. Я огонь открыл раньше, опередил... Два крупнокалиберных пулемета, в упор... Это сейчас рассказывать долго, а в бою это все в секунды уложилось.

И меня на P-40 один раз серьезно подбили, но до аэродрома я дотянул. Я был ведущим пары, на P-40 «томахаук», прикрывали штурмовиков. Идем. Появились «мессеры».

Вижу, пара «мессеров» заходит в атаку, я им навстречу, в лоб. Ракурс вышел очень неудобный, но даю короткую очередь, не столько, чтобы попасть, сколько показать: «Я тебя вижу, отваливай!»

Обычно немцы отваливали, а тут смотрю — немец-ведущий дымком покрылся, ну, огонь открыл. Я еще успел подумать: «Не попадет» — и тут вспышка, грохот, треск, дым! Несколько секунд ступора, потом прихожу в себя. Так — лечу, истребитель трясет, приборная доска вдребезги, вся посечена осколками. Подергал ручку, поработал педалями — машина управляется, но триммер не работает.

Стал разбираться, почему трясет? Выяснилось, что винт «затяжелел» и «облегчаться» не хочет ни в какую. Сбросил обороты, «блинчиком» развернулся и на бреющем долетел до своего аэродрома. Там уже выяснилось, что попал в меня «мессер» двумя снарядами. Первый попал в кок винта и вывел из строя механизм управления шагом, а второй — точно в кабину, в левый борт. И только на земле понял, что вся левая сторона тела (но в основном рука и бедро) посечена мелкими осколками. С сотню осколков я получил. А ведь пока летел, даже особой боли не чувствовал. Нет, понимал, что ранен, но не думал, что так сильно. Правда. Спасла меня одна интересная конструктивная особенность P-40. У него триммер управлялся такой крупной, сантиметров 8 — 10 в диаметре, стальной шестерней, и толщина у нее была сантиметра 1,5 — 2 от нее уже на триммера шла цепочка Гали. Эта шестерня как раз была под левую руку. В нее и

попал немецкий снаряд. Шестерню снаряд не пробил, и из-за этого все осколки пошли не вглубь кабины, а вдоль левого борта. Мне досталось по касательной.

Меня в Североморск, в госпиталь ВВС. Часть осколков, что покрупнее, вынули, а большая часть, мелкие, до сих пор в теле сидят. Слава богу, глубоко проникших было совсем мало. Пролежал несколько дней, и тут повезли в госпиталь спасенных с конвоя PQ-17, почти всех с переохлаждением. Ими тогда все госпитали и больницы заполнены были. Меня и спросили, мол, не против ли я, чтобы меня выписали на долечивание в нашу санчасть? Каждая койка была на счету. Конечно, я был только «за».

Как только вернулся, сразу продолжил полеты, особо не долечивался. Я ж опытный летчик был, не салага, кому воевать, как не мне.

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

— На «кобре» я начал летать с ноября 1942-го. Первые самолеты мы получали в Москве. Собирали и на них же учились. Это были P-39Q, наверное, 1-го или 2-го типа, из «английского заказа». В желтом камуфляже. Учили серьезно. Инструкторы, литература самая разная. С переучиванием уложились быстро, дней в пять-шесть. Потом уже нам «кобры» перегоняли или мы брали в Красноярске, это были типы Q-5, Q-10, Q-25, Q-30 и Q-35. Эти уже специально для СССР делались. Мы всю войну только на серии «Q» воевали.

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

— **Кабина как вам показалась?**

— После P-40 показалась тесноватой, но она была очень удобной.

Обзор из кабины был превосходный. Приборная доска очень эргономичная, со всем комплексом приборов, вплоть до авиагоризонта и радиокompаса. Там даже такой писсуарчик был, в виде трубочки. Захотелось тебе пописать, вынул ее из-под сиденья — и пожалуйста. Даже держатели для ручки и карандаша были. Бронестекла были мощные, толстенные. Бронеспинка тоже толстая. На первых шли бронестекла и переднее, и заднее, но бронеспинка была без бронезаголовника (заднее бронестекло его роль выполняло). На последних, это где-то начиная с Q-25, заднего бронестекла не было, но бронеспинка стала с бронезаголовником.

Кислородное оборудование было надежным, причем маска была миниатюрная, только-только рот и нос закрывала. Мы маску только на высоте надевали, после 20 тыс. футов, обычно она на пулемете лежала.

Радиостанция было мощная и надежная, КВ. Принимала-передавала очень чисто.

— **Какое вооружение было, пулеметы, пушки, прицел?**

— У первых «кобр», что в Москве получили, стояла 20-мм пушка «Испано-сюиза» и два крупнокалиберных пулемета «Браунинг», синхронизированные, под капотом.

Потом пошли «кобры» с 37-мм пушкой M-6 и с четырьмя пулеметами, двумя синхронизированными и двумя плоскостными. Крыльевые пулеметы снимали сразу, поэтому вооружение было — пушка и два пулемета.

На «кобрах» были интересные перезарядка и спусковой механизм пушек — гидравлические. Поначалу, на «английском варианте» «кобры», с ними здорово намучились, «гидравлика» замерзала. Видимо, эти «кобры» предназначались для Африки, потому что гидросмесь густела и отверстия в гидроцилиндрах забивала. Так наши умельцы гидросмесь заменили на отечественную и отверстия в диаметре увеличили. Стала перезарядка работать нормально. Впрочем, на этих «кобрах» вся «гидравлика» замерзала, не только перезарядка.

Пулеметы взводились механически, рукой, специальной ручкой. Казенные части пулеметов в кабину выходили. Спуски у пулеметов были электрические.

Прицел был американский. Очень простой прицел — отражатель и сетка.

— **Если сравнивать 20-мм пушки — «Испано-сюизу» и ШВАК — то какая, на ваш взгляд, лучше?**

— Наша. Безусловно. ШВАК была на порядок-два надежнее. «Испано» требовала просто

невероятного качества обслуживания. Малейшее запыление, загустение смазки или еще какая-нибудь мелочь, и все — отказ. Очень ненадежная.

Баллистика у нашей пушки была лучше. Наша пушка обеспечивала более настильную траекторию стрельбы, а это много значит, когда прицеливаешься. Вот на «яках» — там и прицела не надо было, трасса почти прямая, наводи и стреляй, куда нос смотрит, туда и снаряды попадут. ШВАК была поскорострельнее.

По мощности снарядов эти пушки были примерно одинаковы, во всяком случае, видимой разницы на глаз не наблюдалось.

**— А нужна ли была 37-мм пушка, 37-мм — не крупноват ли калибр для истребителя? Да и боезапас маловат. И еще, не маловата ли была скорострельность?**

— Нельзя сказать, что 37-мм — это недостаток, как и то, что 37-мм — это преимущество. У М-4 были и свои достоинства, и недостатки. Достоинствами надо было пользоваться, недостатки по возможности компенсировать.

Какие были недостатки.

1. Низкая скорострельность — 3 выстр/сек.

2. Баллистика снаряда скверная. Крутая траектория полета снаряда, что требовало больших упреждений, но это опять-таки на больших дистанциях, особенно в стрельбе по наземным целям. По наземным упреждение приходилось выносить на два «кольца» прицела вперед.

3. Маловат боезапас. Тридцать снарядов.

Все эти недостатки нивелировались правильным выбором дистанции стрельбы. Правильно — это метров с 50 — 70, тогда и скорострельности хватало, и баллистика на этом участке приемлемая, и упреждение надо минимальное. Так что все перечисленные выше недостатки 37-мм пушки проявлялись только на больших дистанциях.

Теперь о достоинствах.

1. Снаряды очень мощные. Обычно одно попадание во вражеский истребитель и... все! Кроме того, стреляли ведь не только по истребителям. Бомбардировщики, плавсредства. По этим целям 37-мм была очень эффективна.

Случай. Расковыряли наши торпедные катера немецкий конвой. Большинство так или иначе подбиты, но уходят. Один катер был сильно подбит и еле-еле тянул. А к нему немецкие «охотники». Один совсем близко подошел. То ли добить решил, то ли в плен взять. Нас тогда восемь было, мой комэск Витя Максимович, он парой чуть раньше ушел, на разведку конвоя, и я ведущим шестерки. Мы переговоры катеров слышим (катера, кстати, американские «Хиггинсы»), подбитый говорит: «Наседают!» Мой комэск ему: «Не дрейфь! Щас я его!..» Зашел и с 37-мм очередью дал. Запыхал этот «охотник» любо-дорого! А тут шестерка Ме-109Ф, на прикрытие конвоя и обеспечения удара по нашим катерам шестерки ФВ-190 с бомбами. Тут я со своей шестеркой. «Фоккеры» шли пониже, а «мессеры» метров на 500 выше их. Закрутили... Я тогда хорошо атаку построил. Зашел со стороны солнца, с превышением и атаковал всей шестеркой вначале «мессеры». Я сбиваю одного, проскакиваю мимо них и сразу, продолжением атаки, сбиваю «фоккер». И снова вверх, как на качелях, на солнце. О-оп! и я снова выше «мессеров»! Очень хорошо получилось, «мессеры» врассыпную, «фоккеры» (бросая бомбы в море) тоже в разные стороны. И мы опять на них сверху. Да, разогнали мы их тогда здорово.

Вообще-то в том бою сбил троих, но по одному из этих троих еще один наш летчик стрелял, и этого сбитого записали ему.

Приземлиться еще не успели, а с подбитого катера уже по радио доложили, что одна и та же «кобра» сбивла два «мессера», а другая зажгла «охотник». Все ж у них на глазах было. Нам потом адмирал Кузьмин, командир бригады торпедных катеров, личную благодарность выразил. Все подбитые катера на базу вернулись.

Так что одной очереди из нескольких 37-мм снарядов хватало, чтобы поджечь или подбить катер типа «морской охотник».

Еще случай. Летали на «свободную охоту» четверкой. Я ведущий. Попался нам немецкий танкер, «на глаз» 3000 — 3500 тонн. И, главное, без сопровождения! Я команду: «Штурманем!»

Я зашел, проштурмовал, хорошую очередь дал, вывел метров на 25. Он тоже постреливал, да ладно... Мой ведомый проштурмовал, потом ведущий второй пары, а четвертый говорит: «Горит, ничего не вижу!» Я ему: «Ну выходи, не лезь». Смотрим, идет к берегу, пылает вовсю. Прилетели, докладываем: «Сожгли танкер, тыщи три с половиной». А нам: «Да что вы там сожгли, всего 38 снарядов израсходовано!» Вы, мол, врите, да не заговаривайтесь. 38 снарядов на 3,5 тыщи! Я им: «А что этого мало?! В эту коробку 38 снарядов!» Вначале все смеялись, а потом наши агентурные разведчики сведения дали, что такого-то числа, там-то выбросился немецкий горящий танкер, 3,5 тысячи. Все подтвердилось. Вот так — 38 37-мм снарядов уничтожили корабль в 3,5 тысячи тонн!

2. М-4 была очень надежной пушкой. Если у этой пушки и случались отказы, то только по вине совсем неквалифицированного обслуживания.

У меня случай был. Молодой, неопытный оружейник поставил ленту «наоборот», зубцы звеньев лент вверху оказались, причем и на пулеметах, и на пушке. Летели парой. У меня ведомый был — только второй боевой вылет. Вижу пару «фоккеров». Я атакую ведущий «фоккер», он пошел на вертикаль. Я даю выстрел из пушки, так что у него этот «огненный шар» по курсу прошел, немец, естественно, резко вниз, дистанция резко сокращается, и он у меня в прицеле. У меня пулеметы делают по одному выстрелу и отказывают, полностью! Перезаряжаюсь — без толку! Все оружие отказало! Главное, я ведь этими двумя пулями попал. Немец сильно задымил, скорость упала, надо добивать, а нечем! Я ведомому: «Добей фрица!» А он карусель с ведомым немца закрутил и крутил ее до тех пор, пока немец не свалил. И кроме «своего немца», мой ведомый ничего не видел. И подбитый тоже ушел. Уже на земле выяснилось, что мой ведомый не закрепил наушники на шлемофоне, на перегрузке наушники сорвались, и он меня не слышал. А через месяц наши сбивают немецкого летчика на «фоккере», и на допросе у комдива он спрашивает: «А почему месяц назад ваш летчик из этого же полка меня не добил? У меня два цилиндра было разбито». (Немец отлично знал, что на «красноносых» «кобрах» летали только летчики 2-го ГИАП ВМС КСФ. Примечание мое. — А. С.) Наш комдив ему и говорит: «Да такой же неумеха вроде тебя был, вот и не добил».

Оружейника сгоряча хотели под трибунал отдать, но отделались выговором. Я был категорически против трибунала. Пацан, салага еще. Тут вина была техника по вооружению, это его прямая обязанность была проверить правильность снаряжения. Знал же ведь, что оружейник неопытный. А он проверять не стал, поверил на слово. «Готово?» — «Гатова!»

**— Как вам двигатель на Р-39 показался, не слабоват? Говорят, ненадежный, ресурс в полагающиеся 120 часов не вырабатывал, да и шатунами, бывало, «стрелял»?**

— Двигатель был «Аллисон». Мощный, но... ненадежный, особенно на первых типах — Q-1, Q-2. У них и двигатель послабее был. У нас после первых 3 — 4 боев все десять «кобр» «встали», у всех вышел из строя двигатель.

Эти первые «Аллисоны» и половины ресурса не вырабатывали. Часов 50 — это был его предел, часто бывало и меньше. Обычно 10 — 15 полетов, если с боем. Клинил, подшипники выплавлял. У меня у самого такой случай был. «Без движка» садился. За двигателями следили строго. Как только чуть стружка в масле появляется, двигатель меняли. Запасных двигателей много было, но не всегда успевали их доставлять. Бывало, на Ли-2 двигатели возили, по 4 шт. на самолет, такая в новых движках была потребность. Но все равно, несмотря на контроль, заклинивания были. Правда, шатунами двигатель не «стрелял», этого на наших не было. На «пятерках» и дальше двигатели уже были более мощные и надежные. Высотность двигателя была 8 тысяч, а выше ни мы, ни немцы не летали.

Насчет форсажа. В принципе обороты обычным «газом» регулировались. На «кобрах» два режима наддува было, «экономичный» и «боевой режим», который характеризовался увеличенным наддувом. Переключатель режима в кабине стоял и управлялся летчиком. У боевого режима тоже был переключатель на то, что мы называли «51 мм и 57 мм наддува». Если полет был на советском бензине Б-95, то «боевой режим» устанавливался на 51-мм, если на американском Б-100 — 57 мм. Этот переключатель летчиком не управлялся, хотя и был в кабине, на секторе газа. Положение переключателя величины «боевого режима» контролировалось провололочкой, которую легко срывали нажатием.

Раз чувствую, недотягиваю (а мне надо было выше немцев оказаться), думаю: «Да, черт с ним!», проводочку порвал и сунул «57». И тут я почувствовал, что такое «57»! Как прыжком выскочил! Немцы меня сверху увидели и сразу вниз, а нам этого и надо было.

Американский бензин был лучше нашего, несильно, но лучше. У нас антидетонационные свойства повышались за счет добавки тетраэтилсвинца. Два-три вылета сделаешь, и моторист должен с электродов свечей свинец счищать. Если он момент упустит, то между электродов свинцовый шарик образовывался. Но это не было особой проблемой, обычно после каждого вылета свечи чистили. Это быстро. Но с американским бензином такого не было. То ли они изначально более высокооктановую основу использовали и меньше «свинца» добавляли, то ли бензолом октановое число повышали. Наверное, все-таки бензолом. Потому что наш бензин по цвету был розовый, а американский голубой.

Впрочем, «стружку гнал» «Аллисон» на любом бензине. Реально «Аллисоны» полный ресурс, а это часов 100, начали вырабатывать только в 1944 году. Это уже пошли Q-25 —30. Но тогда уже и интенсивность воздушных боев упала, и самое главное, у этих типов стал ощущаться недостаток тяговооруженности, поэтому мы крыльевые пулеметы снимали. Весу много, тормозят сильно, а в бою толку от них чуть.

От модификации к модификации «кобра» вроде бы улучшалась по конструкции, но это вело к постоянному увеличению веса, что не компенсировалось даже возрастающей мощностью двигателя. P-63 «Кингкобра» была вообще «утюгом». Я на ней уже после войны летал (слава богу!). Самыми мощными по тяговооруженности были типы от Q-2 до первых Q-10, а потом тяговооруженность начала падать. Опять же, начиная с «десяток», винты пошли с объединенной системой «газ-шаг», а это тоже выживаемость в бою не повышает.

— *На сколько хватало горючего?*

— Если подвесить центральный бак в 175 галлонов, то хватало на 6 часов полета.

— *По литературе у «кобры» были следующие недостатки: 1. Ненадежный двигатель. 2. «Слабый» хвост. 3. «Кобра» была стабилизатором выпрыгивающего летчика. 4. За счет задней центровки легко входила и плохо выходила из перевернутого штопора. Про двигатель вы уже сказали, а как насчет других?*

— Про «слабый хвост» ничего не могу сказать. У нас было все нормально.

То, что «была стабилизатором», то тут надо было соблюдать определенные правила. Во-первых: никогда не открывать обе двери, а только одну. Если одну дверь откроешь, то только голову высуну — тебя потоком воздуха вытянет, а если две — хрен ты из этой кабины вылезешь. Второе: поджимать ноги.

Центровка у «кобры» была предельно задняя. У них даже два по 10 кг свинцовых груза были в передней части установлено, чтоб хвост разгрузить. Иногда такая центровка создавала проблемы, с теми же плоским и перевернутым штопором. Опять же, при перелетах пустую заднюю часть не загрузишь. У нас как-то попытались, пошлепались. Как «на шиле» летишь. Потом уже стали опытными, все в переднюю часть грузили.

Были у «кобры» еще недостатки.

Выпадало заднее бронестекло. Оно тяжеленное было, килограмм 12, крепилось специальным штифтом. На резких эволюциях штифт не выдерживал, и стекло выпадало, правда, и ставилось оно легко.

И был еще один недостаток: на большой скорости выдавливало форточку, имевшуюся на левой двери (на правой форточки не было), и этот кусок стекла с гигантской силой бил летчику в лицо. У нас два случая было, летчики погибли.

Еще недостаток. Трубочка к кислородной маске шла тонкая и не гофрированная, гладкая. Это было не очень хорошо, потому что когда ты маску постоянно надеваешь-снимаешь, то она перекручивается и может перегнуться, в самый неподходящий момент задыхаешься. У нас такой случай был, летчик сознание потерял, слава богу, ненадолго, успел в воздухе очнуться.

На «английских» «кобрах» было отвратительное отопление. У них кабина отапливалась печкой, как на «Запорожце», с такой запальной электросвечой и бензосистемой. Свеча «фонила» страшно. Включишь печку — в наушниках треск, выключишь — замерзаешь. Я в этой кабине

руки поморозил.

На Q-5 и последующих уже мощные обогреватели стояли, от двигателя, проблем с обогревом не возникало.

— **Фотоконтроль был?**

— Под конец войны, только на «кобрах».

— **Могла ли «кобра» противостоять Me-109Г и ФВ-190 в воздушном бою?**

— «Кобра», особенно Q-5, нисколько не уступала, а даже превосходила все немецкие истребители.

На «кобре» я совершил более 100 боевых вылетов, из них 30 разведок, и провел 17 воздушных боев. И «кобра» не уступала ни по скорости, ни по динамике разгона, ни по вертикальной и горизонтальной маневренности. Очень сбалансированный был истребитель. У нас она себя очень хорошо показала. Видимо, все зависело от того, что ты хотел получить. Либо ты «мессеров-фоккеров» сбиваешь, либо у тебя «Аллисон» 120 часов вырабатывает. Насчет скорости «кобры» и «мессера». У меня была «кобра» Q-25, с фотокамерами, для разведки. За двигателем стоял плановый АФА-3с и два перспективных АФА-21. Я запросто на ней уходил от группы Me-109Г, правда со снижением. Может, одиночный «мессер» со мной и потягался бы, но от группы уходил.

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

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

Про И-16 я уже говорил. Из других самолетов первой половины войны я летал на ЛаГГ-3 и МиГ-1. На «лагге» я начал летать в 1941 году, еще в училище. Тяжел, даже облегченный. В войсках его сразу невзлюбили. Слабоват был двигатель для такого планера. Воздушных боев я на нем не вел. На МиГ-1 я стал летать в полку, у нас их три штуки было. Они много стояли по причине ненадежности двигателя. Как бывшему инструктору, мне и пришлось на одном из них летать. Они были без предкрылков с тремя пулеметами. Немного неустойчивый был. Но были и у него достоинства. У него был великолепный планер, усилия на рули нужны были небольшие. Удобный был. Обзор из кабины очень хороший. На команды реагировал моментально. Нагнетатель стоял. «Выше 4 тысяч, самолет — бог», — это Покрышкин правильно о «миге» сказал. Двигатель М-35 его подвел. Страшно ненадежный, очень «сырой». Правило: если в полете двигатель на больших оборотах погонял, то либо на следующем, либо через один движок станет.

Я сам как-то за высотным разведчиком погнался, уже вот-вот огонь можно будет открывать, тут движок и сдох. Садился уже «без двигателя». Инструкторские навыки помогли. Оказалось, оборвало шестерню распределительного механизма. После этой аварии на наших «мигах» полеты запретили. Я на «миге» три или четыре полета сделал, воздушных боев не вел.

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

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

Жаль, на Ла-5 и Ла-7 не удалось полетать, но я летал на Ла-9 и Ла-11, так что класс «ла» оценить мог. Высокий класс, особенно мне нравился Ла-9.

Приходилось мне на «кобре» с Як-1 тренировочные бои вести. Три провел и во всех трех «яку» в хвост зашел. Но тут все решило мое мастерство. Я как летчик был покруче. У меня опыт большой, я свой истребитель чувствовал. А там ребята молодые. Если бы я на «яке» был, а они на «кобре», я бы все равно их сделал. Потом мне комдив сказал: «Что ты делаешь, дай же ребятам поверить, что у них самолет тоже хороший! Они же не понимают, почему ты победил!»

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

превосходство, в бою она практически не ощущается.

— *Как вы оцениваете немецкие истребители — Ме-109Е, Ф, Г и ФВ-190?*

— У немцев были хорошие истребители. Мощные, скоростные, устойчивые к повреждениям, маневренные. Про Ме —109Е могу сказать, что по своим ТТХ он соответствовал 28 и 29 типам И-16, превосходил все ранние типы И-16 и «харрикейн», уступал Як-1, Р-40 и Р-39. По словам летчиков из 20 ИАП, Як-1 превосходил «Е» по всем статьям. Подустарел этот истребитель к 1942 году, хотя у нас, на Севере, использовали его почти до начала 1943-го, а потом как-то быстро убрали, за одну или две недели. Видимо, очень серьезные потери стали на них нести. Потом нам встречались только Ме-109Ф, Ме-109Г и ФВ-190.

Ме-109Ф превосходил «Е» на порядок, был более современным. Невероятно динамичная машина, с хорошей скоростью и вертикальной маневренностью. На горизонтали хуже. Вооружен был средне — 20-мм пушка и два пулемета. По сумме характеристик он, безусловно, превосходил все типы И-16 и «харрикейн», Як-1 и Р-40 были ему равны, а Р-39 он немного уступал.

Ме-109Г был сильной машиной, скоростной и очень хорош на вертикали, был неплох на горизонталях, но он появился поздно, только в 1943-м, когда уже все наши полки были перевооружены на современную технику. По сумме ТТХ основные наши истребители — Як-1б (76,9), Ла-5 (7) и Р-39 «аэрокобра» — были с ним на равных, а Р-40 «киттихаук» — чуть хуже.

«Фоккер» тоже был сильной и скоростной машиной, но как истребитель уступал Ме-109Г, он разгонялся не так быстро («лоб» большой) и на вертикали был похуже. Что касается динамики разгона, то у «фоккера» она действительно была слабой, в этом он уступал практически всем нашим машинам, может быть, кроме Р-40, Р-40 с ним был равен в этом отношении. «Фоккер» был очень мощный, поэтому его часто использовали в качестве ударного самолета, он позволял подвеску бомб. Двигатель «фоккера» был значительно надежнее и устойчивее к повреждениям, чем у «мессера», это факт. Если «фоккер» два цилиндра терял, то все равно летел. Хотя повышенная надежность и устойчивость к повреждениям — это характерно для всех радиальных двигателей по сравнению с рядными. Тут до уровня наших движков немцы все равно недотянули, у нас И-16 и Ла-5 могли и четыре цилиндра потерять, и все равно «домой» долетишь, для «фоккера» же потеря двух цилиндров была пределом.

Из-за радиального двигателя немецкие летчики на «фоккерах» любили в лобовые ходить, особенно поначалу, двигателем прикрывались, а вооружение у него мощнейшее — 4 20-мм пушки и 2 пулемета. Знать, что твоя машина пару-тройку попаданий выдержит, а ты противника одной очередью разнесешь, это большую уверенность в лобовой атаке придает. Впрочем, вскоре немцы в лобовые на «кобры» стали ходить с большой опаской, это чувствовалось. У нас пушка 37-мм, тут никакой двигатель не поможет, одно попадание — и все. При таком раскладе для лобовой надо нервы крепкие иметь, тут двигатель не помощник. А у нас нервишки-то были крепче немецких.

У меня случай был. Сошлись мы на лобовой с четверкой «фоккеров». Четверка против четверки. И так получилось, что во время разворота мой ведомый оказался впереди меня. Я ему: «Давай, ты впереди, я тебя прикрываю!» И он ведущему «фоккеру» «в лоб» из пушки и влупил. Попал одним, а может, даже и двумя снарядами. «Фоккер» разлетелся. В ключья. Оставшаяся тройка тут же врассыпную, и только мы их и видели. Все дело несколько секунд заняло.

Пикировал «фоккер» тоже очень хорошо, это общее свойство немецких машин было.

Надо сказать, что Ме-109Г и ФВ-190 несли очень мощное бортовое вооружение, по пять и шесть огневых точек соответственно, по большей части пушечных. Это было очень сильной стороной немецких машин.

— *И все-таки, на ваш взгляд, почему на Восточном фронте «не пошел» ФВ-190? По отзывам советских летчиков — хороший истребитель, но не более того, а ведь на Западном фронте «фоккер» произвел фурор.*

— Все правильно, истребитель сильный, на «уровне», но по боевым качествам ничего уникального не представлял. Вообще у меня сложилось впечатление, что немцы очень много ждали от этого самолета, но явно его переоценили, завысили его характеристики.

Вот, например, уж кто им внушил мысль, что «кобра» уступает «фоккеру» по скорости? А это было. Поначалу немцы так были очень уверены в своем превосходстве в скорости и часто бывало, что «фоккеры» после атаки пытались от нас уйти на форсаже. Ты догоняешь его и сверху начинаешь «поливать». Он «дымит», «пыхтит», а оторваться не может. Быстро мы немцев отучили только на форсаж полагаться. Потом у «фоккеров» стало правилом — выход из атаки и уход из-под удара только крутым пикированием, и никак иначе.

На вертикали «фоккер» тоже «кобре» уступал, хотя они поначалу пытались с нами бой на вертикалях вести. Также быстро отучились. И тоже мне непонятно, ну с чего они решили, что «фоккер» «кобру» на вертикали превзойдет?

Динамика разгона была слабым местом «фоккера», может быть, самым слабым местом. Они потом старались на «фоккерах» так маневр строить, чтобы скорость не терять. Затяжной маневренный бой на «фоккере» против «яка», «лавочкина» или «кобры» — проигрыш изначально. Скорость потерял, и все. Пока по новой наберешь, не один раз сбить могут. Наши машины были очень динамичные.

*— Вы все очень хорошо рассказали, но все-таки не объяснили главного, почему для Восточного фронта «фоккер» не явился той «палочкой-выручалочкой», какой он оказался на Западном? Вот смотрите, что пишет в своих мемуарах Джеймс «Джонни» Джонсон (британский ас № 1 Второй мировой войны): «... Когда офицер управления полетами сообщал мне, что впереди замечена группа вражеских истребителей, я старался избежать боя, если только солнце и высота не давали нам шанса на внезапную атаку. Слишком велико было превосходство „фокке-вульфов“ над „спитфайрами“ весной 1943 года...» (цитирую по: Джеймс Э. Джонсон. «Лучший английский ас». М., « АСТ», 2002); а ведь Джонсон летал на «Спитфайре- Vb», машине, которая на Западе однозначно считалась лучше, чем P-40, да, пожалуй, и лучше, чем P-39.*

— Тут, наверное, ответ кроется в разнице использования «фоккера». У нас «фоккер» немцы использовали как фронтовой истребитель и истребитель-бомбардировщик, а на Западе — как перехватчик. Видимо, все дело было в радиолокационном обеспечении. На Западе «фоккеров» наводили по РЛС, т. е. к моменту боевого соприкосновения «фоккеры» успевали набрать скорость и получить превосходство по высоте, низкая динамичность «фоккера» в этом случае особой роли не играла, он попросту высоту в скорость переводил. Да и затяжных маневренных боев немцы, видимо, вели меньше.

На нашем фронте радиолокационного обеспечения такой плотности, как на Западе, у немцев не было. И мы, и немцы в основном обнаруживали противника визуально. Летишь и смотришь, увидел — «полный газ» и в бой. В условиях отсутствия радиолокационного наведения для скорейшего достижения максимальной скорости динамика разгона играла ведущую роль, а динамика у «фоккера» была посредственной.

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

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

Понимаешь, ты совершаешь ошибку, свойственную всем людям, далеким от боевой авиации. Ты путаешь два понятия: максимальная скорость и боевая скорость. Максимальную скорость измеряют при идеальных условиях: горизонтальный полет, строго заданная высота, рассчитанные обороты двигателя и т. д.

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

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

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

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

Да за примером далеко ходить не надо. Был у нас такой истребитель ЛаГГ-3. Я на нем летал. Так вот, в 1941 году у него скорость была повыше, чем у Як-1. И перед «яком» у него было несколько неоспоримых преимуществ, помимо того, что он был быстрее. «Лагг» был прочнее и хуже горел за счет того, что он был сделан из дельта-древесины. Кроме того, «Лагг» был мощнее вооружен. И что же? Спроси любого летчика, отвоевавшего на войне: «Какой бы из двух истребителей, „як“ или „лагг“, вы бы предпочли?» — он наверняка ответит, что «як». Почему? Да потому, что «як» был очень динамичной машиной, приемистость у него была высокой, а «лагг» — очень «тупой», «утюг». «Лагг» был намного тяжелее «яка», а значит, и инертнее. А максимальная скорость у «лагга» была выше потому, что аэродинамически ЛаГГ-3 очень «чистая» машина, если его по прямой «раскочегарить» — он здорово прет. Вот если скорость потерял, то все, по новой набрать очень трудно. И для того чтобы в бою скорости не терять, надо «изошряться» — пикировать, боевой маневр и атаку строить так, чтобы по возможности скорость сохранять и т. д. Да и усилия на рули на «лагге» надо было прикладывать приличные.

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

Я на ЛаГГ-3 только летал, боев не вел, но теперь, с высоты своего боевого опыта, могу сказать, что ЛаГГ-3 был неплохим истребителем, по ТТХ вполне сопоставимым с Р-40, но на равных драться с «мессером» на нем мог только опытный, в совершенстве владеющий техникой (особенно эксплуатацией двигателя) и тактически грамотный летчик. Малоопытный или недостаточно обученный летчик (а таких летчиков в начале войны у нас было много) на «лагге» ничего противопоставить «мессеру» не мог. Он просто не умел пользоваться сильными сторонами своей машины. «Як» такому летчику давал значительно больше шансов на выживание. Да и опытный летчик на «яке» чувствовал себя значительно уверенней, о теряемой в бою скорости у него «голова меньше болела».

Другой пример — И-16 тип 28 и Ме-109Е — максимальная скорость «мессера» выше, а боевые скорости этих истребителей практически одинаковы. А если сравнивать 28 тип И-16-го с «харрикейном», то у «харрикейна» максимальная скорость выше, а боевая — выше у И-16. «Харрикейн» был очень «тупым» истребителем.

Ты пойми, по справочным данным сравнивать боевые качества самолетов дело неверное и неблагоприятное, слишком много нюансов невозможно учесть.

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

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

Понимаешь, «яки» уникальны вот в чем — это истребители с очень высокой боевой скоростью. Яковлев изначально сделал истребитель не просто с высокой максимальной скоростью (как тогда стремились делать авиаконструкторы), а с высокой боевой скоростью. Не

знаю, уж специально так задумано было или случайно вышло, но «як» получился именно таким. И всю войну «як» улучшался прежде всего в сторону увеличения боевой скорости.

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

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

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

Вооружение слабое? Если умеешь стрелять, то и двух точек вполне достаточно (уж я-то знаю, сам на Р-40 двумя крупнокалиберными пулеметами обходился), а не умеешь стрелять, так и пятью, как у «мессера», промахнешься. А лишнее вооружение ставить — машину утяжелить. Опять же в производстве лишние затраты.

Кроме того, надо сказать, что ко второй половине войны у нас в использовании истребителей наметилась определенная специализация. Например, когда определяли истребители в прикрытие бомбардировщиков, то «группу боя» составляли из «аэрокобр» или «ла», а в группу непосредственного прикрытия определяли «яки». Это было правильно.

«Группа боя» завязывает и ведет бой с истребителями противника, поэтому и высотность двигателей им желательно иметь повыше — к месту боя подойти с запасом высоты, и вооружение помощнее, первая атака — она внезапная и потому самая результативная. Да и машины в этой группе лучше иметь потяжелее — на пикировании немца догнать будет легче. Именно этим требованиям отвечали и «ла», и «аэрокобра».

В группе непосредственного прикрытия лучше иметь машины подинамичнее и полегче, с хорошей «вертикалью» — им вокруг «бомберов» крутиться, отбивать тех, кто сумел оторваться от «группы боя». Именно такими машинами были «яки». Другое дело, что в группе непосредственного прикрытия шанс кого-нибудь сбить значительно меньше, чем в «группе боя», поэтому летчики «яков» такой «специализацией» были постоянно недовольны, но тут уж «каждому свое».

### — Как подтверждались победы?

— У немцев довольно легко победы подтверждались, часто было достаточно только подтверждения ведомого или фотоконтроля. Собственно, падение самолета их не интересовало, особенно к концу войны. А у нас тяжело. Причем с каждым годом войны тяжелее и тяжелее. Со второй половины 1943 года сбитый стал засчитываться только при подтверждении падения постами ВНОС, фотоконтролем, агентурными и другими источниками. Лучше всего — все это вместе взятое. Свидетельства ведомых и других летчиков в расчет не принимались, сколько бы их ни было. У нас случай был, когда наш летчик Гредюшко Женя одним снарядом немца сбил. Они шли четверкой и сошлись с четверкой немцев. Поскольку Гредюшко шел первым, то «пальнул» он разок из пушки, так сказать, «для завязки боя». Был у нас такой «гвардейский шик» — если мы видели, что внезапной атаки не получается, то обычно ведущий группы стрелял одиночным из пушки в сторону противника. Такой «огненный мячик» вызова —

«Дерись или смывайся!». Вот таким одиночным и пальнул Женя издалека, а ведущий «мессер» возьми да и взорвись. Попадание одним снарядом. Остальные «мессера», конечно, врассыпную. В общем, уклонились от боя. Поскольку летали над тундрой, в немецком тылу, подтвердить победу никто не мог. Ни постов ВНОС, ни точного места падения немца (ориентиров никаких). Да и как искать, упали одни обломки. Фотоконтроль тоже ничего не отметил, издалека стрелял. Расход боекомплекта — один 37-мм снаряд на четыре самолета. Так эту победу ему и не зачли, хотя три других летчика прекрасно видели, как он немца разнес.

Вот так. «Постороннего» подтверждения нет — сбитого нет. Только потом, неожиданно, пришло подтверждение сбитого от пехотинцев. Оказывается, этот бой видела их разведгруппа в немецком тылу (возвращались к своим, тащили «языка»). По возвращении они этот воздушный бой и сбитого немца отметили в рапорте. Бывало и так.

И у меня есть неподтвержденные. Сколько? Ну их. Это как после драки кулаками махать.

— *А в групповых боях у вас сбитые есть?*

— Есть. Восемь штук. «Неполноценная» победа. Да ну их тоже. Я лично сбил семь. Это подтверждено. И не будем об этом больше.

— *А часто немцы расстреливали выпрыгнувших летчиков?*

— Часто. Я лично такого никогда не делал.

— *Что ж, о «высоких материях» мы поговорили очень хорошо. Теперь у меня остались сугубо практические вопросы. Боевой вылет и воздушный бой — это же не одно и то же?*

— Нет. Боевой вылет мог быть и без воздушного боя. Часто, даже при встрече с воздушным противником, боевой вылет воздушным боем не заканчивался.

Воздушный бой — это когда обе стороны стремятся решить свои задачи в маневренном бою, где активно атакуют противника. Если активного маневренного боя нет, значит, и воздушного боя ты не вел.

Вот, например, прикрываем мы конвой. И тут начинается! «Справа „мессеры“!» Мы туда. Стрельнули на встречных, разошлись. «Слева „юнкеры“!» Мы к ним. Они нас увидели, сбросили бомбы в море, отвернули.

«Сзади „мессеры“!» Мы опять им навстречу, мы стрельнули, они стрельнули, разошлись. Вот так мотаешься над конвоем «туда-сюда», прилетаешь домой мокрый, хоть выжимай, но это воздушным боем не считалось. Просто боевой вылет.

— *А как связь с конвоем держали, наводили ли вас моряки на атакующие их самолеты?*

— В основном связь держали по радио, хотя бывало и без нее. Часто моряки указывали нам на атакующие их самолеты красными ракетами, особенно если радиосвязи не было.

— *Зимой на И-16 в чем летали, в меховых комбинезонах? Если да, то как это влияло на обзор?*

— В боевой обстановке в комбинезонах не летали. Они были громоздкими и неудобными, стесняли движения и препятствовали обзору. Мы летали в обычных стеганых брюках и фуфайках без воротников, с шелковым шарфом.

— *Пользовались плечевыми ремнями?*

— Пользовались. Хотя иногда бывало только поясными.

— *Как сравнивается живучесть от огня противника И-16, «харрикейн» и т. д.?*

— Самолеты-истребители возвращались, как правило, с пробоинами от малокалиберных пулеметов, реже от крупнокалиберных и очень редко от пушечных снарядов бронебойного толка. А по типам? Разница невелика.

— *Все-таки чем же мы победили немцев в воздушной войне — числом или умением?*

— И числом, и умением.

— *Я это к чему, сейчас много спорят, а нужна ли была авиация в таком количестве, может, надо было числом поменьше, да качеством получше?*

— Те, кто так говорит, плохо понимают, о чем они говорят. Численное превосходство при прочем равенстве — качестве техники и подготовке летного состава — великая штука. Оно приносит победу. Ведь в начале войны немцы нас побеждали, а почему? Тактика, радио — все понятно. Но основное-то что? Немцы сумели создать численное тактическое и стратегическое превосходство. Уже первыми ударами немцы выбили гигантское количество самолетов. Там немцы разбомбили технику прямо на аэродроме, там — в воздушных боях сбили, а этих — мы не смогли увести и сами сожгли, чтобы врагу не досталось. Это все было. Но был еще один мало кем упоминаемый момент.

Немцы захватили гигантские мощности по производству и, что особенно важно, ремонту самолетов. Плюс гигантские запасы запчастей тоже достались немцам. Вот поэтому в первую половину войны у нас самолетов не хватало.

Производство новых типов машин резко упало, восстановление старых типов в требуемых количествах — невозможно. И все, нет самолетов! Ведь «выгребали» самолеты откуда только можно!

Добились немцы численного превосходства и не дают нам сравняться. Бои идут — никакой передышки! Потери, конечно, с обеих сторон, но немцы свои возмещают значительно быстрее. И держат нас в таком состоянии, не продохнуть! Безусловно, с их стороны это было военное мастерство высочайшего класса.

Мы, рядовые летчики, это на своей шкуре испытали. Стратегическое численное превосходство противника для тебя — рядового летчика — выражается в том, что ты КАЖДЫЙ воздушный бой ведешь в меньшинстве. И даже если ты хороший летчик, а попробуй-ка хотя бы вшестером против двенадцати! От одного увернулся — другому попался. Эти-то двенадцать не хуже тебя, они тоже не даром хлеб едят — мастера, лучшие из лучших. Но какие бы мастера немцы ни были, мы «вывернулись»!

Приобрели боевой опыт, сравнялись мы численно. Ну, а как только мы их численно превзошли — все пошло в обратную сторону.

Понимаешь, все эти немецкие трюки с перебросками летных частей с одного фронта на другой сократились до минимума, не стало у них возможности полноценно концентрироваться. Все это срабатывало, пока противник уступал по численности, или превосходя по численности, резко, на порядок-два уступал по качеству техники и летного состава.

Когда же против твоей тысячи самолетов противник выставляет две тысячи да еще тысячу выставляет там, где их у тебя всего двести, и там, и там атакуя одновременно, причем и его самолеты, и летчики ничуть не хуже твоих, то победить его невозможно. Можно оказать сильное сопротивление, можно нанести противнику большой урон, много чего еще можно, но победить нельзя.

Так и получилось во второй половине войны. Качеством техники мы с немцами сравнивались, качеством подготовки и боевым мастерством летного состава сравнивались, а потом и превзошли, и плюс ко всему этому превзошли численно. Как только это произошло, наша победа стала неизбежной.

Понимаешь, немцы просто не смогли наладить ни производства боевых самолетов в требуемых для войны количествах, ни подготовки требуемого количества летного состава. Они не смогли, а мы смогли. Вот и весь спор.

## Список документально зафиксированных воздушных побед Н.Г. Голодникова

08.07.42	1	Me-109	оз. Арно «киттихаук»
20.04.43	1	Me-109	10—15 км юго-западнее Мурманска «аэрокобра»
23.08.44	1	Me-109	Южная часть АЭ Луостари «аэрокобра»
15.09.44	1	Me-109	20 км южнее Хейно-Саари «аэрокобра»
15.09.44	1	Me-109	4—6 км западнее п/о Рыбачий «аэрокобра»

(Интервью А. Сухорукова)

### Мариненко Аполлон Яковлевич



Я родился в 1914 году в Ростове-на-Дону. В августе того года началась Первая мировая война. Поэтому все мое детство, жизнь моей семьи, да и всей страны была связана с главным событием внешней политики — войной. Сначала Мировой, а потом Гражданской.

Те события, что отражены в романе «Тихий Дон», были пережиты и мной, и оставили свой отпечаток, несмотря на то, что лет тогда мне было немного. Мы в то время жили в станице Новошербиновской Краснодарского края. В этой станице я потерял полруки — подорвался на детонаторе от ручной гранаты. Увидел трубочку, стало интересно: «А почему это она с этой стороны завальцована?» Отец увидел, что я с ней ковыряюсь, отнял, забросил на шкаф. Но этим он только разжег мое любопытство. Помню только, что залез на шкаф, нашел эту непонятную штуковину, расковырял и... взрыв.

После окончания Харьковского авиационного института я попал в Горький на завод № 21. Тогда не было «свободных» дипломов, как сейчас. К примеру, выучился ты на инженера, вот тебе путевочка — кати, скажем, в Новосибирск. Так в октябре 1938 года я оказался в Горьком. Прибыл, представился начальству. На инженерные кадры тогда был «голод». По традиции молодого специалиста принимал директор завода и определял ему место. Мне он сказал идти в производство, гарантируя скорое продвижение. Я же хотел в конструирование, в опытные работы, потому что знал, что на заводе работает филиал КБ Поликарпова по машинам И-16.

Так сложилась судьба, что я принимал участие в том, чтобы решить вопрос с увеличением количества горючего на И-16.

Дела обстояли так: завод делает десять, двадцать, тридцать самолетов. А как их отправлять? По железной дороге не переправляли, а делали очень просто: из воинской части привозили летчиков, заливали в машины бензин — и в путь за лидером. А бензинчику-то мало. И приходилось им садиться на один аэродром, потом дальше — на другой. А если на Дальний Восток самолеты гнали — это же вообще кошмар. К тому же посадки на чужих аэродромах для любого летчика — большая трудность. В итоге риторический вопрос: сколько самолетов долетало до места назначения?

И вот как раз тогда, когда я пришел на завод, ВКБ была поставлена задача: в самом срочном порядке увеличить количество горючего хотя бы в два раза. И тогда (буду говорить «мы», хотя я не принимал этого решения, а представителем Поликарпова был Пашинин) мы решили разместить горючее в подвесных баках, которые при нужде можно сбросить, и таким образом самолете полным комплектом вооружения и горючего будет готов к бою.

В общем, задача была поставлена хорошая, интересная. Работа шла со сверхурочными, а в мирное время мы работали сверхурочно каждый день и без воскресений. Я — молодой человек, только что пришедший на работу, попал в пекло.

Я уже говорил, что людей, имевших техническое образование, было мало. Скажем, в нашей бригаде, отвечающей за создание подвески и т. д., было всего два инженера: Виктор Крубмиллер (тоже из харьковского института) и я. Все остальные — практики.

Смешная история, показывающая, насколько срочно все делалось. Скажем, чертежи для крана переключения с подвесных баков на основные рисовали три человека, не один, а три: я — крышку, Николай Максимов — корпус и еще женщина средних лет (не помню, как зовут) помогала. А за спиной стоял человек из цеха, приговаривая: «Давай, скорей! Давай, скорей!» Такой темп, что приходилось прямо вживую, не копируя, брать оригинал чертежа в цех, делать деталь, собирать. И если ты где-то ошибся — все обвинения на твою бедную шею.

Когда я делал крышку, резьбу поставил по ГОСТу. А Николай Максимов, который делал корпус, подумал, что шагов резьбы получится недостаточно, поскольку места мало, и сделал мелкую резьбу. И наши детали не подошли друг к другу. Значит, задержка со сроками сдачи работы. Представляю, какие обидные слова начальник цеха сказал главному конструктору, а главный конструктор высказал свое мнение моему начальнику. Но поскольку я только что пришел на работу, что с меня взять?

Когда подвески сделали, бомбосбрасыватели поставили, послали меня в цех. И там, пока шла сборка, я, после того как сдал чертежи, сидел постоянно.

А потом самолет с этими подвесными баками вывели на аэродром, и меня направили туда — представлять конструкторский отдел и решать вопросы.

В то время на заводе была создана летно-экспериментальная группа, потому что подвесные баки были, естественно, не единственной доработкой в И-16. Руководил этой группой бывший красный курсант Кремля Ильяс Попов.

Быстро нарисовали программу. Нам определили летчика Сузи и все — скорей летать. А во время первого полета нужно ходить «блинчиком» до выработки топлива. Летчик взлетел. Мы стоим, смотрим. Вот он «блинчиком» ходит, потом разогнался и в горку «бочкой», наверх и переворот. Мы, конечно, испугались — черт его знает, как себя машина поведет. Но летчик сел, вылез из самолета — знал, что мы сейчас на него накинемся, заулыбался. Потом еще раз полетел — все нормально, и очень быстро И-16 с подвесными баками был запущен в серию.

Где-то в конце 1938 года мы приступили к этим работам и уже в феврале 1939 года все сделали и были осыпаны «похвалами и золотом». Мне поручили составить список тех, кто принимал участие в работе, и я, конечно, включил всех: и копировщиц, и аэродромовцев, и конструкторов. Все получили хорошие деньги. У меня, например, оклад был 250 рублей. И я получил премию в двенадцать окладов! Из сберкассы, где получал деньги, шел с полной авоськой, набитой пачками денег. Жених!

Кроме того, я тогда жил в гостинице и планировал сбежать из Горького в Москву на Первый завод, на котором уже работал до распределения, но тут мне дали комнату на улице Чадаева, и я остался. «В моей судьбе ты стала главной, родная улица моя».

Потом меня стали посылать каждый раз и в цех, и на экспериментальные работы:

новенькие 20-мм пушки ШВАКи поставили на самолет — иди, радиокompас поставили — иди. Так что я волею судеб со временем стал иметь представление обо всех составляющих частях самолета.

Перед войной на заводе появился главный конструктор Лавочкин с какой-то небольшой свитой, состоящей в основном из начальников. Был среди них, например, заместитель главного конструктора по материально-техническому снабжению. По перспективам — Закс Леонид. Я понял, что ко многим заданиям, которые давали нам, конструкторам, руку приложил именно Закс. Он был внешней разведкой ОКБ. А что? Будь я главным конструктором, я бы тоже хотел все знать.

Перед тем как мы перешли на производства Лавочкина, к нам, это была середина 1939 года, был доставлен один из первых самолетов — не знаю, где его делали. Это было чудо! Прекрасная форма! И тогда мы впервые узнали, что существует клей ВИАМБ-3. Он, когда полимеризуется, становится очень жестким. И без краски самолет становился темно-бордовым, красноватого цвета. Красота какая! На завод ходили экскурсии — посмотреть на самолет Лавочкина!

Правда, освоение «лагг» шло непросто. Стали поступать чертежи. Но те чертежи, по которым был сделан этот самолет, в производство отдавать было нельзя. Нельзя запускать. Одно дело сделать штучную деталь, другое — сотни. Должна быть создана технология. Нужно было определить цеха, которые будут собирать те или иные детали, договориться с поставщиками материалов. Ведь у И-16 крыло было из материи, а для «лагг» требовался шпон, склеенный ВИАМБ-3.

Вместе с самолетом появился Лавочкин: в таком потертom кожаном реглане. Ходил, смотрел. У него интересный характер... преподавателя. Сколько я работал, не помню, чтобы кто-то из главных конструкторов ходил по щиткам. Знаешь, что такое щиток? Это рабочее место конструктора — доска, на которой кнопками крепится бумага. Это ж потом кульманы появились!

Лавочкин не гнушался, ходил по щиткам. Сядет около конструктора, вдвоем смотрят, обмениваются мыслями. Он такого был характера, не задиристого, мягкого — одним словом, учитель. Таким, как Лавочкин, должен быть преподаватель.

С его появлением началась реконструкция ОКБ. Одно дело, когда мы делали И-16, а теперь-то совсем другой самолет. В конструкторском отделе была четкая организация. Главный конструктор, начальник, его заместители, бригады, начальник бригады, линейная часть — конструкторы, копировщицы, служба архива.

ОКБ управлялось Лавочкиным. Вначале его конструкторское бюро было в Ленинграде, но потом он полностью перебрался на наш завод. И он формировал ОКБ в структуру. У него было 7 заместителей. Был такой заместитель Семен Михайлович Алексеев. Он потом остался за Лавочкина у нас на заводе, когда Лавочкин ушел в Москву. А потом и Алексеев, когда на нашем заводе была организована микояновская фирма, ушел в Москву.

Лавочкин назначил меня начальником бригады предварительного проектирования — может быть, потому, что мне приходилось бывать и на аэродроме во время испытаний, и в конструкторском отделе во время работы над чертежами. Чтобы на самолет ни поставили, чтобы ни сделали, сначала прорабатывалось в бригаде предварительного проектирования.

На заводе существовало два конструкторских бюро. Одно из них опытное, работало с главными конструкторами. Если надо было что-то сделать, изменить, модернизировать, этим сначала занимались окобисты, мы.

А в серийном производстве тоже, конечно, были вопросы. Занималось их решением второе конструкторское бюро, которое вело серию.

Мы были знакомы, но, поскольку перед нами стояли разные задачи, мы мало общались. К тому же они, иногда в пику нам, укоряли, что где плохо сделано.

Еще до войны успели освоить ЛаГГ-3, выпускали и даже занимались тем, что улучшали его.

Началась война, и она сразу же показала слабые стороны самолета ЛаГГ-3. Естественно, все замечания приходили через командование — к нам на завод. Кроме того, при заводе была служба эксплуатации и ремонта. Эта служба находилась в воинских частях. Там ее сотрудники

жили, работали, чинили самолеты, работали по рекламациям. И вот эта служба ЭР стала «доносить» о слабых сторонах «лавочкина».

Кроме того, немцы наш запас дюрала, который шел с Украины, «съели»! Мы вынуждены были перейти на железо, из которого делали крышки капотирования, а это добавочка к и так немалому весу. Попытались сделать крышки капотирования из дельта-древесины. Но они долго нежили. И жарко, и холодно...

Двигатель М-105, стоявший на ЛаГГ-3, как всякая машина, имеет какой-то предел мощности. Самолет Лавочкина из-за того, что был сделан из дельта-древесины, был тяжел, и нагрузка на одну лошадиную силу была высока, поэтому в бою он не могу гнаться за самолетами противника. Что делать? Либо ставить другой двигатель, либо облегчать самолет чуть ли не на 30%. Облегчить сразу самолет трудно — это большая конструкторская работа. А другого двигателя не было. Уфимский завод, который делал М-105, можно сказать, уже «пузыри пускал». Двигатель М-105 форсируй не форсируй — машину лучше не потянет. К тому же этот двигатель и на петляковской машине стоял.

ЛаГГ-3 был обречен, и, чтобы спасти самолет, нужен был новый двигатель, потому что быстро самолет не облегчишь.

Мы получили документацию на несколько установок разных двигателей, но только жидкостного охлаждения среди них не было. Шла война. И поскольку самолет ЛаГГ-3 значительно уступал немецким, то «верхами» было принято решение: производство самолетов Лагг-3 прекратить. Но мы же до этого работали на опережение. Получив чертежи звездообразного двигателя АЛУ-82, уже спроектировали установку этой звезды на ЛаГГ-3. Сделали один самолет. Он был выведен на аэродром, а мы на этом не останавливались — искали решения по его улучшению.

Назван этот самолет был — Ла-5, хотя формально числился как «ЛаГГ-3 с двигателем воздушного охлаждения». Но мы, конструкторы, относились к нему как к новому самолету и в своем отделе называли его Ла-5.

Была такая традиция — присваивать нечетные номера: ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7, Ла-9, Ла-11. Когда на аэродром вывели новый самолет и начали его испытывать, мы уже спроектировали новый самолет, который именовали Ла-7. Более того, в нашем опытном цехе этот самолет уже начали собирать. Тут свою роль сыграл фактор войны — ждать некогда: только вперед, хоть расшибись.

И тут начались драматические для нашего завода события. Армия выла, что ЛаГГ-3 несет потери. И было принято решение прекратить производство Лаг-3, ОКБ Лавочкина с завода убрать, отправить в Тбилиси. Весь личный состав и работников опытного цеха тоже на новое место — был создан целый эшелон из теплушек.

Нас с семьями — в эти теплушки. Туда мы грузили наши вещи и чертежи, все забирали с собой, ведь на новом месте ничего нет.

Забрали с собой и Ла-7, который не дошел до летных испытаний, но был уже сделан.

Эшелоны формировали на заводе. А была весна. Наварили печек — в каждом вагоне их поставили. И на каждый вагон — по две семьи. Я с семьей — женой и сыном — был в вагоне с Петром Паншиным и его семьей, у него тоже был сын. И так как мы считали, что больше не вернемся, забирали с собой все вещи.

В это время начались испытания — они были быстрые, ведь война — самолета Ла-5. Защитником этого самолета был сам Лавочкин. Он отказался уезжать, хотя все его замы отправились на юг.

И вот Ла-5, по сравнению с другими самолетами, даже с самолетами Микояна и Яковлева, показал отличный результат. Что делать? Запускать в производство? Где? И где конструкторы? А мы уже в Тбилиси! Поскольку оказалось так, что в Горьком конструкторов нет, чертежей нет, а ОКБ в Тбилиси, а завод стоять не может, было принято решение запустить на нем производство «як». В цехах уже начали варить фермы под «як», несколько реконструировали пятый корпус завода. Закончилось это все тем, что приказали вернуть конструкторов, производство «як» прекратить, а заводу приступить к выпуску самолетов Ла-5. Не Ла-7, потому что его мы возили с собой.

Нас снова в эшелон и обратно в Горький. И вот мы опять в эшелоне Баку — Армавир,

потом поехали все медленнее: началось летнее наступление немцев, и из Центральной России шла эвакуация заводов и людей. Немцы вышли к Волге, а мы застряли в Дербенте. Дали теплоход — не пассажирский, а грузовой. Представляете, каково было семьям?

Морем нас переправили в Астрахань. Только мы туда прибыли — бомбежка.

Наш теплоход от пристани отчалил, встал посередине Волги в ожидании. Когда бомбежка закончилась, причалили снова. Рабочих не было. Выгружали все сами: и мужики, и женщины с детьми.

А дальше что с нами делать? Волга-то перерезана. И нас решили переправить по железной дороге. На окраине Астрахани была маленькая железнодорожная станция, по ней возили соль. Опять дали вагоны, а они — все в соли. Давай все чистить, мыть. Все вещи наши так обносились, что мы были похожи на босяков. Ни умыться негде, ни побриться: сколько лезет щетина, столько и лезет.

Когда нас везли на юг, на всех больших станциях были пункты для кормления. А когда ехали обратно — Россия оккупирована, кто нас будет кормить? Станции сами едва жили. И пошла мена и продажа личных вещей. Больше ничего не было. В общем, бедствовали.

Когда сформировали эшелон, отправили нас в Пензу, потом — в направлении Саратова.

На какой-то промежуточной станции нам прицепили платформу, на которой был свинец, литые чурки. Рыбакам всем свинец нужен. И вот мы таскали этот свинец и сбывали с рук.

Когда доехали до Саратова, с питанием стало побогаче — уже почти дома.

А ветка была заволжская. А наш завод — на московской. Между нами — Ока. Через Оку один мост, по которому ходил только трамвай. А на той стороне Оки — Рамадановский вокзал. Нас привезли туда. Прямо на дорогу положили рельсы — перевозили до моста, потом по мосту, а с моста до Московского вокзала тоже были проложены временные пути.

По одному вагончику «кукушка» нас перетаскивала. А на Московском вокзале весь наш эшелон опять сформировался. Тут уж нас довести до завода пустяк.

Мы дома. Ну, хорошо. А где жить и работать? Мы же думали, что уезжали насовсем, все сдали.

Пока мы «катались», территорию опытного цеха и помещения, где мы трудились, завод, конечно, приспособил для своих нужд. С заводом управились просто — освободи, и все тут!

А с жильем? Усилим всего города «наскребли» жилье. В частности, я получил комнату в Канавине, около Лендворца. Там был дом специалистов завода — их уплотнили. Я туда поселился, а остальных — кого куда. С жильем устроились.

Все, братцы, бери карандаши — вперед!

Производство Ла-5 уже начали без нас. Мы приехали с Ла-7 и стали работать над Ла-9, Ла-11.

Мы даем в армию боевой самолет, а летчиков откуда брать? Летчиком ведь никто не рождается — учить надо. А учили сначала на У-2. Но это не то — не соответствует. Поэтому перед нами была поставлена задача: немедленно создайте учебные самолеты Ла-5 — УТИ Ла-5; Ла-7 — УТИ Ла-7 и так далее. То есть чтобы к каждому боевому самолету был учебный самолет соответствующей марки. И их делали наряду с боевыми самолетами.

Получили ли мы за Ла-5 премии? Нет, не получили. Самолет же традиционно кто делает? Рабочий класс, завод. Ведь и до войны завод поощрялся — то Красное знамя ему дадут, то группу рабочих наградят орденами. А до конструкторов это не доходило. Подумаешь, что-то там нарисовать. Денежную премию тоже не дали.

Когда исчерпали возможности форсирования двигателя, мы взялись за вес. В частности, лонжероны крыльев, которые были из дельта-древесины, заменили на хромансильевые трубы. Те детали, которые с началом войны делали из железа, опять стали делать из дюраля. Улучшали центроплан.

— *Какова была продолжительность рабочего дня?*

— До войны рабочий день был 7 часов, во время войны — 12. Безусловно, была и сверхурочная работа. Если надо что-то сделать до завтра, значит, останешься, поспишь несколько часов прямо на заводе и снова работаешь. Все понимали, что так надо. Надо — это волшебное слово. Убеждать долго, а сказал: «Вася — надо» или: «Коля — надо» — все

понимали сразу.

Не помню, когда ввели карточки, но по ним я был приравнен к рабочему. Карточки были разные. Были карточки для всех. А были карточки литер «А», литер «В» — это то, что я знаю. И вот, когда уже стало немножко легче, нам, конструкторам, стали выдавать карточки не те, рабочие, а вот литер «А», литер «В» — там норма больше.

На заводе была фабрика-кухня. Все ходили и «кормились» в этой столовой. Столовые тоже были разные — каждому свое. Для конструкторов — общая. Привилегии были у летчиков, начальников цехов, руководителей производства. А конструктора — это рабочий класс. Только рисуешь. Что варили? Вермишель или макароны вы сейчас покупаете готовые и варите. А тогда этого не было. Тогда раскатывали тесто, резали его на маленькие пластиночки, подсушивали и из этого варили суп. Подходишь к официантке: «Что сегодня, Вера?» — «суп-лапша». Скучно было, но не голодали. Более того, надоедали ли немцы своими налетами? Нет. В первые дни войны ведь немцы в основном досаждали чем? Бросали зажигательные бомбы. Они маленькие, пятикилограммовые. Упадет, и сразу пламя. И в основном это было бедствием для Горького — город же деревянный. И для того чтобы их тушить, мы дежурили на крышах. Это в начале войны. А потом, вероятно, немцы стали избирательны. На наш завод ни одной бомбы не упало. Правда, мы тоже умные. Вот улица Чаадаева, она была продлена через весь завод. Получалось, если сверху посмотреть, то где же завод? Это одна хитрость. Вторая: для взлета самолетов была специально построена взлетная полоса — не там, где самолеты стоят, а совсем в другом месте. А так как мы вдоль Московского шоссе, нас легче найти. И вот километрах в десяти, а может быть и меньше, построили ложный аэродром. Разместили там самолеты. И, видимо, желающие бездельники ходили там, создавая видимость рабочего класса.

В июне—июле 1943 года очень сильно пострадал Горьковский автозавод. Почему взъелись немцы на автозавод — непонятно. Вот его действительно они бомбили очень жестко. Ну и что? Пешком солдаты дойдут. По сравнению с автозаводом мы как будто в другом городе. Страх, конечно, был всегда — это я про себя могу сказать. Ведь, когда бомбили, это было в основном ночью — в это время суток мы светомаскировку должны были соблюдать. Более того, есть такое понятие — тревожный чемодан. Он существует в армии, и у нас тогда были тревожные чемоданы. Бух-бух — и готовишься бежать в бомбоубежище. Наш дом тоже считался бомбоубежищем, а трубы в доме — вентиляцией, чтобы люди не задохнулись. Еще в первое время мы бегали в щели, а потом обнаглели, привыкли и перестали бегать.

## Рыбалко Виталий Викторович



В августе 41-го я окончил Борисоглебское училище. Перед войной в нем была создана экспериментальная группа, в которую попал и я, изучавшая МиГ-3. Это мой любимый

истребитель. У меня с ним связаны все мои несчастья и беды. Я на нем свою боевую молодость, да можно сказать, свою молодость провел, а когда как летчик окреп, я пересел в 1943-м году на «як». Возможно, он лучше был, но было уже легче воевать, да и опыт был и условия другие. МиГ-3 — машина своеобразная, но я считаю, что летчик со средней подготовкой мог на нем летать вполне успешно. Это был нормальный самолет с мощным высотным двигателем М-35А, который готовился как высотный перехватчик для ПВО, а на малой высоте он был, как утюг — скорость небольшая, тяжелый в управлении. Много неприятностей самолет доставлял на взлете, разворачиваясь влево. Если его не удержать, то можно и в обратную сторону взлететь. На самолетах первых серий стояли предкрылки — это беда страшная, чуть потянул — выскакивает с громким хлопком. Неприятно, когда во время боя все время раздаются эти хлопки, как будто по тебе попали, так мы их просто заклеивали. Зато на высоте он был бравым. Случился со мной такой эпизод. Весной 42-го взлетали с раскисшего аэродрома Раменское на сопровождение Пе-2. В нашем 122-м полку оставалось пять летчиков, а машин было штук 80 — выбирай, на чем хочешь летать. Тогда перевооружение проходило, и нам со всех полков пригнали самолеты. Там были «За Родину», «За Сталина» и «За партию большевиков». Это были три МиГ-3, врученные 23 февраля 1942 г. летчикам 172-го ИАП коллективом московского авиаремонтного завода № 1. Однако пилотов, летавших на МиГ-3, в этом полку не было, и машины менее чем через месяц передали в другую часть, судя по всему, в 122-й ИАП (который также входил в ВВС Западного фронта и летал на «мигах») — 31 марта 1942 г. МиГ-3, согласно документам, в 172-м ИАП уже не числились. Я летал на самолете «За Сталина», но в тот момент он был неисправен, и мне на выбор предложили два других именных самолета. Я помню ответил, что «За Родину» я полечу, а за «За партию большевиков» я летать не буду, поскольку он был очень тяжелый. Самолет с надписью «За партию большевиков» был тяжелее двух других «именных» «мигов», очевидно, потому, что на нем единственном из всей тройки стояла радиостанция, весившая немало. Хорошо, что энкавэдэшника в тот момент рядом не было. Так вот, сопровождать должны были девятку «пешек». Командир эскадрильи Романенко<sup>1</sup> не смог взлететь. Пока выруливали, Миша Коробков<sup>2</sup> перегрел свой мотор, взлетел — масло вдоль борта, он тоже сел, я остался один. Подошли «пешки», подстроился к ним, пошли, на краю Раменского встретили четыре «Хейнкеля-113» (видимо, имеется в виду Me-109Ф, который по внешнему виду сильно отличался от привычного Me-109Е. — *Прим. ред.*), который, на мой взгляд, был лучшим немецким истребителем, беда была его в том, что у него мотор был водяного охлаждения, и все радиаторы охлаждения были в плоскостях. И достаточно было спичечной головке попасть — радиатор пробит. Но по пилотажу это был блестящий самолет. Я один с девяткой. Высота была около тысячи метров. Мы летали без кислородного оборудования, которое снимали за ненадобностью. Передатчика на этом самолете не было, был только приемник. Так что сообщить о том, что меня атакуют, я не мог. Ну, с первого раза они меня не убили, но заставили ввязаться в бой на вертикали. «Пешки» ушли. Не могу сказать, что я был ас, но я сумел их завести на 7000 метров без кислорода. Парень я был крепкий, да и лет мне было всего 19... А на этой высоте МиГ-3 — это уже был самолет, и мне эти «хейнкеля» были уже не страшны. Видимо, у них горючее было на исходе, и они смотались. Сбить я никого не сбил, но, если бы они остались, возможно, исход боя был бы другим.

### — *Какое вооружение стояло на МИГ-3?*

— Вариантов было достаточно много, но подвески с крупнокалиберными пулеметами Березина я не помню. Подвешивали нам РС-82. Я один раз командира своего выручил. Это было в феврале 1942 г. под Малоярославцем. Шли с разведки, мы еще звеньями летали: Миша Коробков, я — слева, Бажнов — справа. Развесили уши, успокоились — дом рядом, сомкнулись, веселенькие, чуть не с песней. Я голову повернул, а сзади в 15 метрах 110-й («Мессершмитт-110»)! Их было два, а нас трое, они были уверены, что собьют. Но на мгновение я опередил их взглядом, отвернул в сторону. Миша был опытный пилот — тоже в

<sup>1</sup> Романенко Степан Иванович, майор. Воевал в составе 122 и 272 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях сбил 6 самолетов противника лично и 2 в группе. — Прим. М. Быкова.

<sup>2</sup> Коробков Михаил Евстафьевич, старший лейтенант. Воевал в составе 122 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях лично сбил 4 самолета противника.

вираж, а Сережу Бажнова они сбили, с ходу. Все! Прозевали! Разворачиваюсь, — смотрю, они за ведущим погнались и вот сейчас огонь откроют, а у меня четыре РС было. Я их туда, не прицеливаясь, ахнул. Был, конечно, шанс своего сбить, но все равно еще мгновение, и его бы сожрали. Смотрю, они сразу отвернули, но мы за ними не погнались — горючего было только до дома дотянуть, не до боя. С РС мы на штурмовку ходили. Почти весь 41-й на штурмовку летали и на разведку. Несколько раз летали мы на прикрытие, но эти вылеты в памяти не отложились. При этом нам штурмовки и разведки не засчитывались, поскольку это, можно сказать, была не основная наша работа. По количеству выполненных вылетов на штурмовку войск многие истребители, будь они штурмовиками, должны были получить одну, а то и две «Звезды». Вот на такой штурмовке меня и сбили первый раз. Дело было 23 ноября 41-го года. Мы штурмовали колонну, когда вроде ни с того ни с сего заклинило двигатель — в него попал зенитный снаряд. Я постарался как можно дальше протянуть к линии фронта, но высота была небольшая, и я посадил машину на фюзеляж. После этого почти две недели скитался без еды в мороз по лесам, ориентируясь на шум артиллерийской стрельбы, натываясь на немцев. Только 5 декабря меня еле живого с обмороженными ногами подобрала разведчица какой-то стрелковой части. Помню, что, услышав русскую речь, я заплакал... Ноги были обморожены настолько, что стоял вопрос об ампутации, но организм был молодой — выкарабкался. К тому времени я уже числился без вести пропавшим... Второй и последний раз меня тоже зенитки сбили в 43-м году в районе Можайска. Один раз как уж я прилетел домой — не знаю. Сел, рулю, все смотрят, а я не могу понять, выяснилось — у меня кия нет и в фюзеляже дырка сантиметров 30. Тоже зенитки. В воздушных боях мне не попадало. Один раз только сложно было, но выкрутился.

В 1943 году наш полк вошел в состав 5 ШАК, командовал которым Герой Советского Союза Каманин. Но и до этого, весь 42-й год, мне в основном приходилось сопровождать штурмовиков и бомбардировщиков. Я могу сказать, что после войны мы встречались, и никто не упрекнул меня в том, что мы плохо воевали или бросили кого-то. Потерь в сопровождаемых у меня не было! Вот почему у нас сохранились хорошие отношения со штурмовиками. Но ГСС в нашем полку был только один, и в соседнем истребительном полку один, а у штурмовиков — 160. Не потому, что мы плохо воевали, а потому, что оценивали нас по критерию — сбил не сбил, а нас нужно оценивать — как сопровождаемые выполнили свою работу. Они выполнили свой долг, значит, и я свой долг вместе с ними выполнил. Мы с ними были в одном соединении, на одном аэродроме. Они взлетают на задание, а мы следом. Пришли домой, вышли, покурили, поругались или похвалились. Но они отбомбили, а мы вроде ни при чем.

Вот если взять тактику боя. Мы связаны позиционно. Скорость небольшая. Идешь выше, зазевался — потерял группу, а ведь ее не сразу найдешь — они же камуфлированные. А превышение у меня должно быть, ведь если к ним кто-то начнет подползать, я же его должен атаковать. Приходилось применять маневр «ножницы» — это когда мы над группой проходим из стороны в сторону. Группа идет по прямой, а мы за счет длины пути увеличиваем скорость. Но ведь к этой тактике пришли только в 43-м году, а полтора года войны просто болтались в хвосте штурмовиков на их скорости. Правда, если в начале войны штурмовики больше на бреющем ходили, то к ее середине они стали летать на 1200 — 1500 метров. Стало немного проще.

Хорошо, когда есть возможность хоть такого маневра, а иногда, когда далеко вести, присосеешься и висишь, чтобы только долететь. Очень не любили далеко в тыл летать.

Если мы видели самолеты противника в стороне, мы мечтали, чтобы они к нам не подошли. Ну их к чертовой матери! При прикрытии своих войск я должен был броситься туда, если я отважный пилот, я должен был гнаться за ним, я должен был убивать, а при сопровождении я только должен быть готовым к отражению атаки на штурмовики. Вот ведь какая психология вырабатывалась! Я не мог бросить группу, даже отражая атаку немецкого самолета по своей группе, даже по себе, я только могу вернуться, причем так, чтобы он не смог продолжить атаку на группу, и уходить из-под атаки я не мог далеко — ему этого и надо. Вот так.

— *А Су-2 приходилось сопровождать?*

— Нет. Я их и не видел ни разу. Только Ил-2 и Пе-2.

— *Сколько самолетов выделялось на сопровождение?*

— Все зависело от того, какая обстановка на данном направлении, какая группа и куда идет. Если большая группа — большое сопровождение. Как правило, не меньше четверки. Истребителям ставится задача — прикрыть группу, если стояли на одном аэродроме, могли встретиться и участвовать в совместной подготовке к полету. С нами часто так бывало — мы же входили в состав смешанного авиакорпуса. Как правило, если штурмовики или бомбардировщики вылетали с другого аэродрома, они заходили за истребителями сопровождения. Мы сидели в готовности номер один — кнопку нажал и взлетай. Помню случай, сидели, ждали группу, а ведь у Як-1 хвост был легкий, и при рулении можно было задеть винтом землю. Как правило, механики сидели на стабилизаторе. Вдруг появляется группа, я сидел в готовности на старте, а две пары еще не подрулили ко мне, чтобы в ожидании встать. Я даю команду на взлет, и они взлетают практически со стоянки. Только со мной поравнялись, смотрю — на стабилизаторе механик летит. Он пытался перелезть, чтобы верхом сесть, но сорвался и упал метров с пятидесяти.

Я участвовал несколько раз в весьма серьезных и больших ударах. В 1943 году в течение нескольких дней — 5, 6, 7 июля накануне Курской битвы наш Западный фронт наносил удары по немецким аэродромам. Так вот Миша Бондаренко, дважды Герой Советского Союза вел 24 «ила», большую группу. И мы, истребители 122-го полка, тремя эскадрильями прикрывали его атаку на аэродром Сеща. Это было 5-го, а 6-го — на Боровской летали. К этому полету собирались, это был фундаментальный полет. Группа была настолько большая, из двух полков. Сборная была группа. 24 самолета. Мы тогда собирались, не помню, кто готовил, получали задачу кто где. Готовились к этому полету на месте.

Тут уже мы выделяли группу истребителей непосредственного перекрытия и ударную группу. Так вот впереди шел командир эскадрильи майор Цагайко<sup>1</sup> с двумя ведомыми парами, а я шел в хвостовой части этого боевого порядка. Надо сказать, что в задачи группы сопровождения входило подавление зенитных средств, если, конечно, не было истребителей противника. И когда Миша Бондаренко перевел группу в атаку — с ходу атаковали, наш Цагайко и его ведомый пошли на зенитки, и их тут же сняли. Цагайко через год вернулся. А ведомый так и сгинул.

Вот еще пример. Лет двадцать назад мне пришло письмо из Казани, я этого парня, Казакова, даже и не помню. Вот он пишет: «Товарищ генерал-лейтенант, вспоминаю боевой вылет в марте 1944 г. на г. Проскуров. Получил я задание в составе шести самолетов Ил-2 штурмовать западную сторону города, меня должны были сопровождать четыре „яка“, ко мне подстроился только один твой самолет, а три „яка“ ушли с другой группой, которую вел Герой Советского Союза 809-го полка Герасимов. Я вел группу и думал: „Куда ты, дорогой, идешь на съедение, ну, ладно, мы — смертники, а ты?“ Не доходя двадцати километров до города, нас взяли в перекрестный огонь восемь крупнокалиберных пулеметов. Подходя к западной части города, я увидел аэродром, где производили посадку Ю-87 под прикрытием „фокке-вульфов“, их было около 20, я принял решение идти на аэродром и влез в это пекло, отбивался, обстановка была сложной, особенной для тебя. Взял курс на свой аэродром, и тут началась катавасия, я только услышал тебя по радио: „Казаков, не снижайся ниже 300“, и тут-то ты проявил настоящее мужество, атакуя „фоккеров“, резко делал поворот, уходил под группу под пулеметы стрелков и снова уходил в атаку на истребителей. Домой мы вернулись без потерь».

— *Соблюдался ли приказ в случае потерь у сопровождаемых боевой вылет не засчитывать?*

— У меня потерь сопровождаемых не было! У нас сразу становилось известно, если кто-то кого-то бросил. Был эпизод, когда командир группы сопровождения, возвращаясь с задания, сообщил командиру группы штурмовиков, что тот идет неправильным курсом. Штурмовик не согласился, и тогда командир группы сопровождения решил идти своим курсом.

<sup>1</sup> Цагайко Николай Васильевич, майор. Воевал в составе 188, 122 и 179 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях лично сбил 6 самолетов противника. Сбит зенитной артиллерией противника 10.06.43, попал в плен, вернулся в июле 1944 г. — Прим. М. Быкова

Его судили. Он позднее ГСС получил.

— ***Сильно ли было противодействие немецкой зенитной артиллерии?***

— Смотря где и когда, но прикрытие своих войск зенитной артиллерией немцы осуществляли хорошо. На Сандомирском плацдарме в один из дней на моих глазах были сбиты три командира эскадрильи штурмовиков. Это было неожиданно, похоже, немцы применили что-то новое, что — мы не разгадали. Подходишь — «пух-пух» и больше не стреляет. Тогда погиб ГСС Вася Гамаюн, он уже был представлен на дважды Героя. Немцы всегда стреляли при перелете линии фронта независимо от этапа операции. Много было у них зенитных средств. Все свои проблемы я имел только от них.

— ***Когда штурмовики становятся в круг над целью, где располагаются истребители?***

— Истребители в это время тоже могут сформировать круг с противоположным штурмовикам вращением или, если есть истребители противника, вступить в маневренный бой. Немцы в круг не лезли — шансов мало.

— ***Кого сложнее сопровождать — «илы» или «пешки»?***

— «Пешки» спокойнее, поскольку скорость у них повыше, не требовалось столь интенсивного маневрирования. Кроме того, не нужно было заниматься штурмовкой, если не было истребителей.

— ***Как обстояло дело с радиосвязью?***

— В 1941 —м, 42-м радио не было. Даже если и было, им не очень пользовались. Командование ввело даже звания: «Мастер радиосвязи» I, II класса. Мы должны были знать азбуку Морзе, сдать экзамен. Внедряли именно таким способом, за это платили денежки.

— ***Закрывали ли вы фонарь кабины?***

— Нет. Особенно первое время.

— ***А какой самый опасный немецкий самолет, истребитель?***

— Они все одинаковые.

— ***Каков МиГ-3 в отношении обслуживания?***

— Не знаю. Я знаю, что наши механики были виртуозами, в любое время мой любимый самолет был готов. Если только серьезное повреждение, тогда пересаживался, а если все нормально — быстренько подготовили. Я говорил, что в 42-м у меня было три самолета.

— ***Что вы можете сказать о предвоенной подготовке летчиков?***

— Для нас, а особенно для тех, кто заканчивал летные школы во время войны, было характерно страстное желание быстрее оказаться в строевой части и воевать. Морально мы были готовы к бою намного лучше немецких летчиков. Психологически мы были более устойчивы, не избегали, как они, лобовых атак. Когда немцы владели численным преимуществом в воздухе, они были дерзки, но в других случаях достаточно пассивны, может быть, только кроме «охотников», те за счет внезапности нападения часто добивались успеха. Правда, стреляли все немецкие летчики хорошо.

— ***Сколько у вас побед?***

— Всего четырнадцать. Для тех, кто работал на сопровождении, это немало.

## Список документально зафиксированных данных воздушных побед В.В. Рыбалко\*

19.3.44	1	Ме-109	Бахматовцы/вост. Проскуров/
30.04.44	1	Ме-109	Мечежув
10.07.44	1	Ме-109	сев. окр. аэр. Незнанув
15.07.44	1	ФВ-190	Печихвосты
16.07.44	1	ФВ-190	вост. Чижув
* Все — в составе 122 ИАП на самолете Як-9 Всего сбитых самолетов — 7 лично			

### Источники

- 1)ЦАМО РФ, ф. 122 ИАП, оп. 269878, д. 6 «Журнал боевых действий полка за 1941г.»;
- 2)ЦАМО РФ, ф. 122 ИАП, оп. 269881, д. 2 «Журнал боевых действий полка за 1941—43г.»;
- 3)ЦАМО РФ, ф. 122 ИАП, оп. 269880, д. 12 «Журнал учета сбитых самолетов противника летным составом полка за 1943 — 45г.»;
- 4)ЦАМО РФ, ф. 122 ИАП, оп. 269879, д. 6 «Журнал итогов боевой работы полка за 1945г.».

## Хайла Александр Федорович



Военное летное училище я окончил в декабре 40-го. Летать-то я начал еще до поступления в училище, в аэроклубе в городе Шебекино Курской, ныне Белгородской, области. Отец у меня был железнодорожным машинистом, в то время это была очень престижная работа. Когда он уходил в отпуск, ему предоставлялись билеты в мягкий вагон. Смутно помню — пацан же был, но получал он, кажется, 160 рублей. Тогда воз яблок стоил 80 копеек. Мясо тоже в копейках: 30 или 50 копеек за килограмм. Жили мы хорошо.

Как попал в аэроклуб? Я в это время учился в 9-м классе. До сих пор помню: сидел за одной партой с Колей Коротковым. Мы сдружились, хотя он был постарше меня на год или два. Окончили 9-й класс. Отгуляли лето.

Пришли в десятый класс, и Коля говорит: «Я с уроков буду уходить». — «Куда?» — «В аэроклуб». — «А ты что, летаешь?» — «Да». — «Не может быть!» Не поверил, подумал, он меня разыгрывает. Он мне назвал время и дату и говорит: «Я буду пилотировать в этой зоне». Я

все равно не поверил. Точно! В этот день и в названное им время с расхождением в несколько минут появился самолет У-2, начал делать виражи, «мертвую петлю» — так она называлась, сейчас — «Нестерова». Одним словом, я понял, что мой друг летает. Я тоже загорелся. Мы встретились, он говорит: «Иди в аэроклуб». — «А что там нужно пройти?» — «Мандатную и медицинскую комиссии». — «Я не пойду». — «Да ты что?! Ты такой спортсмен! В сборной команде школы в волейбол играешь». Я вообще спортивным парнем был, после войны даже стал мастером спорта по волейболу.

А тогда я загорелся летать. Обратился в этот аэроклуб, написал, как положено, заявление. Мне дали «добро». Но надо пройти мандатную комиссию. Я ее прошел легко — отец во время революции был командиром бронепоезда, член партии. На медицинскую комиссию направили в город Белгород, это 43 километра от Шебекино. Поехал и прошел все тесты. Вернулся, был зачислен в аэроклуб. Отучился около года и очень полюбил авиацию. В 38-м году мы, выпускники, ждали комиссию из Чугуевского летного училища, которая должна была принимать экзамены. Отпилотировал я на пятерку и таким образом был зачислен в училище, но сказали, что я должен ждать вызова, который пришел только через несколько месяцев. Попал я в город Чугуево под Харьковом. Начали летать на двухместном УТ-2, на котором прошли обучение пилотажу и технике скоростной посадки. Прыгали с парашютом. Затем вся эскадрилья, а это порядка двухсот человек, была переведена на УТИ-4. После освоения этого двухместного самолета три эскадрильи, в том числе и нашу, пересадили на И-16, а еще три стали осваивать И-15, 10 полетов я сделал удачно. А на 11-м едва не поломал самолет, на котором летал Валерий Чкалов (его так и называли — «чкаловский»). И-16 очень строгая машина — маленькая, крылышки маленькие, фюзеляж толстый.

Окончил это училище одним из лучших, и меня в числе 11 человек оставили инструктором. Получалось даже так, что я уже инструктор, а курсантами у меня мои приятели, вместе с которыми мы поступали в училище.

Надо сказать, что окончил я училище сержантом. Мы надеялись, что нас выпустят лейтенантами, нам уже красивую темно-голубую форму пошили, с «курицей» на рукаве. И вдруг пришел приказ министра обороны Тимошенко всех выпускать сержантами! Обидно было настолько, что я, например, никогда не надевал треугольники. Кроме того, нас оставили жить на казарменном положении и требовалось отслужить четыре года, чтобы выйти из этой казармы. Конечно, мы, сержанты, жили не в общей комнате, а в комнатах по 3 — 4 человека, на всем довольствии — питание, форма, проезд. Но, например, сержантский оклад был 440 рублей, а у лейтенанта — 750. Ну, хоть стричься не заставили. Одним словом, начал я свою инструкторскую деятельность в январе, а в июне — война.

Узнал я о начале войны так. Летом мы жили в палатках на аэродроме. Ночью шел ливень, и когда объявили тревогу — вставать не хотелось, подумали, что опять учебная. Надо сказать, что весь учебный процесс в училище состоял из учебных тревог — почти каждое воскресенье. Однако последовала команда: «Все в столовую!» Мы собрались и сидим чего-то ждем. Никак не пойдем, что такое? Уже позавтракали. Не летаем, ничего не делаем. Когда были учебные тревоги, то мы летали по графику. А к полудню объявили, что по радио будет сообщение, и выступил Молотов. Вот так мы узнали, что началась война. Конечно, сразу же начали проситься на фронт, но нас не пустили. Еще несколько дней продолжалась учеба. Мы замаскировали самолеты, палатки с аэродрома перенесли в находившийся рядом овраг.

Где-то на третий день объявили: «Тревога!» Немцы сбросили десант в районе Харькова. Ночь была лунная, и я видел парашюты. Последовала команда: немедленно подготовить самолеты и перелететь на аэродром у станции Булацеловка. И вот туда мы с рассветом перелетели. Там еще дня 2 полетали, но нас начали бомбить. Из инструкторов сформировали группу для отражения налетов. В этот отряд вошел и я. Вылетов двадцать сделали. Кто тогда считал эти вылеты?! Даже и в голову не приходило. Вели бои. Сложно приходилось. Мы на И-16, а они на Ме — 109. У него скорость больше. Если наш И-16 за разворот набирал теоретически 400 — 450 метров, то «мессер» — 700 — 750. И скорость у него за 500, а у нас примерно 450 — и то весь дрожит. Прицелы у нас какие? Трубка. А что в нее увидишь? Только у командира группы был И-16 с коллиматорным прицелом. В этих боях погиб мой друг, Фирсов Валя с Орла.

Через две или три недели нам приказали лететь в Борисоглебск. Сели с трудом. Весь аэродром был забит самолетами. Летного состава — сотни. Отступающие авиационные части скопились в Борисоглебске. Жить было негде. Мы втроем спали на двухъярусной койке в училищной казарме.

Мы думали, что пройдет несколько дней, и нас опять направят на фронт. Не тут-то было. Около месяца там торчали. Только пили пиво и ходили на танцы. Танцы были каждый вечер независимо от того, что немец прет. Затемнение, свечи, танцы и пиво. И только когда он уже подошел к Киеву, последовала команда всему училищу лететь и ехать в Среднюю Азию. Так я оказался в Чимкенте, а когда собрали самолеты, привезенные на железнодорожных платформах, нашу эскадрилью направили в Джамбул...

Там я продолжал работать инструктором, обучал летчиков. Мои друзья, с которыми я учился, человека четыре, там оказались. Я их опять вывозил. Летали они не очень, но я их выпустил.

Работал я в Средней Азии, а душа на фронт рвалась. Я написал рапорт, не только я, но и мои два закадычных друга: Бугоенко Яша и Семен Сафронов. Семен погиб, а Яша так и остался в этом училище. Мне отказали — мол, здесь вы нужны, чтобы обучать летчиков. Сотни, тысячи летчиков нужны фронту, а кто их будет учить?! Через месяц опять пишу — опять отказывают.

Я уже освоил И-16 как свои пять пальцев. Думаю: что делать? Раз не вырвешься на фронт, что-то нужно делать. В общем, симулировал я, что мне плохо при выполнении фигур высшего пилотажа, и меня списали с инструкторской работы, сделав шеф-пилотом на УТ-2. Шесть эскадрилий были разбросаны по всей Средней Азии. От Чимкента до Джамбула. Вот я возил пакеты, распоряжения. Мне понравилось. Жил в Джамбуле в казарме вместе с курсантами, но в отдельной комнате. С питанием никаких проблем не было. (Я до сих пор поражаюсь, что и в тылу, и на фронте независимо оттого, отступали или наступали, — и авиабензин, и авиационное масло, и столовая, и обеды, и завтраки из трех блюд — все было! Даже на Смоленщине осенью 1943-го, когда дороги раскисли, размокли, у нас и мысли не было, что может не быть авиабензина, авиационного масла — все доставлялось вовремя.)

Так я полетал, может, месяца полтора, познакомился с будущим трижды Героем Кожедубом<sup>1</sup>, который тоже был инструктором в этом училище в 5-й эскадрилье. Потом, когда я уже улетел на фронт, он там, на станции Сас-Тюбе, выпил крепко и избил кого-то, его отдали под трибунал и отправили на фронт.

Вскоре пришла разнарядка, и меня направили в Харьковское летное училище в Алма-Ате. Летной практики там не было, все теория, тактика, аэродинамика, штурманская подготовка, метеорология, двигатели. По окончании этого училища мне присвоили звание младший лейтенант, и в начале 1943 года нас направили в штаб ВВС в Москву поездом. Здесь целая история, как мы ехали, как купались под кранами для заправки паровозов водой, как кур ловили — голодные были, — как соль продавали, которую в районе Аральского моря набрали. стакан соли стоил 50 рублей. В общем, с приключениями добрались до Москвы, откуда я был направлен в Первую воздушную армию, стоявшую тогда под Орлом.

Из штаба армии меня направили в 10-й бомбардировочный полк на Пе-2. С трудом мне удалось оттуда вырваться — я же истребитель! Вернули меня в отдел кадров Первой воздушной армии. Приехал туда, а там народу! Я младший лейтенант, а там майоры, подполковники. В день принимают по пять-шесть человек, и многие уже по две-три недели дожидаются своей очереди. Что делать? Командовал воздушной армией Михаил Громов<sup>2</sup>. И я придумал версию, что моя сестра замужем за Громовым. Значит, захожу в избу, где отдел кадров располагался. Меня

---

1 Кожедуб Иван Никитович, майор. Воевал в составе 240 ИАП и 176 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 330 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 63 самолета противника. Наиболее результативный летчик-истребитель СССР и всей антигитлеровской коалиции. Трижды Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (7 раз), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды (дважды), медалями. — Прим. М. Быкова.

2 Громов Михаил Михайлович, генерал-лейтенант авиации. Перед войной — летчик-испытатель, участник рекордных перелетов 30-х годов. В годы Великой Отечественной войны — командующий ВВС Калининского фронта, 3-й и 1-й Воздушных армий. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина (5 раз), Красного Знамени (четырежды), Суворова 2-й ст., Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды (трижды), медалями. — Прим. М. Быкова.

останавливает офицер: «Куда, младший лейтенант?» — «Мне нужен начальник отдела кадров». — «Вас здесь 200 — 300 человек, а ты младший лейтенант, куда лезешь? Тут подполковники, майоры». — «Он мне по секрету нужен. Я родственник Громова. Моя сестра замужем за Громовым». Он пошел, доложил майору Жуку, начальнику отдела кадров. Прошло минут 10. Меня вызывают. Я зашел, представился. «Вы с командующим знакомы?» — «Моя сестра за ним замужем. Конечно, знаком». — «Вы истребитель?» — «Да». — «На каких самолетах летали?» — Я перечислил. — «На „яках“ летали?» — «Летал», — вру я. — «В 303-ю истребительную дивизию». Выписал он мне направление в 168-й полк. В 303-й дивизии было три полка на «яках»: 168-й, 20-й гвардейский, 18-й гвардейский и 523-й на «лавочкиных».

Вот так я и еще несколько летчиков попали в 168-й полк. Когда я прибыл в полк, там летчиков почти не было — все погибли.

Я попал в первую эскадрилью. Комэска, когда проводил предварительную подготовку, сказал: «Завтра утром, — назначил время на предварительную подготовку, — я буду вас проверять» и задает мне вопрос: «На „яках“ летал?» — «Да, летал. Инструктором». — «Нам такие и нужны». Правда, в душе он, наверное, не поверил. Проводя предварительную подготовку, задавал вопросы по технике пилотирования, штурманской подготовке. Мне задает вопрос: «Как вы будете выпускать шасси на Як-1?» Я знаю, что на И-16 надо было крутить «шарманку» — 43 оборота, но слышал, что на «яках» есть какие-то краны и шасси выпускаются автоматически. «Надо открыть кран», — говорю. — «Как открыть?» — Черт его знает, думаю. А там не открывать кран нужно, а опустить. Опустить, шасси выйдут. Зеленые лампочки загораются, и штыри на центроплане выходят. А он спрашивает: «Какой кран?» — «Ну такой... как водопроводный», — говорю. Вся эскадрилья легла от хохота. Комэска посмеялся, потом говорит: «Хорошо, у нас одна спарка. Я планировал вас в последнюю очередь проверить. Меняю плановую таблицу, вы будете первым». Думаю: что делать? Кабину «яка» я не знаю! И тут мне повезло — спарка вышла из строя. Когда комэска всех распустил, я бегом на аэродром, залез в этот «як», который до того видел только со стороны и в воздухе. Сел, посмотрел, сравнил с кабиной И-16. Подозвал техника, говорю: «Я подзабыл кое-что, расскажи мне». Он мне все рассказал. После этого я сам часа два изучал приборы и главное — действие регулятора шага винта Р-7. До этого я слышал, что Р-7 отдашь полностью, двигатель сгорит, уберешь — упадешь (на большом шаге и больших оборотах двигателя винт не тянет). Спрашиваю механика: «Как работает Р-7, я забыл, расскажи». — «Полностью его не надо отдавать. Но, правда, падали и полностью отдавали, и не полностью». В общем, до вечера просидел, присматривался к кабине, куда смотреть при посадке, при взлете.

На следующий день меня опять на предварительную подготовку, после которой комэска сказал, что я полечу первым. Приехали на аэродром: «Садись на переднее сиденье». Сам сел сзади. Наверняка он подумал, что я не летал — может быть, даже подделал документы. «Запускай». Я запустил двигатель. Выруливаю. Начали взлетать. Я же инструктор! У меня налета несколько сот часов. А И-16 — это машина такая строгая — не дай боже! После него на любом самолете можно летать. Взлетаю. Думаю: что делать с шагом? И отдал Р-7 полностью, переведя винт на самый малый шаг. Взлетели, первый разворот сделали, второй, иду к третьему, и тут двигатель начал давать перебои и отказал. Но я же опытный! В училище много раз тренировал курсантов на выполнение посадки с выключенным двигателем. Развернулся, и на этот же аэродром сажусь поперек полосы. А на этом аэродроме стояли не только истребители, но и Пе-2 и Ил-2, и лежали штабеля бомб. Вот от такого Штабеля в пятидесяти метрах я и затормозил. Если бы врезались — все, хана. Когда сел, я Р-7 вывернул обратно. Комэска выскакивает из кабины: «Это ты сжег двигатель. Р-7 не убрал!» — «Командир, смотри, все убрано». — Подъезжает командир полка, инженер полка: «Опять вы сожгли!!!» — матом на комэска. Мне что — первый полет, новый летчик. А комэска говорит: «Ничего мы не сожгли, проверяйте». — Инженер полка вскочил, все проверил. Говорит: «Старые двигатели, они сгорают». Спарка одна. Пришлось подождать дня 2 — 3, пока меняли двигатель.

Я за эти дни изучил и кабину, и местные ориентиры, чтобы не заблудиться — везде же леса.

Через три дня я выполнил три полета по кругу с комэском и вылетел самостоятельно. Вот так я начал летать. Прибыло много молодежи. Мне комэска говорит (как его звали, не помню, а

потом комэском нашей 1-й эскадрильи был Петров Илья Иванович<sup>1</sup>: «Ты, может, провезешь?» Дней 5 я возил и выпускал, сам при этом получая летную практику.

Начинал я воевать летчиком, но вскоре мне присвоили звание лейтенант, и я стал старшим летчиком, а потом и командиром звена. К концу войны я был капитаном, заместителем командира эскадрильи.

— **Вы помните свой первый боевой вылет в составе 168-го полка?**

— Да. Мы сопровождали бомбардировщики в район Орла. Что было в воздухе, трудно передать словами — огромное количество самолетов. Помню, вели воздушный бой, но тут я держался за ведущим, за хвост уцепился, главное — не оторваться. Конечно, опыту меня был, но все-таки первый бой — это всегда сложно. Поначалу не хватает самого важного — осмоторительности в воздухе. Главное, увидеть в воздухе самолет противника первым — первым увидишь — считай, тебя не собьют, а это очень сложно, особенно если это небольшая группа. Мешают облака, солнце, контуры самолета сливаются с ландшафтом земли, если он ниже. Не увидишь — так и жди, что в хвосте окажется или «мессершмитт», или «Фокке-Вульф-190».

Сам воздушный бой — это страшная, напряженная карусель. Там с огромным трудом можно понять, где свои, а где противник. Вот Батюк Саша даже столкнулся с Ла-5 в бою. В том бою с нашей стороны были мы на «яках» и летчики из 523-го полка на Ла-5, а с немецкой и «Фокке-Вульфы-190», и «мессершмитты». Такая ватага! Восходящие фигуры, боевые развороты, перевороты. Каждый стремится зайти в хвост. В это время может попасться другой самолет — даже наш. Я в воздушных боях больше всего остерегался своих, смотрел, чтобы не столкнуться или чтобы в меня не врезался. Мы проскакивали в 5 — 10 метрах друг от друга. Иногда в 100 метрах, но скорость же огромная! Бои велись на вертикали, редко на виражах. У «яка» самый сильный маневр — на вертикали. Это на И-16 бой велся на виражах, поскольку у него скорость маленькая, зато радиус виража в полтора раза меньше, чем у «мессершмитта».

Помню, в декабре 1943 г. в районе Ельни, на Смоленщине, мы шестеркой сопровождали шесть Ил-2. Атаковали нас «мессера», и завязалась карусель на вертикалях. Я уже заходил в хвост «Мессершмитту — 109», когда увидел, что в хвост моему ведомому Раменскому пристраивается «мессершмитт». И хотя у меня была отличная позиция для атаки, но я бросил преследуемого «мессера», чтобы выручить своего ведомого. Отвернул — и пошел навстречу. Он увидел, что я ему выхожу в лоб, и тоже пошел навстречу. Высота полторы тысячи метров. Я его ловлю в прицел, нажимаю гашетку, и в это время он меня тоже поймал и очередью обрубил левую плоскость. Самолет переворачивается и начинает падать. Бензин выливается, а двигатель работает. Загорелся. Открыл «фонарь», начал вылезать, с трудом в этом хаотическом падении отделился от самолета. Дернул за кольцо, открыл парашют. И приземлился в снег. Недалеко идет стрельба, но по мне не стреляют. Самолет мой где-то упал. Слышу шорох, и меня накрывают наши пехотинцы: «Ты кто?» — «Старший лейтенант, летчик». — «Ой! Мы видели. Это страшное дело — воздушный бой. Как вы там можете летать?! Мы тебя за немца приняли, его самолет недалеко упал».

Доставили меня командиру роты — я все рассказал, солдаты подтвердили. Выпили спирта с командиром роты. Он дал лошадь, санки и сопровождающих, которые отвезли меня в деревню. На следующий день за мной из полка пришла машина.

— **Кого сложнее всего сопровождать: штурмовики или бомбардировщики?**

— Ой, штурмовиков! Прикрытие обычно строилось так: допустим, шестерка штурмовиков и нас шесть. Пара справа, пара слева и сзади выше. Они идут на маленькой скорости — 350 км/ч. Если нас атакуют, а мы идем на такой скорости, я ничего не могу сделать, я просто мишень. Поэтому мы ходили над группой либо кругами, либо восьмеркой. Иногда делали «качели». Я часто летал у штурмана полка Гриши Титарева<sup>2</sup> ведомым. Мы в паре ходили,

---

<sup>1</sup> Петров Илья Иванович, капитан. Воевал в составе 168 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 200 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 3 самолета противника. Погиб в авткатастрофе после войны. — Прим. М. Быкова.

<sup>2</sup> Титарев Григорий Иванович, майор. Воевал в составе 168 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 200 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 2 самолета противника. — Прим. М. Быкова.

строим «фронт» держа, интервал примерно метров 400. И вот он идет по прямой, а я низом, с набором скорости перехожу слева направо и обратно. Если его кто попытается атаковать, у меня скорость солидная — я отобью атаку. Конечно, расход горючего у меня больше, но мы далеко не летали. За горючим надо было на Як-3 следить. У него запас на 50 минут, атак — мировой истребитель.

Да... труднее чем штурмовиков — это только начальство в боевом вылете сопровождать. Был у нас начальник ВСС (воздушной стрелковой службы) полка майор Калашников, 1910 года рождения. На земле такой «истребитель» — всех немцев посбивает! А летать с ним сплошная морока. Летал он ведомым — прижмется ко мне вплотную, метров на 50, чтобы его прикрывали другие самолеты и в случае атаки «мессера» не достали. Слава богу, летал редко. Да и командир полка Когрушев<sup>2</sup> тоже летал редко. Был у нас такой старший летчик в звене Алексея Духанина Павел Воробьев. Он говорил, как Чапаев: «Командовать полком смогу. Командовать авиадивизией смогу. Командовать авиакорпусом, наверное, смогу. Чтобы командовать воздушной армией, должен подучиться. А вот командовать эскадрильей не смогу». Эскадрилья — это костяк любого авиационного соединения! От командира требуется найти цель, не потерять своих ведомых и прикрываемую группу, если летишь на сопровождение, надо в воздухе не только самому вести воздушный бой, но еще и управлять им, при перелетах не терять ориентировку. Это самая ответственная должность в истребительной авиации!

Сначала мы летали на Як-1, потом на Як-7, а в конце 1944 года наш полк получил Як-9л, истребитель-бомбардировщик, бравший на внутреннюю подвеску 400 килограммов бомб. Сначала получили эскадрилью самолетов «Малый театр фронту», а чуть позже эскадрилью «Москва».

Вот на нем летать — это тяжелая работа. Ведь самолет не бронированный, а нам все время давали аэродромы штурмовать, которые немцы прикрывали зенитками и истребителями.

Мы завидовали даже штурмовикам. Та же работа, но у них хотя бы бронекорпус. А после того как бомбы сбросили, мы еще должны сопровождать, вести воздушный бой. Бывало, бомбы везешь, а тебя атакуют. Что делать? Приходилось сбрасывать бомбы, закрывать люки и вступать в воздушный бой. Один раз у меня люки не закрылись, а нас атаковали «фокке-вульф», так и пришлось вести бой с открытыми люками.

Помню, мы ходили штурмовать аэродром Хайлигенбальджуэне Кенигсберга. Я вел группу — 12 истребителей. У нас была погода нормальная, а когда подходили к аэродрому, облачность прижала нас до высоты 100 метров. Я принял решение пройти через залив Фриш-Гаф и зайти на аэродром со стороны немцев. Прошли, а там облачность еще ниже. Летим метров на 50 — задание-то надо выполнять. Бомбы сбросили с горизонтального полета. Немецких самолетов было много — не промахнешься (обычно же мы бросали с пологого, градусов под 30, пикирования). Нас никто не атаковал. Вернулись, доложили о выполнении. Разведка передала, что вылет удачный — сгорело несколько самолетов. Но из этого вылета не вернулся Слава Иванов. Видимо, «эрликаны» сбили.

— *Как вам Як-9л с точки зрения устойчивости?*

— Нормально. Конечно, это не истребитель, когда он с бомбами. С бомбами мы летали аккуратно — взорваться могут. Могут и подбить — попадет зенитный снаряд — все взорвется. Брали их 400 килограмм, причем возили и ФАБы, и ПТАБы — в зависимости от цели.

В Восточной Пруссии в феврале — марте 1945-го я шестеркой сопровождал бомбардировщиков Пе-2. На высоте примерно 2500 метров нас атаковали «Фокке-Вульф — 190». Ведомым у меня шел Коля Раменский<sup>3</sup>. Истребители «Фокке-Вульф-190» были выше метров на 300 и атаковали нас с пикирования. Немецкие летчики до последнего дня дрались

<sup>2</sup> Когрушев Григорий Александрович, полковник. Участник гражданской войны в Испании и отечественной войны с первого ее дня, командовал 11 и 162 ИАП. С ноября 1943 г. — командир 168 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 180 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 4 самолета лично и 2 в группе. Награжден орденами Красного Знамени (дважды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями. — Прим. М. Быкова.

<sup>3</sup> Раменский Николай Андреевич, лейтенант. Воевал в составе 168 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 100 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 3 самолета противника. Погиб в авиакатастрофе в апреле 1945 г. — Прим. М. Быкова.

здорово. Мы пошли навстречу. Завязалась такая карусель... Раменскому в хвост зашел «Фокке-Вульф-190», попал в бронестекло, но не пробил. Он хоть и с трудом, но держится, из боя не выходит. Наша четверка осталась наверху, а я начал крутиться с одним «фокке-вульфом». Я уже почти зашел ему в хвост, он ушел переворотом. Мы снизились до высоты примерно 500 метров. Осталось подвернуть еще градусов на 30, и я был бы у него в хвосте, а там уже все, там он уже не выйдет. И уже на этой высоте он опять уходит переворотом, я его догоняю. И он прямо с пикирования входит в воду. Я выхватываю свой истребитель, посмотрел, не выныривает ли немецкий летчик — нет. Раменский пристроился, и мы вернулись.

— *Как погиб Раменский?*

— Мы стояли на аэродроме у населенного пункта Иургайтшен в Восточной Пруссии. Я должен был вести эскадрилью на боевое задание. Погода была паршивая, поэтому взлетали по одному. Он, как ведомый, взлетал за мной. Когда я сделал первый разворот, обернулся, но не нашел его. Уже на земле мне сказали, что после взлета он, решив пристроиться как можно быстрее, заложил слишком крутой разворот, сорвался в штопор и разбился.

— *Сколько делали вылетов в день?*

— Все зависело от погоды: 3, 4, 5 вылетов в день. Помню, у нас был денщик эскадрильи. Старик. Ну какой старик? Лет пятидесяти, но для нас, двадцатилетних пацанов, — старик. И вот он нас будит рано, часа в четыре-пять. Выходим на улицу — все небо затянуто облаками. Мы ему: «Саватеич, ну чего ты нас разбудил? Видишь, облака. Буди нас только тогда, когда увидишь звезды». В следующий раз нас будит: «Товарищи летчики, подъем. На небе звезды». Встаем. Выходим. На небе три звезды, остальные затянуты облаками: «Саватеич, ты в следующий раз их считай. Насчитаешь больше двадцати, тогда буди». После этого он будил нас так: «Товарищи летчики, подъем. На небе двадцать семь звезд».

Конечно, количество вылетов и от задания зависит. Если глубокая разведка, то получался один вылет в день. Пока туда-обратно сходишь — полтора часа. В районе Инстенбурга пришлось, помню, садиться у «Нормандии-Неман». Лечу, горючее на исходе. Прохожу аэродром и вижу раскрашенные самолеты, думаю — немцы. Снизился метров до 50 — нет, «яки», но разрисованные — французы. Сел. Подбегает техник: «Что такое?» — «Бензин кончился». Подошли летчики. А мы на Смоленщине стояли на одном аэродроме, в футбол с ними играли, выпивали, на танцы ходили. Девиц, правда, мало было — в полках их почти не было, а местные не появлялись.

У них в полку потери большие были. Они поначалу гонялись за немецкими самолетами. Бросали сопровождаемые группы. Наши бомбардировщики, особенно штурмовики, не очень-то хотели, чтобы французы их сопровождали. Заправили, и я улетел к себе на аэродром.

— *Летали с орденами?*

— Я — да. Некоторые летали без орденов. Помню, жарко было, а нам надо перебазироваться. Один из летчиков положил гимнастерку с орденами в кабину, а при заходе на посадку, когда он фонарь открыл, ее вытащило. Потом, когда война закончилась, восстанавливать эти ордена — ужас! В начале марта к нам пришел Аполлоний Коля. Я хорошо помню, что на груди у него висела Звезда Героя. Нам только странным показалось, что он ее то снимал, то надевал. Ты говоришь — он не Герой Советского Союза?! Теперь понятно... Тогда возникли подозрения, но он был старше нас, как он представлялся, «герой Балтийского неба», и спрашивать его было неудобно.

— *Кого сложнее сбить: истребитель или бомбардировщик?*

— Истребителей было сложнее сбивать, у бомбардировщика маневренность меньше. Из истребителей все-таки тяжелее сбить «Фокке-Вульф —190». У него скорость больше, маневренность лучше, вооружение лучше, чем у «мессера». Впереди у него двигатель воздушного охлаждения — это почти броня, и сзади броня.

С немецкими бомбардировщиками приходилось вести бой только один раз — мы их атаковали на аэродроме на взлете. Тогда ходили на свободную охоту четверкой. Это хорошая

работа. Набираешь высоту 5 — 6 тысяч. Ходишь, высматриваешь. Отвечаешь только за себя, а когда прикрываешь, не дай бог собьют кого из группы — будут разбирать, как да почему. Правда, обычно летчиков командиры в обиду не давали...

— **Что такое «групповая победа»?**

— Групповой считалась победа, если самолет был сбит в результате атаки нескольких летчиков. Допустим, сначала его атаковал я, а следом мой ведомый. Но ты знаешь, мы тогда значения этому особо не придавали. Вылетаешь на задание, а в душе думаешь, что не вернешься. Поэтому летные книжки мы не проверяли — смертники были. С собой только пистолет и патронов россыпью в карман, чтобы, если собьют, можно было пробраться к партизанам. Уже после войны я смотрел документацию. Велась она безобразно, поскольку никто из летчиков ее не контролировал. Много не дописывали, много неточностей, что-то упущено. Адьютантом эскадрильи, который должен был по должности вести документацию, у нас был Фролов, бывший летчик. Никто его никогда не проверял. Что он пишет там? Были ли приписки? Мы себе ничего не приписывали.

— **Как воспринимали получение задачи?**

— Переживания перед полетом были, но не мандражировали.

— **Были ли какие-то приметы?**

— Я, например, никогда не брился утром перед вылетом, а многие брились. Я же только когда боевая работа кончается, обычно вечером или чуть раньше, если погода плохая. Приезжаешь к месту жительства, побреешься — впереди ужин, танцы, 100 боевых грамм.

Амулетов у нас в полку я ни у кого не помню.

— **Какие взаимоотношения складывались с техническим составом?**

— Техники, механики — очень переживали за летчиков, всегда ждали возвращения с боевого вылета. Надо сказать, обслуживание самолетов было отличное. Я своего механика, старшину Садовникова, до сих пор помню. Такой работяга! Как-то я прилетел — пробиты плоскости, стабилизатор поврежден снарядом. За ночь восстановили самолет! Инженер эскадрильи был Богданов Гриша. Это такой трудяга! Так что отношения были самыми дружескими.

Взаимоотношения с БАО были в основном неплохие. Но иногда с ними дралась.

— **Расскажите о своем последнем боевом вылете.**

— Начну с того, что в начале апреля 45-го года стояли в Иургайтшене на большом немецком аэродроме. Возвращаюсь с боевого задания, у меня отказал двигатель. Потом, как оказалось, во время воздушного боя мой самолет был поврежден, но двигатель работал вплоть до аэродрома и отказал на первом развороте. Я дотянул со снижением до третьего. Начал планировать на посадку. Кое-как проскочил между металлическими колоннами разбитого ангара. Самолет еле держится, я сажусь, не выпуская шасси и закрылки. Самолет прополз на брюхе, встал на двигатель и рухнул назад. Я получил небольшое сотрясение. Сажу, не пойму, что со мной произошло. Вылезти не могу. Подъехали ко мне механики, вытащили меня из кабины. Я попал в госпиталь. В госпитале пролежал дней 15. Уже чувствую себя нормально. Написал записочку в полк с просьбой прислать за мною У-2. А врач не выписывает. Говорит, нет, еще дней 10, 2 недели надо полежать. Я думаю, все равно сбегу. Как я и просил, прилетел самолет, сел на площадочку рядом с госпиталем. Я в кабину — и в полк, а на следующий день мы уже перелетели на аэродром Истенбург под Кенигсберг. Там переночевали. Спали на одной койке с другом и командиром эскадрильи Ильей Петровым обнявшись — было холодно, замерзли. Утром пошли на завтрак. Самочувствие у меня неважное и предчувствие тоже: «Я сегодня не вернусь с задания». Хотя я себя уже в воздухе прекрасно чувствовал, все видел, умел сбивать, заходить, пилотировал отлично. Я считал, что меня уже сбить не могут. А здесь было такое неважное ощущение и предчувствие. Но я никому не сказал об этом — не мог. Я и Петров повели две группы. Вылетело нас очень много. Вся наша истребительная дивизия.

Бомбардировщики наносили удар по аэродрому Фишхаузен — на побережье Балтийского моря. Я тогда летел на Як-9л. Штурмовики зашли на аэродром, а следом мы с бомбами. Тут бомбили с пологого пикирования. Прицелов для сбрасывания бомб не было, бросали на глаз, но с малой высоты — там не промажешь. Сбросили бомбы и пошли к Пе-2, прикрывать их. Поднялись к ним нормально, и тут нас атаковали несколько групп «фокке-вульфов», «мессершмиттов». Завязался воздушный бой. Ведомый меня потерял. Один немец пристроился ко мне. Я начал уходить переворотом, а второй, видимо «мессершмитт», пристроился снизу, открыл огонь и попал в центроплан. А в центроплане баки... В кабине огонь. Я выполняю боевой разворот, беру курс 90 градусов. Начал задыхаться. «Фонарь» открыл — пламя сразу охватило меня, пришлось его закрыть. Пламя немножко уменьшилось. Набрал высоту — может быть, тысячу метров, может быть, две — там уже не до приборов. Начал снижение с курсом 90. Когда начал глотать пламя, появились мысли покинуть самолет... Это все секунды — даже не минуты, секунды. Газ не убираю, иду на максимальной скорости со снижением. «Фонарь» открыл, опять меня охватило пламя. Отстегнул поясной ремень (плечевыми мы не пристегивались). Начал вылезать из кабины, ноги поставил на сиденье, оттолкнулся, высунулся по грудь, и меня обратно засосало. А в кабине дым и огонь, ноги горят, пламя лижет лицо. Второй раз — то же самое. Думаю — конец мне. Вот тут у меня перед глазами промелькнула вся жизнь: где я родился, учился, мои друзья фронтовые, детство, пацанов вспомнил, с кем я ходил за арбузами на бахчу... В последний раз напрягаю все силы, подтянул ноги на сиденье и с силой оттолкнулся и выскочил примерно по пояс. Набегающим потоком меня спиной прижало к фюзеляжу, но за счет того, что истребитель находился в беспорядочном падении, меня аэродинамические силы вытащили из кабины и отбросили от самолета. Сразу стало тихо. Только слышны разрывы зенитных снарядов. Через несколько секунд услышал взрыв — мой самолет ударился о землю. Я поймал кольцо, дернул, а парашют не раскрывается, и только через несколько секунд послышался хлопок, динамический удар, и я с облегчением повис на парашюте. Посмотрел — купол цел. И в это время меня начали обстреливать с земли. Зацепили шею, ноги. Физиономия горит невероятно, брюки все обгорели. Тело и голова не сгорели только потому, что был в кожаной куртке и кожаном шлемофоне.

Я натянул стропы, заскользил, не рассчитал, сильно ударился о землю при приземлении и потерял сознание. Очнулся — кругом немцы. Вернее наши, власовцы. У меня уже вытащили документы и пытаются сорвать два моих ордена боевого Красного Знамени. Я лежу, подходит один, видимо старший: «Ты из Белгорода?» Я приподнялся. Что я мог сказать? Да и не мог я ничего сказать — рот у меня обгорел. Лица не было — сковородка, чугунная сковорода, а не лицо. Он своим говорит: «Это его отец раскулачивал крестьян в Белгороде... Расстрелять!» Только потащили меня расстреливать, как подъехал «Опель». Из него вышли два немецких офицера в кожаных плащах. Поговорили между собой. Один из них приказывает: «Отставить!» Меня посадили в машину и повезли в штаб на допрос. Так я оказался в плену.

Привезли в какой-то штаб. Я попросил сделать перевязку. Пришел фельдшер, перебинтовал меня всего — остались одни глаза и рот. Хотя рот, по сути, мне не был нужен — все сварилось. Начался допрос. Я врал как мог. Называл какие-то липовые дивизии, армии. После допроса меня посадили в грузовую машину, где уже сидело трое наших бойцов. Нас повезли, как я понял, в сторону Пилау. По пути, а мы ехали примерно час, по разговору я понял, что в машине сидят разведчик, пехотинец и танкист. В это время над машиной с ревом пронеслись самолеты. Немцы остановились, вывели нас из машины и подвели к стене каменного амбара. Сопровождающие — водитель и два солдата — начали между собой договариваться. Я понял, что они решили нас расстрелять. Отошли они метров на 20. В это время прошли штурмовики, увидев машину, замкнули круг и как дали РСами! Машина сгорела, немцы погибли, а мы, стоявшие у амбара, попадали — кто на колени, кто на живот. И остались живы!

Полежали немножко — видим, что немцев нет. Я предложил пробиваться к своим, но никто со мной не согласился, и я ушел один. Район мне был известен, поэтому с ориентированием проблем не возникло. К вечеру добрался до лесополосы. Силы начали меня покидать, поднялась температура, весь горю. Залез в окоп, сел и чувствую, что теряю сознание. В это время услышал рядом немецкую речь. Несколько немецких солдат, увидев меня, схватили,

отвели в штаб. Опять посадили в машину, набитую военнопленными. Думаю, опять на расстрел повезли — выжить я не надеялся. В машине было много раненых, некоторые в тяжелом состоянии. Когда машина остановилась и конвой открыл дверь, я увидел Балтийское море — это была военно-морская база Пилау. Удивительно: музыка играет, немецкие офицеры танцуют.

Нас повели по городу. Автоматически я старался запомнить дорогу, по которой нас ведут — я же летчик, привычка... Привели в какое-то здание, опоясанное вокруг колючей проволокой, рассортировали и меня как летчика повели в здание. Зашел, смотрю, висит портрет Гитлера — от пола до потолка. У меня были руки в бинтах, ущипнуть себя я не мог, но все равно прикоснулся — не снится ли мне это, не почудилось ли. Оттуда меня повели в другое каменное здание. Открыли дверь, и я услышал гул голосов. В этом бараке было 100, а может и 200 военнопленных разных национальностей, но в основном, конечно, советские. Я попытался расположиться на постеленной прямо на бетонный пол соломе, но ко мне подошли два человека в гимнастерках и сказали:

«Ты здесь не располагайся, тут много предателей — пойдем с нами». Они отвели меня в угол огромного каменного амбара. Познакомились. Одного из них звали Колей, он был младшим лейтенантом, танкистом. Второй — разведчик, старший сержант, его имя уже забыл. Я им говорю: «У меня все горит, я плохо вижу. Мне нужна перевязка». Один из них сбегал и привел медсестру. Медсестра русская — кажется, из-под Ельни. Когда немцы оккупировали Ельню, она связалась с немецким офицерским составом и при отступлении с ними ушла. Дошла до Пилау. Здесь она работала медсестрой в лагерном госпитале. Она чувствовала, что Красная Армия прет, скоро будет конец, и, конечно, помогала военнопленным. Познакомились. Медсестра сказала, чтобы я шел за ней. Она привела меня в какую-то комнату, где был врач-немец, она и фельдшер. Врач неплохо говорил по-русски. Стали снимать бинты. Боль страшная. Он мне говорит: «Ты, может быть, выживешь, но останешься рябым — у тебя страшный ожог лица. У тебя носа нет, рот сварился». Промыли все марганцовкой, всего забинтовали и отвели опять в это здание. Уже стемнело. Несмотря на страшную боль, я задремал. Проснулся от боли и не могу открыть глаза — обгоревшие веки слиплись. А я-то подумал, что потерял зрение. Коля-танкист опять нашел эту сестру. Она начала промывать мне глаза борной кислотой. Вот так все десять дней, что я был в плену, она мне помогала. Кроме того, она приносила шоколад, который Коля разогревал на лампе, сделанной из снарядной гильзы, и поил меня — роту меня сварился и есть я не мог. Я уже боялся ложиться спать. Как заснешь, так теряешь зрение.

Город все время бомбили. В один из налетов бомба разорвалась рядом с нашим зданием, и рухнувшей крышей мне придавило ноги. Кое-как мне удалось выползти из-под завала, а многие погибли. Они меня притащили в щель, вырытую рядом с разрушенным зданием. Там мы еще дней пять жили. Поскольку бомбили нас нещадно и ограждение лагеря было разрушено, а многие охранники убиты, я начал подговаривать ребят бежать. Поначалу старший сержант говорил, что многие пытались бежать, но их или предавали, или ловили. В том и другом случае беглецов расстреливали. Но постепенно мне удалось уговорить их, тем более что я предложил план. Бежать решили в ночь с 25 на 26 апреля, захватив на побережье лодку.

Однако 24 числа мы попали в очередную партию пленных, которых немцы грузили на баржи и увозили в неизвестном направлении. Ходили слухи, что в Швецию, а некоторые говорили, что баржи топили в море. Так вот прошел шепот, что в эту ночь нас будут вывозить. Мы между собой договорились не бросать друг друга и, если что, встречаться у нашей траншеи. Примерно в час ночи шум, гам, всех поднимают. Догадались, что поведут на причал на погрузку. Я протер глаза борной кислотой. Видеть я немного мог, но для того чтобы смотреть вперед, приходилось сильно закидывать голову назад. Начали нас выводить, я пристроился. Построили несколько колонн военнопленных. Сотни, тысячи человек. Ночь была звездная и лунная — все прекрасно видно. На меня конвой не обращал внимания — мол, все равно доходяга, ему конец. Я прошел немного в строю и присел. Пленные и конвой ушли, а я остался. Думаю, куда идти? Кое-как выбрался на дорогу. По дороге шла немецкая колонна. Я остановился, никто из немцев не тронул — видят весь в бинтах, раненный, рот завязан, одни глаза. Прошла эта огромная, может быть, в тысячу человек колонна. Самолеты летают — не поймешь чьи: наши или немецкие. Чудом я вышел на ту дорогу, которую запоминал, когда

первый раз меня вели в лагерь. Кое-как добрался до траншей, в которых мы сидели. Никого. Подал сигнал как мог своим обожженным ртом — никто не отвечает. Сел в траншею с мыслью ждать до утра, задремал. Проснулся от звука русской речи. Подходят мои ребята — тоже сбежали из колонны. Мы просидели остаток ночи и день, а на следующую ночь они пробрались к побережью. Присмотрели подходящую лодку, нашли весла. Вернулись, мне рассказали, мы пошли. Сели и поплыли на восток, ориентируясь по звездам. Ориентация в ночных условиях мне была знакома, к тому же вскоре взошла луна. Плыли мы до утра. Начало сереть, и я им сказал: «В светлое время нас или немецкая, или наша авиация расстреляет. Я сам летал, расстреливал корабли. Надо приставать к побережью, иначе нам конец». Около 6 утра мы подгрести к берегу. Я услышал сначала говор и русский мат — славяне. Потом вырисовался контур побережья. С берега нас заметили и, не дожидаясь, пока мы подплывем, бросились к лодке. Я-то в бинтах и летной кожаной куртке, а товарищи мои в немецких шинелях: «А, фрицы! Мы вас сейчас!..» Схватили, лодку вытолкнули на побережье. Мы говорим: «Да мы советские!» Они ничего не слушают — раз в немецкой форме, значит, немецкие разведчики. Ребята показывают на меня: «Это советский летчик, капитан». Стянули куртку, а один погон на моей гимнастерке сохранился. Вроде поверили, повели нас к комбату. Как они доложили, я не знаю, но, когда завели, кто-то сказал: «Да, это немецкие разведчики, их надо к стенке». Я говорю: «Минуточку, я капитан, летчик, тяжело ранен. Комбат, попроси, чтобы сделали мне перевязку — погибаю». Комбат дал указания: «Летчика, капитана доставить в госпиталь». Посадили нас на танкетку и повезли. С трудом пробившись по заполненным войсками дорогам, приехали в госпиталь. Меня сразу завели в операционную. Там на столах лежали раненые, стоял крик, стон, мат. Оперировали человек 40 хирургов. Меня посадили — мол, подожди. Рядом стол, там лежит здоровый советский воин, храпит. Ему водки влили, он заснул. И прямо здесь на моих глазах располосовали его, достают железо — слышу, бросают осколки, металл. Закончил врач эту операцию, передает дальше — там уже сестры бинтуют, зашивают. А он приготовился резать следующего. Потом обратился ко мне: «Капитан, будем срывать повязки». — «А можно смочить марганцовкой?» — «Ты видишь, сколько здесь человек лежит?» Начал срывать присохшие бинты — боль страшная. Я и стонал, и кричал от боли. После перевязки я вышел на крыльцо поискать моих ребят. Вижу, стоит машина с нашими освобожденными военнопленными, и ребята с ними. Я начал издавать звуки, они увидели меня. Я замахал рукой, и машина тронулась. Они поехали, а я остался. Так мы расстались. Одного звали Коля, младший лейтенант, танкист из Ленинграда. Старший сержант — разведчик. По сей день о них ничего не знаю.

Ну, а дальше госпиталя... 1 мая ко мне на двух «полуторках» прибыли командир полка Когрушев с летчиками. Я лежал, почти не разговаривал. Они зашли, увидели меня, пришли в ужас. Предложили мне зеркало — я отказался. Привезли с собой коньяк. Коля Качмарик<sup>1</sup> говорит: «Давайте спринцовку, мы нальем коньяку». Я согласился. Налил туда коньяку, вставил мне в рот. Я два глотка сделал и подавился. Начался кашель — начала лопаться кожа, кровь, боль. Врач-хирург прибежал, кричит: «Что вы делаете?» В госпитале лечился месяца два. У меня губы сходили раз двадцать и нос тоже. Прямо снимаю корку и отбрасываю. Боли были такие, что первые 18 — 20 дней я не мог спать — только после укола морфия.

В августе я вернулся в свою часть. Я слышал, что есть приказ всех бывших в плену отправлять на государственную проверку. Командир пообещал, что не отправит меня, но осенью 45-го года пришел приказ, и ничего он сделать не смог. Пришлось ехать в 12-ю стрелковую запасную дивизию, что находилась на станции Алкино близ города Уфы. Станция Алкино... От станции прошел километров десять пешком по лесу. Подхожу: колючая проволока, вышки, на вышках автоматчики, на КПП не войдешь и не выйдешь, все вооруженные. Предъявил документы, командировочное предписание, меня пропустили. Народу море — тысяч двадцать пять нас там было: партизаны, военнопленные, был генерал-кавалерист, друг Буденного, который заявлял: «Я напишу Семену Михайловичу, он меня вытащит отсюда». Мы уже уехали, а он там все сидел. Тысяч двадцать пять там было тех, кто был в плену или на оккупированной

<sup>1</sup> Качмарик Николай Иванович, лейтенант. Воевал в составе 168 ИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил около 100 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил один самолет противника. — Прим. М. Быкова.

территории. Кое-как разместился, а вскоре меня вызывал оперуполномоченный Смерша, старший лейтенант. Встретились, познакомились, и: «Рассказывай, как ты оказался в плену». Я все рассказал. Личное дело со мной. Он все просмотрел. Говорит: «Почему тебя направили сюда? Тут знаешь, кто сидит? А ты был всего десять дней в плену, бежал из плена, личное дело у тебя на руках. Ты мне не нужен. Свободен, иди».

Вот так я прошел проверку, но из этой «дивизии» меня не выпустили, просто перевели в барак для прошедших проверку. Что мы там делали? Подъем, потом шли с ведрами за завтраком. Еда — бурда, конечно. Обед, ужин — одна вода. Играли в футбол, волейбол. Играть пришлось долго, до января. Вместе с выходящими на работу выходил за территорию лагеря, добирался до станции Алкино, ехал в Уфу на два-три дня, набирал водки, яиц, сала, сам наедался и ребятам привозил. Даже ходил на танцы.

Этот оперуполномоченный дней через 7 — 10 вызывал меня опять. Поговорили 15 минут, говорит: «Ты свободен. Ты мне не нужен». — «Как же отсюда вырваться?» — «Это уже не от меня зависит».

В лагере встретился с Федотовым Борисом, летчиком из нашего полка, сбитым под Оршей в 1943 году. Он мне очень помог. Я когда еще только ехал в лагерь, мне командир полка и смершевец говорят: «Через две недели вернешься!» Ну я и приехал в куртке и гимнастерке. А уже зима, мороз под 40. Бараки не отапливаются, двери почти не закрываются. А Борис был одет во все немецкое: ватные штаны, теплая шинель. Так вот он и его приятель, с которым они вместе освободились из лагеря, ложились по бокам, я в середину и двумя шинелями укрывались. Так и спали несколько месяцев.

Кстати, в этом лагере проходил проверку старший лейтенант Герой Советского Союза Труд<sup>1</sup>, ведомый Покрышкина. Так вот, с его слов, Покрышкин вылетал шестеркой или восьмеркой, ведущим, говорит: «Я атакую, все меня прикрывайте!» Набирал до 6 тысяч метров, а обычно бои велись от полутора тысяч до трех с половиной. «Аэрокобра» устойчивая, как утюг, скорость огромная, хорошее вооружение, и кабина с прекрасным обзором. Я уже после войны летал на них в 72-м гвардейском полку. Так вот, пять или семь летчиков только на него смотрят, чтобы никто не подошел, никто не сбил. На огромной скорости сверху врзается в группу противника, расстреливает какой-то самолет и уходит. За ним эта группа повторяет маневр. Если немецкая группа рассыпалась, они повторяют атаку на одиночек или пару.

В январе меня выпустили, а в Москве меня направили в 72-й гвардейский истребительный полк. Но ярмо «был в плену» прошло со мной через всю жизнь и сильно ее испортило. Помню, в 48-м или 49-м году я работал в Военном авиационном училище летчиков во Фрунзе, прибыл проверяющий от НКВД со штаба дивизии. Вызывали всех и в том числе меня. Расспросил, а потом задал вопрос: «Почему ты не застрелился?» Я весь вскипел, но сдержался, чтобы его не пристрелить. Говорю: «Во-первых, был ранен, руки не работали, не мог достать пистолет. Потом пистолет сорвали, когда приземлился. И ордена рвали». Вот такой подлец. Ну, а в войну я выполнил 149 боевых вылетов, провел 39 воздушных боев, в которых лично сбил 9 самолетов и еще пять в группе.

**В архивных документах частей и соединений, в которых воевал А. Ф. Хайла, отмечена только одна его воздушная победа: 08.04.45 в р-не Раушен (Восточная Пруссия) в воздушном бою лично сбил один ФВ-190. Возможно, победы были одержаны над территорией противника и не получили официального подтверждения.**

**Источники:**

1. ЦАМО РФ, ф. 168ИАП, оп. 224976, д1 «Журнал боевых действий полка»;
2. ЦАМО РФ, ф. 168ИАП, оп. 450235, д. 2 «Журнал боевых действий полка»;
3. ЦАМО РФ, ф. 130 ИАП, оп. 1, д. 6 «Оперативные сводки дивизии»;
4. ЦАМО РФ, ф. 130 ИАД, оп. 1, д. 11 «Оперативные сводки дивизии»;
5. ЦАМО РФ, ф. 303 ИАД, оп. 1, д. 28 «Журнал учета сбитых самолетов противника».

---

<sup>1</sup> Труд Андрей Иванович, старший лейтенант. Воевал в составе 16 ГИАП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил более 600 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 24 самолета лично и 1 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (трижды), Отечественной войны 1-й ст. (дважды), Красной Звезды (дважды), медалями. — Прим. М. Быкова.

## Горелов Сергей Дмитриевич



Я родился в селе Монастырщина, в излучине Дона, 22 июня 1920 года. Вскоре родители переехали в Москву. По существу, я всю жизнь прожил в Москве, только на каникулы ездил ловить рыбу в Непрядве. В Москве окончил техникум; по комсомольской путевке поступил в Дзержинский аэроклуб, который закончил в 1938 году. После этого меня направили на учебу в Борисоглебское училище, которое я закончил в начале лета 1940 года. Шла финская война, и вместо двух лет мы обучались только полтора года. Естественно, после училища я, кроме как взлетать и садиться, ничего неумел, но считалось, что мы освоили У-2, И-5, И-15.

В большинстве училищ И-5 были с ободранными крыльями, так что на них только рулить можно было учиться. У нас И-5 были летные. Ну и рулили, конечно... Рулежка — это ужас, ты весь в масле, летящем от двигателя, в пыли и грязи, поднимаемой с земли винтом.

После нескольких полетов на И-5 я перешел на И-15. В училище у нас было 5 эскадрилий. Три из них обучались на самолетах И-16, а две — на И-15. На И-15, в звании младший лейтенант я и выпустился. Причем младшими лейтенантами выпустили только тех, кто не имел ни одной тройки. Нас таких было только двое.

Меня направили в Умань, там я начал летать на И-153. У этого самолета уже убирались шасси в полете, но от И-15 он практически не отличался. По тем временам такая техника считалась довольно приличной.

Из Умани нас вскоре перебросили во Львов, где базировался 165-й ИАП. Первое время мы также летали на И-153, а потом переучились на И-16.

Надо сказать, что И-16 — совсем другой самолет — и в пилотаже, и в скорости; сложнее, конечно. Там нужно уметь убирать шасси — «крутить шарманку» и многое другое. Поэтому к началу войны я, как и многие мои ровесники-сослуживцы, практически не овладел этой машиной. А что ты хочешь, если мы всего-то и выполнили несколько десятков полетов по кругу и немного попилотировали в зоне?! Ни стрельбы, ни боя. Блудили мы страшно, даже не умели летать по маршруту. Нам было всем по 19 — 20 лет — мальчишки!

На аэродроме города Львова было сосредоточено три полка — около двухсот самолетов. И как раз на мой день рождения, в три часа ночи, нас начали бомбить. Мы все вскочили, побежали на аэродром, а там... Почти все самолеты были уничтожены или повреждены. Мой И-16 не был исключением. Когда я подошел к нему, мне показалось, что он — скособочившийся, с отбитым левым крылом, — как будто смотрит на меня и спрашивает: «Где, ходишь? Какого хрена спишь?»

В тот же день нас распределили по машинам и повезли в сторону Киева. Пока проезжали Львовскую область, в нашей машине убили семь человек. Местные жители с колоколен, с

чердаков стреляли... До того советских ненавидели... А раз война началась, то и бояться нас перестали.

Доехали мы до Киева, где нас посадили на поезд и отправили под город Горький на аэродром Сейма. За один месяц мы переучились на ЛаГГ-3. Прошли теорию и налетали примерно 12 часов. После этого в составе все того же 165-го ИАП в июле месяце нас направили под Ельню. Правда, полк уже был не пятиэскадрильного состава, как во Львове, а трехэскадрильного. Смоленск к тому времени уже был взят противником. И мы начали отступать до Москвы.

ЛаГГ-3 — тяжелая машина, с плохой маневренностью, хотя и с мощным вооружением — 20-мм пушкой и двумя 12,7-мм пулеметами. Конечно, скорость у нее больше, чем у И-16, но тот — маневренный, на нем бой вести можно, а «лагг» хорошо подходил только для штурмовки наземных целей. Он же фанерный, не горит; с очень крепкой кабиной. Бывало, самолет весь разваливается при посадке, а кабина — цела, что летчика и спасает.

Вести воздушный бой на наших машинах было бессмысленно. Нас прикрепили к штурмовикам Ил-2. Мы их должны были прикрывать. Чем? Собственными самолетами, больше нечем. Летали вокруг своих штурмовиков, делали все, чтоб их не сбили. Потому что если собьют, виноват будешь ты, неприятности будут большие, могут и под суд отдать.

В 41-м году у нас не было ни теории, ни практики по прикрытию штурмовиков — ничего. Главное было, сопровождая штурмовиков, если не сбить противника, то хоть напугать его, не дать прицельно стрелять по Ил-2. Причемкрытие было далеко не всегда достаточным. Иногда к шестерке «илов» в 41-м году давали в прикрытии пару, в то время как немцы могли напасть и группой до двадцати самолетов. Но чаще прикрытия строилось так: пара справа, пара слева. Конечно, мы старались маневрировать (ходили «ножницами» и иногда делали «качели»: над группой штурмовиков переходили в пикирование, а затем в набор высоты, разворачивались и опять выполняли этот маневр), не выскакивать вперед штурмовиков — у них и так маленькая скорость, и, выскочив вперед, можно было и из виду их потерять. Тем не менее в серьезных боях мы все-таки теряли штурмовики. А они ведь еще и камуфлированные — их на фоне земли не видно, мать твою! Приходилось лететь и считать. Чуть собьешься и начинаешь крутиться. Сбили его или нет? Ты же за него отвечаешь! Это ужас! Мне до сих пор снятся воздушные бои при сопровождении.

Для истребителя страшнее наказания, чем сопровождение штурмовиков, не придумаешь, я так считаю. Штурмовик идет у земли 320 — 350 километров в час, и то, если «раскочегарится». Легче сопровождать «бомберы». У них и скорость больше, и идут они выше: у них — 2000 — 3000 метров, и у тебя — 3000 — 4000. Совсем другое дело! Ты группу эшелонировал по высоте, расставил одних справа, других слева и смотришь во все стороны: видишь врага справа — орешь со всей мочи: «Атакуют справа!»... Правда, нормальная радиосвязь у нас только в конце 1943 года появилась. До этого нормально настроить приемник было невозможно — стоял такой треск, что приходилось отключать радиостанции. А уже с Курской дуги связь стала нормальной и с землей, и между экипажами. Появились девчонки-наводчицы, которые нас здорово выручали, информируя о противнике, помогая ориентироваться. Бывало, после боя приходилось прощения просить, ведь матерились в бою страшно, но они обычно отвечали: «Да все нормально».

Кроме прикрытия штурмовиков, иногда мы и сами атаковали наземные цели. А на «свободную охоту» мы мало вылетали — сил не было. Хотя, конечно, и такое бывало. При этом случалось, что против пяти наших самолетов оказывалось едва ли не двадцать пять самолетов противника. Да к тому же против нас не мальчишки воевали, а опытные бойцы на выдающихся для своего времени самолетах, превосходящих наши по всем параметрам. Но, знаешь, все равно они в атаку шли, только когда видели, что в этом есть смысл. Если фашист видит, что у него ничего не получается, то быстро выходит из боя. Они часто делали одну атаку, и если она не удавалась, уходили.

Меня часто спрашивают: «Страшно было?» А нам бояться было некогда. Мы были настроены на драку. Прилетишь, скорей заправишься, не вылезая из кабины, и — снова в бой! Мы были готовы к тому, что могут сбить. Мы даже прощались перед вылетом. Считали, что если вернемся, то — слава богу, тогда вечером по 100 грамм выпьем и потанцуем; а нет, значит,

не судьба. И к потерям не относились как к трагедии. Если сравнить с сегодняшним днем, то готовность умереть у нас была как сейчас у террористов-смертников и, что характерно, боевой дух не падал даже в период отступления! Поражения не могли нас сломить — мы к ним относились как к временному явлению. Настолько было цельное воспитание и так велика любовь к Родине. Клич «За Сталина! За Родину!» звучал для нас как молитва! За всю войну я даже признака трусости нигде не видел! Может быть, где-то это и было. Но в своем окружении я с этим явлением не встречался.

После трех дней боев под Ельней, куда мы прилетели на самолетах ЛаГГ-3, полк был разбит. Прошло только две недели, как мы, выжившие, вернулись на аэродром Сейма. Девчонки, с которыми мы дружили, смеются, спрашивают: «Что, война закончилась?» А она только начиналась. Нас пополнили и — опять туда же, под Ельню. И так — 4 или 5 раз с июля по октябрь. Меня дважды сбивали в этих боях, а мне тогда не удалось сбить ни одного вражеского самолета. Я больше занимался штурмовкой и сопровождением. Только зимой 41-го я где-то подловил самолет связи. Это была моя первая победа.

В начале ноября наш полк получил команду подготовиться к параду. Мы находились в Ногинске на аэродроме, получили новенькие ЛаГГ-3 с направляющими для РСов. Репетировали слетанность в группе, сделав по 3 — 4 вылета. Последняя тренировка была назначена на седьмое число. Оружие и ракеты опечатали так, что до них даже дотронуться нельзя было. За день до парада погода была ясная и безоблачная, а утром встаем — снегопад и туман. В результате мы в параде не участвовали. В 3 часа того же дня получили команду штурмовать переправу под Клином. Сделали два вылета, хорошо проштурмовали, видели трупы, догоравшие машины... Так мы закончили отступать и начали контрнаступление под Москвой. Мы все, конечно, обрадовались, что немцев погнали.

К ноябрю — декабрю мы завладели превосходством в воздухе. Немцы практически не летали, и в воздухе мы с ними не встречались. Занимались в основном штурмовкой. На выпавшем снегу фашисты были все равно как на ладони — все видно. Когда мы их атаковали — только щепки летели. За два месяца так увлеклись этим делом, думали, скоро всех разгромим! Но, конечно, этого не случилось...

Вскоре полк направили на Юго-Западный фронт. Там мы участвовали в летних боях. Весна и лето 1942 года были самыми страшными днями войны. Жара стояла; сил не было из кабины вылезти, пока самолет заправляют для нового вылета. Девушки стакан компота принесут — больше ничего не хочется... Она поцелует, погладит. Скажешь ей: «На танцы не опаздывай». Какие бы бои ни были, а танцы вечером были обязательно.

Этот один из самых тяжелых периодов войны я сумел пройти, потому что везло, конечно, но и задача была — выжить. Ведь если ты подбит или ранен, главное — не опускать руки, продолжать бороться за жизнь. Ведь кого ни спроси — всех сбивали, и не по одному разу, но они находили силы или покинуть самолет, или посадить его.

Обрести уверенность в себе очень помогали комиссары. Это в конце войны они стали замполитами, по существу — доносчиками по каждому поводу; а в начале войны они летали с нами и во многом были нам как отцы. Они все время проводили с нами и на личном примере показывали, что и как надо делать. Поэтому мы их и любили.

Ранней весной 1942 года небольшую группу летчиков, в которую попал и я, отправили на курсы ведения воздушного боя в Ставрополь. Там мы на ЛаГГ-3 отрабатывали стрельбу по конусу, полет по маршруту, штурмовку наземных целей. По окончании этих курсов я был направлен в 13-й ИАП.

— **Вы начали воевать простым летчиком?**

— Я начал воевать ведомым у командира эскадрильи майора Ерохина. Потом командиры эскадрильи менялись. Хоть некоторые уже были с орденами Красного Знамени, полученными за Испанию, но и они гибли. К осени 41-го в полку из тех, кто начинал войну, почти никого не осталось. Вот из тех, кто участвовал в боях под Сталинградом, до конца войны дошло процентов 20 — 25. Они-то и составляли костяк полка.

Первый воздушный бой? Не знаю, можно сегодня назвать мой первый воздушный бой боем. Я прикрывал штурмовика и любыми путями уводил за собой противника, для того чтобы

штурмовика не уничтожили. В принципе это тоже считается воздушным боем. Но я же тогда еще и стрелять не умел. Дам очередь — авось, думаю, попадет. Маневр я тоже строить не умел. А ведь чтобы вести настоящий бой, нужно уметь маневрировать. На лезвии эксплуатировать авиационную технику. Так летать, чтобы глаза закрывались при перегрузке, а самолет едва не разламывался. Только тогда можно или уйти от атаки противника, или самому его сбить. Это мы научились делать только после Сталинграда, в воздушных боях на Кубани, где встретились с лучшими летчиками в мире.

На моих глазах погибло очень много. Ведь в начале войны как было: 3 — 4 дня и — эскадрильи нет. А это были самые лучшие летчики. Но, как я уже говорил, тогда мы воспринимали смерть как нечто естественное, присутствующее постоянно. Настроение изменилось только к Кубанскому и Курско-Белгородскому сражениям. Там мы уже не думали, что нас собьют. Сами стали сбивать фашистов. Я помню, одна девушка мне сказала тогда: «Сергея, теперь ты можешь жениться». — «Почему?» — «Тебя теперь не собьют».

— *Были ли у вас приметы?*

— Были и свои приметы: бриться утром нельзя, только вечером. Женщину подпускать к кабине самолета нельзя. У меня в гимнастерку мать вшила крестик, а потом я его перекладывал в новые гимнастерки.

А если сон какой-то приснится плохой, то ничего хорошего не ожидай. Мне однажды в страшные бои дурной сон приснился. Командир полка сказал: «Бери удочки, чтобы сегодня и завтра тебя здесь не было». Можно было отказаться от вылета, если чувствуешь себя плохо, и это не считалось трусостью.

Под Сталинградом и под Москвой, в начале операции на Курско-Белгородском направлении, бывало, приходилось делать до 8 вылетов в день. В остальное время в пределах 4 — 5 вылетов. Восемь вылетов — это невероятно тяжело. После последнего вылета без посторонней помощи выбраться из кабины было сложно. Уставали не столько от физического, сколько от нервного напряжения. Хотя и физическая усталость, конечно, к вечеру накапливалась. Причем после тяжелых и непрерывных боев почти у всех летчиков было расстройство желудка.

Нельзя сказать, чтобы усталость была хронической, нам все же давали отдых. После тяжелых боев мы по 5 — 6 дней отдыхали в домах отдыха, которые устраивали недалеко от линии фронта. Там мы отсыпались, ходили на танцы с девушками, восстанавливали силы, и все расстройства проходили сами собой.

— *Когда вы получили первый орден Красного Знамени?*

— Первый орден Красного Знамени я получил в 1942 году под Сталинградом. К орденам и награждениям все мы относились с чрезвычайным трепетом. Ведь в начале войны награждали скупой. Даже летчиков с медалью «За боевые заслуги» или «За отвагу» уже считали героем. Он — первый человек, ему все можно, да и девки на это обращали внимание.

За войну я получил пять орденов Красного Знамени и два — уже после войны. К слову, в бой мы летали с орденами и партийным билетом. Девчата ордена пришивали, чтобы не оторвались (это когда уже колодки пошли). А сначала ордена на винту были, и это нам больше нравилось.

Всего за войну я совершил около двухсот пятидесяти вылетов. Сбил 27 самолетов лично и 6 в группе. Могло быть больше. Но тогда, когда я в последний раз был тяжело ранен, пришлось пропустить целые полгода. Я тогда хоть и мотался по фронту, но не воевал. После Киева в следующий бой я вступил только в Черновцах. Вообще летчикам обычно каждый раз после того, как их сбивали, давали месяц лечения. А если ранение серьезное, то и больше.

— *Как засчитывались сбитые самолеты?*

— Сбитые самолеты засчитывались так: я, прилетев с задания, докладывал, что в таком-то районе сбил такой-то тип самолета; туда отправлялся представитель, который должен был привезти подтверждение от наземных войск, что действительно такой тип самолета там упал. И лишь после этого тебе засчитывали сбитый самолет. А если самолет падал на вражеской

территории, все было сложнее. Чаще всего не засчитывали. В некоторых случаях, когда территорию освобождали, еще можно было привезти подтверждение. А без подтверждения не засчитывали. Даже в конце войны, когда у нас стояли фотокинопулеметы, все равно требовалось подтверждение наземных войск. Вообще я редко видел, как падают сбитые мной самолеты — только если загорался или терял управление. Сейчас часто спрашивают, были ли приписки к личным счетам. Трудно сказать. Могли быть ошибочные приписки. Умышленно, по-моему, нет. Конечно, летая парой, теоретически можно было договориться приписать сбитие, но, если б об этом узнали, житья таким летчикам не было бы. Потерять честь легко, а вот восстановить почти невозможно.

— *Платили ли деньги за сбитые?*

— За сбитые платили: за истребитель тысячу, а за бомбардировщик две тысячи, за паровоз 900 рублей, за машину 600 рублей. За штурмовки тоже платили. В 1941-м платили за освоение радиосвязи. Но, знаешь, мы в войну деньги не считали. Нам говорили, что нам причитается столько-то там денег. Мы же их никогда не получали, никогда не расписывались, а деньги шли. Тоже, дураки были, нужно было оформить переводы родителям, а я об этом узнал, только когда отец уже умер. В 1944 году мне присвоили Героя и вызвали в Москву получить Звезду. Летчики, да и техники, зная, что мы летим и нам нужно ведь будет ее «обмыть», отдали нам свои книжки, по которым мы получили деньги.

Отношения в полку были не то слово, что хорошие: командиры полка были нам как отцы. Их за годы войны у нас было несколько: Маслов, Холодов<sup>1</sup>, Наумов. Последние два года — Холодов — герой! Очень сильный!.. Командиры полка, как и все, постоянно летали. (Командиры дивизии тоже летали, но реже.) Обычно было: я, командир эскадрильи, одну группу веду, следующую — командир полка.

Конечно, из всех командиров мы особенно любили Холодова. Он всегда был с нами. Вечерком сядем, разольем по 100 граммов. Запросто он общался с нами, знал, где нужно строго, а где по-человечески.

Сегодня некоторые рассказывают, будто во время войны давали летчикам выпить для смелости. Это ерунда. Того, кто позволял себе выпить, как правило, сбивали. У пьяного реакция не та. А что такое бой? Ты не собьешь — тебя собьют. Разве можно победить противника в таком состоянии, когда у тебя перед глазами вместо одного два самолета летают? Я никогда не летал нетрезвым. Выпивали мы только вечером. Тогда это было нужно, чтобы расслабиться, чтобы уснуть. Спалось хорошо, вставать не хотелось. Но когда засыпал, порою перед глазами бои крутились. Особенно летом, когда мы воевали под Сталинградом.

В длительных тяжелых боях командир мог сказать: «Завтра едешь на отдых и три дня отдыхаешь». Сильных летчиков командиры берегли. Полполка потерять не так страшно, как одного опытного. Я частенько попадал в такую ситуацию.

И с техническим составом отношения были как с родными. Когда выпускают в бой, крестятся. Когда прилетаем после боя, они обнимают, целуют. Самые настоящие родные. Если найдут выпивку, то обязательно для летчика оставят. Особенно любили, когда прилетаешь с победой. Тут они на руках носят. А если мы на их глазах сбивали врага, то они разыгрывали бой, показывали интересные моменты, которые сам летчик, может, так детально не запомнил. Истребители близко к линии фронта базировались, поэтому часто воздушные бои проходили над линией фронта. В хорошую погоду бои видны. Когда мы начинаем разбор вылетов, так они рот разинут и не отходят, слушают. Иногда они в этих вещах понимали лучше. Когда корреспонденты приходили, а нам бывало некогда, так приходилось журналистам техника расспрашивать. А техник рассказывал порой лучше, чем летчик.

Про механиков я только не знаю, когда они спали. День мы летаем, а ночью они проверяют технику. Когда они отдыхали, трудно сказать. Я как-то спросил, отвечают: «Когда

---

<sup>1</sup> Холодов Иван Михайлович, подполковник. Воевал в составе 28 ИАП, 32 ПЛАН/434 ИАП. С марта 1944 г. — командир 111 ГИ-АП. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 464 боевых вылета, в воздушных боях сбил 14 самолетов лично и 6 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (дважды), Суворова 3-й ст., Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст. (дважды), Красной Звезды (дважды), медалями. — Прим. М. Быкова.

дождь идет!»

Моим механиком был Ковалев. Ему было тогда лет 35. Чудесный человек. После войны, я уже был командующим армии во Львове, он ко мне приезжал. На войне он обращался ко мне «товарищ командир», так и продолжал обращаться.

Инженером эскадрильи был Эдельштейн, еврей. Мне говорили: «Понятно, почему у тебя в эскадрилье все самолеты в порядке — у тебя же инженер еврей, он хитрый».

Командующих мы вообще считали богами, от них зависела наша жизнь. Мы к ним относились с огромной любовью. И к Жукову, и к другим. Лозунг: «За Родину, за Сталина!» — не был пустым звуком ни для нас, ни для других родов войск.

Отношения между летчиками были такими, что смотришь на каждого, а видишь себя. И переживаешь как за себя. Особенно, если это молодой летчик, которого ты готовил и знаешь, что он еще не особенно готов к полетам. Естественно, в этих случаях во время боя делаешь все, чтобы не подставить новичков, прикрываешь их, как только можешь. О том, как вводили молодых в первые года войны, говорить не буду — сам был таким. Скажу только, что «В бой идут одни старики» — честный фильм, там многое показано. Когда в 1943-м я стал командиром эскадрильи, новичков к тому времени сразу в бой уже не пускали. Сначала они с нами облетали район; потом, для начала, мы их вводили там, где интенсивность боевых действий была ниже. Тут еще много от командира зависит. Если ты личным примером можешь показать, как надо драться, то и молодежь у тебя боевая будет.

Взаимовыручка помогала побеждать, особенно в 1941, 1942 годах. Скажем, если я иду в атаку и вижу, атакуют моего ведомого, то я все бросаю и стараюсь любыми путями вывести ведомого из-под огня или отбить атаку на него. Именно взаимовыручка сыграла главную роль, когда моя эскадрилья сбила 25 самолетов без потерь. Без этого летчику смерть.

С летчиками из соседних эскадрилий отношения у нас были такими же, как и внутри своей эскадрильи. Братство объединяло всех летчиков. Скажем, в Кубанском воздушном сражении нас зажали, и Покрышкин со своей группой спас нас, спикировав с высоты. В таких случаях командование полка направляло благодарственные телеграммы в полк, летчики которого помогли нашим. Да и жалость, если кого-то сбивали, была абсолютно одинаковой. Разницы не было между отношением к летчикам своего полка или к летчикам другого полка. Мы всегда помогали друг другу во время боя, это была главная задача, от этого зависел успех. В бою у каждого было стремление как можно больше сбить, но как такового соревнования не было.

И конечно, все свои бои разбирали. Самое правильное — делать разбор как только вылез из кабины. Летчик тогда, как малолетний ребенок, который не понимает, что такое вранье, и все честно рассказывает, что видел, что делал. Это уж потом он начинает отсеивать, ошибки свои замалчивает. А если сразу расспросить, то видно, где — так, где — не так, где «маху дал». «Маху» часто давали — идеальных боев не было.

С пехотинцами, танкистами мы, летчики, тоже считали себя единым целым. Мы за них даже больше переживали, чем за своих. Уж больно им тяжело было, они же первыми смертельные удары получали. Мы старались любыми путями помочь им во время боевых действий. Особенно под Москвой и Сталинградом. Там мы любыми путями близлежащие войска противника штурмовали. Все ведь воевали за одну Родину.

— *Что вы чувствовали, когда вас сбивали?*

— Два раза меня сбивали под Москвой. Два раза — под Сталинградом. Два раза под Белгородско-Курской дугой и один под Киевом. Всего семь раз.

Как меня сбивали в первый раз? Мы сопровождали бомбардировщиков Пе — 2, взлетели четверкой. Я был ведомым у командира эскадрильи. Где-то, не доходя до Смоленска, бомбардировщики сбросили листовки и бомбы. Когда возвращались, появились истребители противника. Начался бой. Немцы сбивали нашего командира эскадрильи, а следом — и меня. Самолет пришлось посадить на переднем крае. Я вылез, смотрю — стрельба. Тут — немцы, тут — наши. Пехотинцы кричат: «Давай скорее, — убьют!» Я бегом к своим. Знал, главное — добежать, и жить будешь. Спасся. Второй раз меня сбивали над территорией противника в августе 1941 года под Скопином, у меня двигатель остановился. Сел на поляну и бегом в лес.

Встретился с мальчишкой. Я его попросил отвести меня к партизанам. Он начал отказываться. Я на него направил пистолет: «Тогда я тебя пристрелю». Он повел. Я говорю: «Ты правильно ведешь? Если только меня встретят немцы, я тебя убью». Он меня привел. Я ему деньги даю, он говорит: «Зачем они мне нужны?» Потом бегом скрылся, чтобы я его не застрелил. Партизаны вывели меня через линию фронта к своим.

Я считал, что, когда сбивают, это нормально. Я знал — все равно рано или поздно собьют. Главное было не попасть в руки к противнику. Конечно, нельзя говорить, что было совсем не страшно. Но больше страха и беспокойства появилось, когда мы начали наступать, когда началась настоящая война. Страшно было, когда подбили под Киевом, поскольку не знал, как садиться — на фюзеляж или выпрыгивать? А во время Курско-Белгородской операции у меня был такой случай. Был очень тяжелый бой; видимо, связались с очень опытным противником. Мы дрались-дрались, никого не сбили, а меня они подожгли. Это было в 50 — 100 километрах от линии фронта. На высоте 4000 — 5000 метров. Мы разошлись, и вижу — пламя из-под двигателя продвигается к кабине. Я стал тянуть к линии фронта; кое-как дотянул, но высоты, чтобы прыгать, не осталось. Решил садиться и по привычке выпустил шасси. Только коснулся земли — самолет скапотировал. Вылезти не могу, пламя подходит ближе и ближе. Подбежали случайно оказавшиеся рядом связисты, тянувшие линию. Говорят: «Ух, как горишь!» Я отстегнул привязные ремни, парашют. Они слегка отломали обшивку борта, так что я только голову просунуть смог, и застрял. Они орут, чтобы я оттолкнулся, а упереться не во что. Они стали самолет раскачивать, и я потихоньку вылез. Отбежали в овражек, и самолет вспыхнул. Буквально в последнюю секунду меня спасли. Командир полка и командир дивизии направили ходатайство в их часть, и их всех наградили орденом Красной Звезды.

С моим другом Петро Гнидо<sup>1</sup> был такой случай. Его сбили под Сталинградом, все видели, как он упал на линию фронта. И видели даже, как группа немцев его сразу схватила. Собрал командир полка нас, произнес речь и заканчивает ее стоя: «Вечная память Петро Гнидо». Открывается дверь, Петро заходит. Он все-таки убежал с парашютом. Где-то остановил машину, и его привезли. Вот давал он жару! Отчаянный! Мы были командирами соседних эскадрилий, но в тяжелых боях всегда летали вместе. В какую бы кашу ни попадали, даже когда противника в десять раз больше, все равно мы выходили из боя живыми и здоровыми. Он и в воздухе, и на земле был очень отчаянным. Его девки больше всех любили. Петро Гнидо — это был бог у женщин.

Могли я избежать того, чтоб меня не сбили целых семь раз? Как сказать... Ведь мы многого не умели, а лететь все равно надо было. Да и в бою так: несмотря на то, что ты расстрелял все боеприпасы, из боя выходить нельзя. Если уйдешь — это предательство. Ты находишься в бою, и противник не знает, кончились у тебя патроны или нет. Это жесткий принцип. Но мы его соблюдали неукоснительно.

Очень часто летчик и не знал, кто и как его сбил. Особенно так было в 41-м году, когда со всех сторон множество врагов, и не хватает глаз смотреть сразу во все стороны, поэтому не знаешь, где и как тебя сбили. Пожалуй, не могу детально сказать, как меня сбили все семь раз.

Сбить могли всегда. Последний раз меня сбили под Киевом. Дело было так. Я взлетел восьмеркой на прикрытия переправ южнее Киева в районе Букринского плацдарма. Бои над переправами были тяжелые, но авиации нашей было много. Погода в тот день была хорошая, настроение тоже. Мне передали с земли, что со стороны Белой Церкви идут три группы бомбардировщиков, в каждой группе по 30 — 40 машин; приказали уйти от переправы и встретить их на подходе. Группа выполнила маневр, и вскоре километрах в 60 — 70 от линии фронта мы увидели черное облако. Фашисты газовали, видно, когда летели. Подлетев ближе, я разглядел, что бомбардировщики идут с сильным истребительным прикрытием. Не знаю, сколько их было, но что-то очень уж много. В общем, решил я наброситься всей восьмеркой на первую группу в 30 бомбардировщиков. С первой атаки мы сбили семь самолетов, повторили атаку — еще 5. Смотрю, подтягиваются истребители других полков. В общем, до переправ они

---

<sup>1</sup> Гнидо Петр Андреевич, майор. Воевал в составе 248 ИАП, 111 ГИАП/13 ИАП/. Всего за время участия в боевых действиях выполнил 406 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 34 самолета лично и 7 в группе. Герой Советского Союза, награжден орденами Ленина, Красного Знамени (четырежды), Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст. (дважды), Красной Звезды (трижды), медалями. — Прим. М. Быкова

не дошли.

Вечером после этого боя я был в воздухе также восьмеркой. Мне дали команду пройти над Букринским плацдармом на минимальной высоте, чтобы воодушевить войска, которые попали в тяжелое положение. Мы построились клином, идем со снижением. Как потом мне рассказывали (я сам не видел), откуда-то появился немецкий «фокке-вульф», прорвал строй и расстрелял меня в упор. Мой самолет несколько раз перевернулся (если снаряды попадают с близкого расстояния, то обязательно кульбиты делаешь). Двигатель еще работает, но рули поворота и высоты разбиты — самолет неуправляем. Нужно прыгать. Открыл фонарь, чтобы прыгать, но тут же закрыл обратно. Парашют оказался пробит, и его начало вытягивать, а это гибель с гарантией, потому что он зацепится за самолет, и вместе с ним и упадешь. Что делать? Я уже над своей территорией, Днепр прошел, а что делать, не знаю — ни повернуть самолет, ни снизиться. И тут я вспомнил про триммер, крутанул колесико на себя — самолет пошел вверх, я от себя — вниз. Ну, думаю, все — жить буду. Левый берег Днепра ровный, я туда пристроился на пашню, убрал обороты. Крутил, крутил триммер и как трахнулся! Самолет весь рассыпался — и двигатель, и хвост, только одна кабина осталась. Встаю, чувствую, ранен (снаряд пробил сиденье, парашют и вошел в верхнюю часть бедра), но радуюсь, что жив.

При сбитии прыгать полагалось только в том случае, если чувствуешь, что самолет неуправляемый или горит. То есть в критической ситуации, между жизнью и смертью. Выпрыгнуть — тоже риск. Может получиться, что тебя еще в воздухе расстреляют. Мы не расстреливали немцев в воздухе. Моды такой не было, а они расстреливали. Поэтому, когда ты на большой высоте, нужно затяжным пройти и над землей раскрыть. А это не так просто.

Когда выпрыгиваешь, опасно еще и то, что можно о стабилизатор удариться. Но тут вариантов, как этого избежать, — много. Можно ремни распустить, «фонарь» открыть и перевернуться. Или боком самолет поставить. Главное — создать отрицательную перегрузку, иначе не вылезешь. Чаще всего даже не знаешь, как ты выпрыгнул?

В 1941-м бои шли в основном на средних высотах, до 2000 метров. Со временем высота воздушного боя повышалась, но ненамного, все равно до 8000.

### **— Вернемся к хронологии войны. Как проходили бои под Сталинградом?**

— Под Сталинград мы прибыли в конце августа, после очередной переформировки, в результате которой мы получили Ла-5. Тут уже жизнь пошла по-другому... Во-первых, у него скорость — почти 700, если с «прижимчиком». Во-вторых, удивительно живучая машина! В одном из воздушных боев под Сталинградом мой самолет получил очередь в двигатель. Кабину начало маслом забрызгивать, а самолет все-таки летит! Мне удалось дотянуть до аэродрома и сесть. Двигатель остановился в ходе пробега, и меня притянули на стоянку. Заключение техников было таким: ремонту не подлежит. Оказывается, два цилиндра двигателя было отбито! Ты представляешь?! Там только шатуны ходили! Тот же «як» — стоит осколку попасть в двигатель, зацепить какую-нибудь трубочку и — все. На свободной охоте на Ла-5 можно было подзаработать, но мы так и продолжали штурмовики сопровождать. Поэтому я и сбил мало.

### **— В кабине «лавочкина» управление двигателем, шагом винта отвлекало от пилотирования?**

— Убейте, не помню. Все делаешь автоматически. Обороты держишь максимальные и снижаешь, только когда подходишь к аэродрому. В бою винт облегчаешь, но не полностью. Были и другие тонкости, но все это было отработано до автоматизма, и я не задавался вопросом, что делать в той или иной ситуации. Качество сборки «лавочкина» было хорошим, жалоб никогда не было, правда, они все время были у нас новые. Мы же все-таки теряли и теряли.

Обзорность назад, если головой крутишь, нормальная. Шею не натирала, только приходилось немного ларингофоны освобождать. Кислородные маски были, но ими почти не пользовались. Они нужны от 5000, а мы редко туда заскакивали.

До конца войны я летал на «лавочкине». После войны осваивал первый реактивный МиГ-9. Причем перед тем как летать на реактивном, мы на «кобрах» тренировались — кабина удобная, сидишь, как в машине. У нас про нее так говорили: «Америка России подарила самолет. Через жопу вал проходит и костыль наоборот». У того же «лавочкина» кабина похуже.

А в «яке» она очень тесная, да и сам самолет поуже. Зато как самолет «кобра» тяжелая, хотя на высоте она ничего. «Лавочкин» маневренней и скорость больше. В общей сложности я летал на 50 самолетах разных типов.

На «яке» не воевал, но летал на нем много. Як-3 — очень легкий, маневренный, как перо. По скорости чуть уступает «Лавочкину-7», но по маневренности сильнее.

Наш полк (я уже воевал в 13-м ИАП, который потом стал 111— м ГвИАП — с этим полком всю войну и прошел), базировался в районе Средней Ахтубы, в 25 километрах от Сталинграда.

Нашей задачей было прикрытие Сталинградской группировки. Противника было в 8 — 10 раз больше, чем нас. Немцы на нашем месте даже приближаться к врагу не стали бы, а мы шли в бой. Мы старались ловить оторвавшиеся одиночные самолеты или мелкие группы, тут же сбивать их и отходить. Так продолжалось около месяца.

Естественно, приходилось и штурмовики сопровождать. На этом же аэродроме к нашей дивизии был прикомандирован штурмовой полк на Ил-2. По мере их готовности, мы их сопровождали. Поскольку все происходило близко от Сталинграда, штурмовики наносили удар по переднему краю и тут же уходили. Противник не успевал реагировать, и потери штурмовиков были небольшие.

Тем не менее Сталинградская битва — это не то, что показывают в кино. И дело не в каких-то секретах. Просто невозможно заснять ее такой, какой она была. Вот, допустим, взлетаем мы с аэродрома четверкой или шестеркой; видим — над городом самолетов, что мух над мусорной ямой. Волги не видно, нет ее... Хотя она — огромная, широкая — в целый километр, но вся в огне, даже воды не видно. Весь Сталинград был в огне, будто огнедышащий вулкан. Тут я стал другим человеком. Я начал понимать, как вести с немцами воздушный бой. Во время одного из самых сложных боев мы сбили два самолета противника. Один из них сбил я. Мы с ходу, на встречных, атаку сделали. Они думали, мы будем в хвост заходить, а мы — в лобовую. Знаешь, каково видеть, когда рядом вражеский самолет разлетается и падает?!

Когда была окружена немецкая группировка, нашей задачей было любыми путями уничтожить транспортную авиацию, которая пыталась ее снабжать. Погода была в это время хорошая. Стала портиться только ближе к декабрю — пошли туманы и дожди, облака были низкие. Почти за 2 недели мы полностью их уничтожили. Иногда за один бой мы сбивали не по одному, а по два самолета. Противник в этот момент специально выделял группу, чтобы связать боем истребители. Но вражеской авиации к тому времени стало меньше.

Правда, мы не только бои вели, но и когда была возможность, вместе со штурмовиками тоже делали пару или тройку заходов и били по наземным целям. Нам для этого РСы подвешивали.

Пожалуй, бои на Кубани были первыми настоящими воздушными сражениями. Я бы не сказал, что там мы победили их авиацию, но мы с ними сравнялись по количеству и сбили многих немецких асов и просто опытных летчиков. Лично для меня эти бои стали переломными. Я научился летать так, чтобы сбивать. Если в 1941 году я сбил один самолет, в 1942 году — пять («мессера», 2 транспортных самолета, «раму» и Ю-88, за что получил орден Отечественной войны I степени), то с весны по осень 1943 года я сбил 20 самолетов.

Здесь я научился отлично маневрировать и точно стрелять, появилась устойчивая радиосвязь, наземное наведение. Командование научилось управлять ситуацией в воздухе. Ведь в начале войны авиация подчинялась пехотным армиям. А как пехотный командир может управлять авиацией? Никак!

Когда только началась операция на Курской дуге, у нас приблизительно были равные силы.

Был такой случай. Однажды, мы только прилетели из боя, — сидим прямо на аэродроме около самолетов, завтракаем. Вдруг прилетает тройка немцев и начинает штурмовать аэродром. Мы быстро садимся в самолеты и взлетаем. Один из немцев в этот момент атаку сделал по аэродрому, и выходит из пике прямо у меня под носом. Я еще шасси не убрал — дотянулся до него, и он прямо тут же и упал на аэродроме. Остальные улетели. Мы сели, зарулили. Смотрю, ведут этого немца. Он уже — в серых шерстяных носках (зенитчики, прикрывавшие аэродром, ботинки с него сняли). Сбитых этот немец имел около 100 самолетов. Такой крепкий парень.

— *Личное оружие какое было?*

— У меня был личное оружие, пистолет «ТТ». Патронов было неограниченно, никто не считал, так что стрелять умели. Хотя по противнику я его никогда не применял, не было необходимости.

Когда наши войска пошли в наступление, мы завоевали господство в воздухе и так его и удерживали до конца войны — и в количественном, и в качественном отношении. Здесь они были нам не страшны, мы уже сами искали бой, во как! Начиная с Курско-Белгородской операции нам было не страшно. Мы были уже уверены в победе, настроение у летчиков было очень хорошим. С каждым вылетом — обязательно успех. В воздушных боях мы уже не знали поражений. Да и немцы стали не те, что были под Москвой или даже под Сталинградом. При встрече они немедленно уходили, в бой никогда не ввязывались. Только когда появлялись внезапно, могли нас атаковать или где-то какого-то отстающего прихватить; напасть на того, по кому видно, что он — новичок. Прямого воздушного боя больше мы не встречали. После Киева, особенно ближе к Львову, мы вообще хозяева в воздухе были. Гонялись и искали, кого сбить. И не просто — лишь бы сбить, а красиво. Признаться, когда в Чехословакии война для нас закончилась, мне было немного жаль. Только, можно сказать, «дело пошло»...

— *Какой немецкий самолет было сложнее всего сбить?*

— Истребители, конечно. Они же маневрируют. Поймать их в перекрестье очень непросто. Нужно иметь навыки и умение. «Раму» тоже тяжело сбить, а бомбардировщики и транспортные самолеты — легкая добыча. Их с первой атаки можно завалить.

«Фокке-вульф» менее маневренный, чем «мессершмитт», зато огневая мощь и скорость у него больше. Их в равной степени сложно сбивать. Хотя, знаешь, иногда и не понимаешь, кого ты сбиваешь: «мессера» или «фоку». Редко, но бывало, сбивали своих. В нашем полку от начала до конца войны такого ни разу не произошло.

Жалости к немцам мы не испытывали. Враг есть враг, тем более фашист. Мы считали, что все они — звери. Вспоминали, как жестоко их летчики действовали в 1941 — 1942 годах. И поэтому о какой-либо жалости или снисхождении не могло быть и речи. Была ненависть. И после войны, через 10 — 15 лет, ненависть к врагу оставалась. Даже общаясь с немецкими летчиками уже сейчас, года 3 — 4 тому назад, когда столько времени прошло, — все равно что-то такое между нами стоит, не смогли мы подружиться. Правда, с гэдээровскими летчиками в советские годы мы дружили, но тоже как-то так... отношение какое-то... Короче, немец есть немец.

Больше всего немецких самолетов я сбил в 1943 году, а потом в 1944 и 1945 годах практически не сбивал — к середине войны господство в воздухе было уже нашим. Под Львовом большое количество немецких самолетов было редким случаем. Так, 3 — 5 самолетов — максимум. Как только они чувствовали, что начинаешь маневр строить, в атаку идешь, они уходили. Они только внезапно нападали, в бой старались не ввязываться.

— *Были ли случаи, когда группа истребителей всех сбитых записывала на одного, чтобы он получил Героя?*

— Слышал, были случаи, когда группа начинала работать на одного человека, чтобы он получил Героя... У Покрышкина, еще где-то... Такое случалось, но не массово. Мне кажется, это не было правильным.

— *Летчики-штурмовики говорят, что пик нервного напряжения приходится на получение задачи. А у истребителя?*

— Конечно, при постановке задачи слегка нервничаешь, но в основном когда переживаешь? До встречи с противником. А когда бой завязался, то уже никакого переживания нет. А вот когда с победой домой летишь — что-то необыкновенное! На танцы, значит, вечером точно пойдешь!..

— *Знали, против кого воюете?*

— На кой хрен это нужно? Конечно, кое-какая информация у нас была, но очень скудная. Разбирали мы их тактику... Брала что-то на вооружение... Бывало, слыша голос противника по радио, догадываешься — ага, с этим мы уже встречались.

— ***В каких условиях вам приходилось жить во время войны?***

— Жили мы подальше от городов, чтобы не попасть под немецкую бомбардировку; бывало в землянках, поблизости от населенных пунктов. Иногда договаривались с местными жителями, они нас пускали, как родных. До Сталинградской операции и во время нее чаще всего жили в землянках. Какие это условия? Утром встаешь, через бревна попадает земля, и слезы текут. Бревна в три наката или четыре наката. Из дерева лежаки сделаны, где спать. Матрас, одеяла, все было. У инженерно-технического состава были спальные мешки. Они всю зиму умудрялись не замерзнуть. Топили, буржуйки были, свет был. В гильзы наливали бензин и освещали; ни электричества, ни радио не было. Под Москвой тоже жили в землянках, вместе с технарями. Для них были отдельные землянки. Для каждой эскадрильи — отдельные землянки, чтобы немцы не могли уничтожить всех сразу. Потом, когда начали наступление, после Курско-Белгородской операции, жили все время в населенных пунктах. С 1943 года у нас были специальные группы, которые искали жилье в ближайших населенных пунктах. Насчет этого никакой проблемы не было. К кому ни обращались — не было случая, чтобы отказывали. Когда уже перешли границу, и поляки так относились. Чехи считали родными — целые дома отдавали, самые лучшие места. Говорили, если нужно, то и кормить нас будут.

Хотя питание было отличным. И под Москвой, и где бы мы ни были, питание у летчиков было отличным. Мы, когда попадали в тыл, скорее стремились на фронт, потому что в тылу очень плохо кормили. А там все ели сполна. Когда уже свою территорию освободили, нам даже фрукты и овощи давали. Апельсины, мандарины... Это — где-то с 1944 года. Отсутствием аппетита я не страдал. Но когда жаркие бои и много вылетов, то аппетит резко падает, только воду пьешь. Утром, как правило, почти ничего не ешь, только чай или кофе. На обед компот. А к вечеру уже появлялся аппетит. Нормально кушаешь. Да и обслуживающий персонал знал, что летчикам вечерком надо пожрать как следует.

— ***Какое отношение было у народа?***

Любовь! Вот случай. Это было в 1943 году, когда мы получали Лаг-5 в Арзамасе. Арзамас недалеко от аэродрома Сейма. Была Пасха. Мы еще Героями не были, но орденов уже было много. Нас человек шесть. Идем по центру Арзамаса. Недалеко — церковь. Мы разговариваем, шутим. Погода отличная, солнце... Вдруг нам навстречу — крестный ход, с иконами, человек пятьсот. Мы им дорогу уступаем. Они останавливаются в 10 шагах, встают на колени и начинают молиться на нас. Вот какое отношение! После войны такого отношения уже не было. Когда нас сбивали, пехота, как увидит — летчик! — и покушать проведут, и все что угодно.

— ***В свободное время, в дни, когда не было вылетов, чем обычно занимались?***

— Вылетов не было только в нелетную погоду. Могла снизиться только интенсивность вылетов: скажем, перед операцией, к ней идет подготовка. Обычно были непрерывные вылеты. Осенью и зимой немного легче было.

В это время мы устраивали бани, парные. Проводили занятия. Обговаривали все бои с летным составом, вырабатывали тактику, все нюансы начинали разбирать. Чаще это делалось в эскадрилье, но бывало, и в масштабе полка. Последнее, правда, очень редко. Собрать полк на линии фронта — очень опасно. Противник засечет и уничтожит. Обычно так не рисковали.

После занятий был обед. Танцы у нас были. А, скажем, в карты, домино или на бильярде мы не играли. В каждом полку был хороший гармонист, баянист. В каждом полку — самодеятельность. Такие концерты были!.. Когда они успевали подготовиться? К середине войны стали появляться уже артисты из центра. Полк собирали, но очень осторожно. В случае налета все должны были немедленно рассредоточиться, чтобы сберечь артистов. А то, если бы их убили в нашем полку, так это позор был бы.

— ***У вас в эскадрилье наверняка была группа сильных летчиков и группа летчиков***

**послабее. Как вы определяли, кого взять на то или иное задание?**

— Деление пошло только после взятия Киева. А под Сталинградом, под Москвой брали всех подряд, кто в состоянии взлететь и полететь. Даже для себя, командира эскадрильи, я не подбирал ведомого. Летчик мне говорит: «Товарищ командир, я буду ведомым». — «Ну, давай». Так что до 1943 года у меня не было постоянного ведомого. Потом только мы стали выбирать себе ведомых и подбирать ведущего. Пары — из самых лучших, особенно тех, кто уже был сбит, потому что они знали, как себя вести в сложных обстоятельствах.

Вообще наличие постоянного ведомого необходимо. Ведь удержаться за мной не так-то просто. Ведомых за всю войну у меня было очень много — потери были большими. Реже стали меняться уже в конце 1943 года, особенно в 1944, 1945 годах. Более-менее постоянно я летал с Чабровым.

**— Я знаю, что разрешали посылать посылки с трофеями домой. Вы посылали посылки?**

— Я никаких посылок не посылал. У меня ничего не было. Были у меня часы, и то плохие попались, и небольшой приемничек. Больше ничего. А так, чтобы из барахла... Этим вопросом и не занимались. А потом, куда же барахло дену? Повезу на истребителе? Ну, приемник техник еще положит в фюзеляж, но что покрупнее — уже нет. Крохоборством занимались тыловые части.

Войну я закончил в должности командира эскадрильи, майором. А после войны вместо того чтобы, как некоторые герои, пьянством заниматься, мы вдвоем с моим другом Петро Гнидо решили учиться. У нас же было по 7 классов образования. В Мукачево мы случайно встретили эмигранта, доктора математических наук. И вот этот человек согласился подготовить нас за два года по всем предметам, которые входили в экзаменационную программу академии. Через два года мы сдали выпускные экзамены по программе средней школы. Помню, директор школы, в которой мы сдавали, сказал: «Только в военной форме не приходите». Мы пришли в гражданской одежде, но нам все равно немного помогли. В результате у нас только по немецкому были тройки, а так 4 — 5 по всем предметам. На следующий год, в 1948-м, мы поступили в Военно-воздушную академию. К мирной жизни после войны привыкать было довольно тяжело. Прежде всего бытовые проблемы. Никто нашим благоустройством не занимался. День летаешь, потом ищешь, где жить. Правда, как летчики, мы питались бесплатно. И на жену давали паек, продуктами были обеспечены. Но где жить? Дадут тебе койку солдатскую, вот и все. Но жена как-то выдержала. Со дня нашей свадьбы прошло уже шестьдесят лет, и мы все это время вместе. Я с ней познакомился, когда в аэроклубе в Химках летал. Поблизости была деревня Вашутино, мы туда вечером после полетов ходили с гармошкой, песни пели. И лет семь мы с моей будущей женой дружили. Как только попадал в Москву, сразу к ней. И вот, во время войны я уже получил звание Героя, но она не знала об этом. Приехал. Мать ее говорит: «Сережа, она в поле полет». Я пошел туда. Подхожу, говорю: «Аня!» Она встала, увидела у меня на груди Звезду и опять села. Тогда я понял, что на ней и женюсь.

**Список документально зафиксированных  
воздушных побед С.Д. Горелова В составе  
111 ГИАП/13 ИАП/:**

20.02.43	1	Ме-110	Греко-Тимофеево
22.02.43	1	ФВ-189	Марфинская (в группе)
22.02.43	1	Хе-111	Колонна №3
22.03.43	1	ФВ-189	Новопавлово
20.04.43	1	Ме-109	юго-вост. Новороссийска
21.04.43	1	Хе-111	Мысхако
23.04.43	1	ФВ-190	Цемесская бухта
03.08.43	1	Ме-109	Белгород
04.08.43	1	Ме-109	Томаровка
04.08.43	1	ФВ-190	Покровка
05.08.43	1	Ю-88	Толоконово
05.08.43	1	Ю-88	Журавлевка
06.08.43	1	Ме-109	Становое
12.08.43	1	Хе-111	Дергачи — Сенное
12.08.43	1	ФВ-190	Дергачи — Сенное
16.08.43	1	Ме-109	Богодухов
05.10.43	1	ФВ-190	Зарубенцы
09.10.43	1	ФВ-190	Шандра
10.10.43	1	ФВ-190	Щучино
10.10.43	1	Ме-109	Б. Церковь
14.10.43	1	Ю-87	Шандра
21.10.43	1	Хе-111	Зарубенцы
22.10.43	2	Ю-87	Пия
15.04.45	1	Ме-109	вост. Тропгау
16.04.45	1	Ме-109	Дарновице
22.04.45	1	Ме-109	Вельна — Полош
Всего сбитых самолетов — 27 + 2 (найдено по документам 26 + 1); боевых вылетов — 312; воздушных боев — 60.			

**Источники:**

1) ЦАМО РФ, ф. 111 ГИАП. оп. 235805, д. 13 «Журнал учета сбитых самолетов противника»;

2) ЦАМО РФ, ф. 73 ГИАП, оп. 235807, д. 3 «Журнал учета сбитых самолетов противника».

## **Вячеслав Кондратьев. Сравнительный анализ конструкций и летно-технических данных советских и германских истребителей, принимавших участие в Великой Отечественной войне**

Накануне войны самым массовым истребителем в советских ВВС являлся самолет И-16, носивший у летчиков прозвище «ишачок» или «ишак». По состоянию на 1 июня 1941 г. на вооружении пяти западных военных округов (Ленинградского, Прибалтийского, Западного особого, Киевского особого и Одесского), которым предстояло первыми встретить врага, состоял 1771 самолет данного типа. Это составляло более 41 % от общего числа истребителей, сосредоточенных на западной границе Советского Союза (4226 машин). Примерно таким же был процент И-16 в морской авиации: в ВВС Северного, Балтийского и Черноморского флотов насчитывалось 334 «ишака», то есть около 43% от общего количества морских истребителей (778 самолетов).

И-16, разработанный в 1933 году под руководством авиаконструктора Н. Н. Поликарпова, являлся для своего времени весьма передовой и перспективной машиной. Он представлял собой свободнонесущий низкоплан смешанной конструкции с девятицилиндровым звездообразным двигателем воздушного охлаждения и убирающимися в крыло основными стойками шасси. Стоит отметить, что система уборки шасси в полете применена на этом истребителе впервые в мире. Центроплан крыла был выполнен из дюралюминия, включая обшивку. Консоли крыла, стабилизатор, киль и рулевые поверхности имели дюралевый силовой набор с полотняным покрытием (на более поздних модификациях переднюю часть консолей обшили дюралем). Фюзеляж представлял собой деревянную «скорлупу», выклеенную на болванке из березового шпона и подкрепленную изнутри ажурным каркасом из сосновых шпангоутов и стрингеров. Двигатель крепился к мотораме, сваренной из стальных труб, и снаружи был покрыт съемными дюралевыми капотами.

На протяжении своей истории И-16 многократно модернизировался, почти ежегодно появлялись и принимались на вооружение новые версии этой машины. Остановимся на тех из них, которым довелось принять участие в Великой Отечественной войне. Исчерпывающе полной информации о предвоенном наличии в частях «ишаков» с разбивкой по модификациям не сохранилось, но, основываясь на имеющихся данных, можно сделать вывод, что большинство из них (около 40%) составляли поздние и наиболее совершенные представители семейства И-16 с 900-сильными двигателями М-63, имевшие обозначения «тип 24» и «тип 29». На втором месте по численности (примерно 22%) стояли старые и порядком изношенные «ишаки» 5-го и 10-го типа с маломощными 730-сильными моторами М-25. Еще меньше (около 18%) было пушечных И-16 типа 17, 27 и 28. Остальные 20% в основном приходились на двухместные учебно-тренировочные УТИ-4.

Основным и наиболее опасным воздушным противником И-16 в Отечественной войне был немецкий истребитель авиаконструктора Вилли Мессершмитта «Мессершмитт» Вф 109 — цельнометаллический свободнонесущий низкоплан с убирающимся шасси, закрытой кабиной и двухрядным 12-цилиндровым V-образным двигателем жидкостного охлаждения. Созданный в 1934 году, почти одновременно с И-16, он до начала войны с Советским Союзом также успел пройти целый ряд модернизаций, прежде всего — с целью улучшения летных характеристик.

Оставив «за скобками» довоенные версии, отметим, что к июню 1941 года на вооружении фронтовых частей германских ВВС (Люфтваффе) состояли две модификации этого истребителя — Вф 109Е и Вф 109F, которые, в свою очередь, подразделялись на несколько субмодификаций. Из общего числа 1026 одноместных «мессершмиттов», сосредоточенных к вечеру 21 июня у советских границ, 579 (56,4%) составляли машины новейших версий — Вф 109F-1 Вф 109F-2, запущенных в серийное производство в начале 1941 г. Там же находилось 264 более ранних «мессершмитта» Вф 109Е-4, Е-7 и Е-8. Еще 183 самолета устаревших моделей Е-1 и Е-3 входили в состав так называемых учебно-боевых групп, считавшихся частями второй линии и, как

правило, не принимавших участия в боевых операциях.

Начиная сравнение летно-технических, боевых и эксплуатационных данных И-16 и Vf 109, надо отметить, что обе эти машины создавались на излете «эпохи бипланов», царившей в мировой истребительной авиации на протяжении почти двух десятков лет. Обе они как бы выбивались из общего ряда своих современников, а объяснялось это в первую очередь тем, что их создатели стремились прежде всего к достижению наивысшей скорости и скороподъемности, хотя такое стремление в известной мере препятствовало обеспечению хорошей горизонтальной маневренности и взлетно-посадочных характеристик.

Это противоречило господствовавшей тогда в умах авиационных теоретиков концепции воздушного боя как «плотной» схватки на ближних дистанциях, в которой каждый участник стремится «переманеврировать» противника на виражах, чтобы зайти ему в хвост и занять выгодное положение для прицельной стрельбы. Такова была основная тактика истребителей в Первую мировую войну, получившая в англоязычных странах прозвище Dog Fight — «собачья драка». Но и Мессершмитт, и Поликарпов понимали, что подобная тактика сковывает пилота, лишает его инициативы, а кроме того, высокоманевренный, но не очень быстрый истребитель не сможет перехватывать бомбардировщики, скорости которых в начале 30-х годов XX века резко возросли.

Отсюда стремление обоих конструкторов к максимально возможному снижению аэродинамического сопротивления, выразившееся в выборе одинаковой схемы бесподкосного свободносущего моноплана, применении закрытой кабины пилота (хотя Поликарпову в дальнейшем пришлось от нее отказаться) и уборки шасси.

Однако на этом сходство проектов заканчивалось, и начинались различия. Поликарпов решил пойти по пути максимального «ужимания» геометрических размеров машины ради снижения веса и уменьшения аэродинамического сопротивления. В результате у него получился едва ли не самый короткий истребитель времен Второй мировой войны с толстым бочкообразным фюзеляжем.

Разумеется, отчасти это обусловлено применением радиального мотора, который гораздо короче рядного, зато имеет широкий «лоб». Однако Поликарпову ничто не мешало вынести двигатель вперед, удлинив носовую, а соответственно и хвостовую часть самолета, чтобы сделать фюзеляж более вытянутым и обтекаемым. Между тем конструктор «укоротил» машину сознательно. Он полагал, что таким образом снижается сопротивление трения за счет уменьшения площади смачиваемой поверхности. Дополнительным преимуществом подобной схемы Поликарпов считал улучшение маневренности за счет уменьшения разброса масс относительно центра тяжести и короткого плеча выноса стабилизирующих и рулевых поверхностей. Несмотря на стремление к скорости, Поликарпов не хотел лишать свое изделие возможности вести маневренный воздушный бой, тем более что этого бы не одобрило руководство ВВС и большинство строевых пилотов. С той же целью «ишак» по замыслу конструктора имел заднюю центровку (более 30% средней аэродинамической хорды), делавшую его еще более маневренным и чутко реагирующим на малейшие движения ручки.

Кроме того, Поликарпов не решился резко уменьшить размеры и площадь крыла И-16 относительно «бипланных» значений удельной нагрузки на единицу площади несущей поверхности. Это, опять-таки, позволяло сохранить неплохую горизонтальную маневренность и относительно короткую взлетно-посадочную дистанцию даже без применения механизации крыла, ведь на И-16 изначально не было ни щитков, ни закрылков. Функции закрылков на ранних модификациях отчасти выполняли зависающие элероны, которые на посадке синхронно отклонялись вниз, увеличивая тем самым кривизну профиля, но при боевом маневрировании такое применение было невозможно. Начиная с И-16 тип 10, на самолете появились посадочные щитки, однако их конструкция была неудачна, в полете щитки «отсасывало» воздушным потоком, что резко снижало скорость машины. Вдобавок при выпущенных щитках управление затруднялось, самолет начинал задирать нос, а при их уборке «проваливался» вниз. В результате на аэродромах эти щитки нередко законтривали в поднятом положении, а механизмы привода снимали.

Тем не менее в И-16 все же удалось достичь считавшегося вполне приемлемым сочетания скорости и маневренности. Основные серийные модификации разгонялись до 450 — 470 км/ч и

выполняли вираж за 16—18 секунд. Вот только способы, при помощи которых достигалось это сочетание, трудно назвать оптимальными. Как уже говорилось, Поликарпов стремился понизить сопротивление трения, до предела уменьшив и укоротив фюзеляж И-16, но непропорционально большое крыло и оперение машины сводили к минимуму результат его усилий, добавив еще и излишнее профильное сопротивление. К тому же короткий толстый фюзеляже плоским лобовым срезом, который лишь слегка облагораживал кок винта, способствовал повышению сопротивления давления. А в итоге максимальная скорость И-16 оказалась гораздо ниже той, на которую можно было рассчитывать при данной аэродинамической схеме и мощности двигателя. Дополнительно снижало скорость отсутствие фонаря кабины, который, начиная с 10-й модификации, пришлось заменить простым козырьком в ответ на претензии летчиков к тесноте в кабине и требования об улучшении обзора.

Вдобавок ко всему, предельно задняя центровка делала самолет излишне «вертлявым», неустойчивым и очень строгим в пилотировании. И-16 страдал так называемым рысканьем, его было сложно вести по прямой, а это сильно затрудняло прицеливание, приводя к частым промахам и повышенному расходу боеприпасов.

Вилли Мессершмитт по-иному взялся за разрешение противоречия между скоростью и маневренностью, и это сразу заметно даже при беглом взгляде на Vf 109 и И-16. Немецкий авиаконструктор раньше многих других понял, что для скоростного истребителя более выгодным является рядный мотор жидкостного охлаждения. Хотя такие моторы с радиаторами и сопутствующими агрегатами, как правило, тяжелее равных им по мощности звездообразных двигателей, они обладают очень важным преимуществом — малым «удельным лбом» (соотношением площади поперечного сечения и развиваемой мощности), позволявшим уменьшить коэффициент сопротивления машины, а значит — повысить скорость.

Мессершмитта не смутило и то, что мотор с водяным охлаждением более уязвим, чем с воздушным. Боевое повреждение любого элемента охлаждающей системы (рубашки цилиндров, трубопроводы, насосы, радиатор) приводит к вытеканию жидкости, быстрому перегреву и остановке двигателя. «Звезды» воздушного охлаждения, напротив, могут долго работать даже с несколькими пробоинами в верхних или боковых цилиндрах, хотя, разумеется, при этом они сильно теряют в мощности (прострелы нижних цилиндров для них более опасны: двигатель вскоре «клинит» из-за вытекания масла).

Отталкиваясь от продолговатой формы мотора, немецкий авиаконструктор спроектировал истребитель с тонким веретенообразным фюзеляжем, резко контрастирующий с «лобастым» и кургузым «ишаком». Не случайно советские летчики, впервые увидев «мессершмитт», сразу присвоили ему кличку «худой». Сопоставление цифр дает не менее яркую картину. Фюзеляж «сто девятого» почти на три метра длиннее, а удельная нагрузка на крыло — в среднем в полтора раза выше, чем у поликарповской машины. Если у И-16 на каждый квадратный метр несущей поверхности приходилось (в зависимости от модификации) от 93 до 136 кг взлетной массы, то у Vf 109 — от 111 до 210 кг. В частности, Vf 109E-4hF-2, с которыми И-16 воевали в 1941 — 1942 годах, имели, соответственно, 159 и 163 кг/кв. м.

При этом нагрузка на единицу мощности двигателя «мессершмиттов» тоже выше, хотя и не столь существенно: Vf 109E-4N — 2,22 кг/л. с; Vf 109F-2 — 2,23 кг/л. с.; И-16 тип 24 — 2,09 кг/л. с; И-16 тип 29 — 2,15 кг/л. с.

Здесь необходимо сделать одно пояснение: в предельно упрощенном виде летные характеристики самолета зависят от двух основных параметров: удельной нагрузки на мощность двигателя и удельной нагрузки на площадь несущей поверхности. Первый параметр влияет на скорость и скороподъемность, второй на горизонтальную маневренность. Иными словами, чем ниже нагрузка на мощность (при прочих равных условиях), тем быстрее самолет набирает высоту и тем более высокую скорость горизонтального полета он может развить. А чем ниже нагрузка на площадь крыла, тем быстрее и с меньшим радиусом он выполняет вираж.

Разумеется, существует еще множество других условий (аэродинамическое качество машины, КПД винта, соотношение площадей и углов отклонения рулевых поверхностей, величина нагрузок на органы управления, наличие или отсутствие механизации крыла и т. д.), которые влияют (и порой весьма значительно) на летные данные. Но основополагающими все же считаются два пропорциональных критерия, указанных в предыдущем абзаце. От них мы и

будем отталкиваться в дальнейшем анализе, внося при необходимости поправки на те или иные дополнительные факторы.

Вернемся к сравнению летно-технических характеристик (ЛТХ) И-16 и Bf 109. Казалось бы, при вышеназванных значениях удельных нагрузок на площадь и на мощность летные данные немецкого истребителя должны быть ниже, чем у советской машины. Однако на деле мы видим обратную картину. «Эмиль» (такое прозвище носил среди немецких пилотов Bf 109E) превосходил И-16 практически по всем параметрам, за исключением времени выполнения виража, — тут все же сказались усилия Поликарпова по улучшению маневренности. У ранних «фридрихов» (Bf 109F-1 и F-2) при том же двигателе «Даймлер-Бенц» DB-601N, что и на Bf 109E-4, превосходство над И-16 еще выше.

Объяснение данному факту заключается в аэродинамическом совершенстве германского истребителя. Несмотря на то, что И-16 по своим габаритам был меньше «мессершмитта», он имел гораздо более высокое лобовое сопротивление. Причем на Bf 109F благодаря скрупулезному «сглаживанию» внешних поверхностей (радиаторы сделаны тоньше и убраны глубже в крыло, более округлой и обтекаемой стала носовая часть фюзеляжа, демонтированы крыльевые пушки с их выпуклыми обтекателями, исчезли подкосы стабилизатора и т. д.) немцам удалось существенно улучшить аэродинамику машины по сравнению с Bf 109E, что и обеспечило истребителю дальнейший прирост летных данных.

Таким образом, «мессершмитты» Bf 109E и Bf 109F, несмотря на то, что они тяжелее поздних модификаций И-16 более чем на полтонны, за счет более мощных моторов и лучшей аэродинамики намного превосходили своего советского оппонента в скороподъемности, высотности и — особенно — в скорости. Это превосходство объективно являлось решающим фактором в воздушном бою, и его невозможно было компенсировать никакими тактическими приемами. Благодаря ему немецкие летчики владели инициативой — они могли догонять противника, стремительно атаковать сверху или сзади, а затем вновь уходить на высоту для новой атаки, не опасаясь, что враг «повиснет у них на хвосте».

Пилотам «ишаков» оставалось лишь пассивно защищаться, уворачиваясь от атак за счет хорошей маневренности своих самолетов, и взаимно прикрывать друг друга, становясь в «оборонительный круг». Недаром именно этот вид воздушного боя столь часто применялся ими, на что указывали как советские, так и немецкие летчики.

К сказанному можно добавить, что «мессершмитт», опять же, за счет лучшей аэродинамики и большего веса быстрее разогнался на пикировании, а потому у немецких летчиков всегда имелась возможность в невыгодной для себя ситуации выйти из боя и оторваться от преследования. Впрочем, в поединках с И-16 необходимости в применении этого приема, как правило, не возникало. Даже обладая численным превосходством, советские пилоты И-16 не могли сражаться с «мессершмиттами» в активной атакующей манере. Они могли рассчитывать лишь на внезапность своей атаки (подобным образом 18 января 1943 г. неожиданно выскочивший из-за тучи «ишак» сбил известного немецкого аса Альфреда Гриславски) либо на ошибки и невнимательность германских летчиков.

Все вышенаписанное в еще большей мере относится и к поздней модификации «мессершмитта» — Bf 109G, с которой в 1942—1943 годах, на закате своей «карьеры», пришлось повоевать И-16.

По бортовому вооружению большинство «мессершмиттов» также превосходило «ишак». На Bf 109E-4 стояли две крыльевые 20-миллиметровые пушки MGFF и два синхронных 7,92-мм пулемета MG-17. Масса секундного залпа составляла примерно 2,37 кг. Наиболее массовая модификация И-16 тип 24 — была вооружена двумя синхронными и двумя крыльевыми пулеметами ШКАС калибра 7,62-мм с общей массой секундного залпа 1,43 кг. И-16 тип 29 нес три синхропулемета: два ШКАСа и один крупнокалиберный 12,7-миллиметровый БС. Масса секундного залпа этого истребителя еще меньше — 1,35 кг.

Превосходство Bf 109E в огневой мощи усугублялось уже упоминавшейся неустойчивостью И-16 в полете, из-за которой его пилоту было сложнее попасть в цель. «Мессершмитт» же, напротив, считался весьма устойчивой и стабильной «оружейной платформой». Вдобавок боекомплект пулеметов у немецкого истребителя составлял по 1000 патронов на ствол (плюс по 60 снарядов на пушку), а у И-16 — по 450 патронов на каждый из

ШКАСов и 250 — на БС.

«Пушечные» модификации И-16 — тип 17, 27 и 28 имели вооружение, аналогичное «мессершмитту» Vf 109E-4 — две крыльевые 20-миллиметровые пушки ШВАК и два синхронных пулемета ШКАС винтовочного калибра под капотом. Однако за счет более высокой скорострельности советских авиапулеметов и авиапушек масса секундного залпа у них была выше — 3,26 кг. К сожалению, таких «ишаков» выпустили относительно немного — 690 штук, причем до войны с Германией «дожили» далеко не все, а применялись они в основном в качестве штурмовиков против наземных целей.

Впрочем, вооружение «Фридриха» было гораздо слабее, чем у «эмиля». С целью облегчения машины немцы отказались от крыльевых орудий, заменив их одной мотор-пушкой, установленной между блоков цилиндров двигателя и стрелявшей сквозь полую ось винта. На Vf 109F-1 это была все та же MGFF, что и на «эмиле», а на F-2 установили новую 15-миллиметровую пушку MG-151/15 с боекомплектom в 200 снарядов. Относительно MGFF она имела более высокую скорострельность и лучшие баллистические характеристики. Тем не менее масса секундного залпа истребителя резко упала, составив у Vf 109F-2 всего лишь 1,04 кг, то есть даже меньше, чем у чисто пулеметных модификаций И-16.

Правда, эффективная дальность стрельбы MG-151 была выше, чем у ШКАСа, а кроме того, начиная с модификации Vf 109F-4, у «мессершмитта» появилась возможность установки под крыльями двух дополнительных пушек MG-151/20 (MG-151/15 с новым стволом 20-миллиметрового калибра) в специальных обтекаемых контейнерах. Контейнеры легко подвешивались и снимались в полевых условиях силами аэродромного персонала. Такая доработка увеличивала массу секундного залпа истребителя более чем втрое — до 3,6 кг, однако она ухудшала его летные данные и, по свидетельству пилотов, негативно сказывалась на управляемости.

При сравнении боевых потенциалов И-16 и Vf 109 необходимо остановиться еще на одном важном моменте. Все «мессершмитты» к началу Второй мировой войны были радиофицированы и имели на борту вполне надежные и безотказные приемо-передающие радиостанции FuG-7. Это позволяло немецким пилотам координировать свои действия во время боя, предупреждать друг друга об опасности или обнаружении целей, а также получать команды и целеуказания от наземных авианаводчиков. Подавляющее большинство советских летчиков не имело таких возможностей. Ведь из почти трех тысяч «ишаков», состоявших в начале июня 1941 г. на вооружении советских ВВС, радиостанции РСИ-3 «Орел» имели не более полутора сотен. И хотя на И-16 тип 29, выпущенных в 1940 году, за кабинами имелись специальные отсеки для раций, почти все они были пусты, поскольку радиозаводы не смогли обеспечить поставку.

Да и на тех немногих машинах, на которых стояли «Орлы», пользоваться ими было почти невозможно из-за низкой надежности и слабой помехозащищенности этих станций. Несмотря на то, что дальность их действия, согласно заводской документации, составляла 150 км, из-за помех, создаваемых системой зажигания двигателя и другим самолетным электрооборудованием, реальная дальность приема обычно не превышала 30 километров, а летчики обычно слышали в наушниках лишь трески шипение...

Вкратце рассмотрим еще один истребитель Поликарпова, который также составлял значительный процент в списочном составе предвоенных советских ВВС — полутораплан И-153, прозванный «чайкой». С учетом нескольких штурмовых авиаполков в западных военных округах к июню 1941 г. насчитывалось около полутора тысяч «чаек», или примерно 35% от общей численности истребителей.

И-153 имел смешанную конструкцию, но не такую, как И-16. Фюзеляж — сварная ферма из стальных труб, опрофилированная легкими дюралевыми шпангоутами и стрингерами для придания обтекаемой формы. Силовой набор крыльев деревянный, хвостового оперения — дюралевый. Обшивка — полотно по всем поверхностям, за исключением передней части фюзеляжа, покрытой дюралевыми листами, и фанерных носков крыльев. Крылья соединены между собой стойками из стальных труб с обтекателями и перекрестными ленточными расчалками, стабилизатор прикреплен к фюзеляжу при помощи V-образных подкосов. Все это

создавало дополнительное сопротивление, снижая летные данные машины. Несмотря на то, что самолет был спроектирован в 1938 году, его конструкция и аэродинамическая схема примерно соответствовали уровню развития авиастроения десятилетней давности. Единственным прогрессивным элементом у «чайки» можно назвать убирающееся шасси.

Фактически И-153 был анахронизмом уже в момент создания, а его запуск в серию в 1939 году на первый взгляд напоминает ошибку. Однако это являлось вынужденной мерой из-за отсутствия лучшей замены еще более архаичному биплану И-15бис, который необходимо было срочно снимать с производства. Поскольку «чайка» имела во многом схожую с ним конструкцию, ее выпуск удалось быстро и без особых затрат наладить на том же заводе и том же производственном оборотовании.

На большинстве серийных «чаек» стояли двигатели М-63 и такое же вооружение, как на И-16 тип 24. Несмотря на то, что конструкция И-153 совершенно иная, чем у И-16, взлетный вес обеих машин получился почти одинаковым: 1880 кг у И-16 тип 24 и 1890 кг у «чайки».

Соответственно, одинакова у них и удельная нагрузка на мощность — 2,09 кг/л. с. Однако из-за худшей аэродинамики максимальная скорость «чайки» ниже: у земли — всего 370 км/ч., а на высоте 5000 м — 435 — 440 км/ч. Такая скорость не позволяла ей успешно бороться с немецкими истребителями, а зачастую — даже перехватывать бомбардировщики. Зато нагрузка на площадь у «чайки» значительно меньше, чем у «ишака», а значит, лучше горизонтальная маневренность. Полный вираж на высоте 1000 м самолет выполнял за 13 — 14 секунд. Скороподъемность обеих машин примерно равная — 14,7 — 15 м/с.

Негативным качеством И-153 в сравнении с истребителями-монопланами являлся гораздо худший обзор вперед, загораживаемый верхним крылом. Хотя Поликарпов пытался исправить этот дефект, придав крылу характерный излом, за который самолет и получил свое прозвище, значительная часть передней полусферы была скрыта от глаз пилота, мешая поиску и слежению за целью.

Из-за еще более низких, чем у И-16, скоростных данных, «чайки», не могли применять в боях с «мессершмиттами» наступательную тактику. Не могли они и спастись от атак за счет скорости. При встречах с немецкими истребителями их пилотам приходилось становиться в оборонительный круг или бессистемно маневрировать, уворачиваясь из-под огня и надеясь, что враг рано или поздно отстанет. Естественно, такая тактика, получившая официальное название «пчелиного роя», отдавала инициативу противнику, предоставляя ему полную свободу действий.

Бесполезность «чаек» в воздушном бою вынудила переводить эти машины в штурмовые и легкомобардировочные полки, хотя их вооружение (четыре пулемета винтовочного калибра и две 25-килограммовые или 50-килограммовые бомбы) было явно слабоваты для атак наземных целей, а защита от зенитного огня фактически отсутствовала.

К концу 1941 года количество И-153 в боевых частях сократилось до 200 машин, а еще через год они почти полностью исчезли с советско-германского фронта.

Моральная устарелость и бесперспективность И-16 и И-153 стала ясна советскому руководству еще в 1939 году, после боев в Испании и особенно — на Халхин-Голе, где японские истребители, которых у нас раньше не принимали всерьез, неожиданно оказались для наших очень грозным противником. Ответ последовал незамедлительно: сразу в нескольких КБ развернулась спешная работа по созданию истребителей нового поколения. В результате появилась знаменитая «триада» — И-26 (Як-1), И-200 (МиГ-3) и И-301 (в серии — ЛаГГ-3). Этим машинам, а также их прямым «потомкам» пришлось вынести основную тяжесть войны на воздушных фронтах Великой Отечественной.

Во всех трех истребителях есть много общего как чисто внешне, так и концептуально. Весьма характерно, что все они получились гораздо более похожими на «мессершмитт», чем на «ишак». Такое сходство не случайно. Оно знаменовало решительный отказ от поликарповской модели «скоростно-маневренного» истребителя, воплощенной в И-16, который создавался еще с оглядкой на бипланную схему. И хотя МиГ-3 в основе имел эскизный проект того же Поликарпова И-200, это говорит лишь о том, что маститый авиаконструктор к концу 30-х годов во многом пересмотрел свои взгляды.

Все три самолета были ориентированы на скорость, все оснащены двухрядными двигателями водяного охлаждения, у всех — вытянутые «остроносые» фюзеляжи с закрытыми кабинами, плавно переходящими в гаргроты. Весьма схожи и геометрические размеры машин, а также многие конструктивные решения, вроде схемы уборки шасси или размещения бензобаков в крыле, а водорадиатора под кабиной пилота.

Характерной особенностью всех трех истребителей являлось широкое применение в них дерева и фанеры. В этой связи надо отметить один очень важный момент. К концу 30-х годов XX века СССР был единственной в мире авиационной державой, которая строила свою истребительную авиацию на базе древесины как основного конструкционного материала. С одной стороны, это упрощало и удешевляло производство, позволяя задействовать богатейшие лесные ресурсы нашей страны. Но с другой — дерево обладает меньшей удельной прочностью и большей удельной массой, чем дюраль. В результате деревянные силовые элементы при равной прочности неизбежно получались заметно тяжелее и объемнее дюралевых. Кроме того, дерево гигроскопично, подвержено гниению и в целом менее долговечно, чем металл. Исходя из этого даже в таких странах, как Румыния или Польша, не говоря уж о Германии, Великобритании, Японии или США, накануне Второй мировой войны проектировали и строили только цельнометаллические истребители.

Но в СССР решили иначе. У нас возобладала точка зрения на строительство боевых самолетов, которую можно выразить формулой «быстрее, проще, дешевле».

В известной мере количество у нас предпочли качеству, что было вполне оправданно, ведь обеспечить качество поточного производства, хотя бы равное немецкому, американскому или английскому, в тогдашних условиях было бы все равно нереально. В стране остро не хватало опытных и квалифицированных инженерных кадров, а значительную часть рабочих составляли зачастую малограмотные вчерашние крестьяне, с детства привыкшие только к сельскому труду.

К тому же при выборе «деревянной стратегии» исходили из объективных возможностей авиазаводов, на которых имелось в достаточном количестве деревообрабатывающее оборудование, но вот в станках, инструментах и оснастке для массового производства металлических конструкций ощущался явный дефицит. Не хватало и самого алюминия: предприятия цветной металлургии не могли обеспечить выплавку «крылатого металла» в тех объемах, которые требовались для выпуска планируемого количества боевых самолетов. А выпуск планировался именно массовый — ведь в том, что большая война не за горами, мало кто сомневался...

Истребитель И-200 (в дальнейшем — МиГ-1 и МиГ-3) можно назвать дальним потомком И-16, во многом от него отличавшимся, но сохранившим тем не менее отдельные «родовые черты». Прежде всего это конструктивная схема фюзеляжа, унаследованная от «ишака», но переработанная под двигатель водяного охлаждения. Заднюю часть фюзеляжа образовывал полумонок, выклеенный из шпона и подкрепленный деревянными шпангоутами и стрингерами. Каркас центральной и носовой части, включая съемную мотораму, сварен из тонкостенных стальных труб и покрыт дюралевыми листами и съемными капотами. Центроплан крыла и стабилизатор — цельнометаллические. Такое сходство с И-16 неслучайно: Поликарпов при разработке эскизного проекта полагал, что самолет будет выпускаться на том же заводе и том же оборудовании, что и И-16.

Однако отличие тоже имелось, причем немаловажное. Как уже говорилось, согласно указанию «сверху» советские авиаконструкторы должны были увеличить долю древесины в создаваемых ими машинах. В соответствии с этим консоли крыла нового истребителя оказались деревянными. Сейчас уже сложно сказать, было ли это решением самого Поликарпова или же инициативой конструкторов А. И. Микояна и М. И. Гуревича, которым осенью 1939 года были переданы все наработки по И-200 и которые довели истребитель до запуска в серию. Важно то, что дерево увеличило массу машины.

Дополнительным отягощающим фактором стала установка довольно мощного, но тяжелого двухрядного мотора АМ-35А массой 830 кг (для сравнения, двигатель М-105П, стоявший на Як-1 и ЛаГГ-3, весил 570 кг, то есть был почти на 35% легче). АМ-35А у нас считался высотным. Наивысшую номинальную мощность — 1200 л. с. он «выдавал» на пяти

километрах, а мощность на малых и средних (до 4 км) высотах составляла примерно 1100 — 1150 л. с. Исходя из этого в советской авиационно-исторической литературе можно встретить высказывание, что И-200 создавался как высотный истребитель. Однако в документах КБ нет упоминаний о таком целевом предназначении. Самолет там назван скоростным истребителем, а максимальные значения скорости (разумеется, если мотор позволяет) проще достичь на большой высоте, то есть там, где разреженная воздушная среда оказывает меньшее сопротивление. Для И-200 такой оптимальной высотой, обеспечиваемой двигателем, были 7500 — 8000 м, и на них он демонстрировал свою наивысшую «прыть». На испытаниях прототип сумел разогнаться до 640 км/ч на высоте 7800 метров. Но, чем ближе к земле, тем хуже становились его характеристики.

И-200 (он же МиГ-1) имел два топливных бака в центроплане крыла. Таких самолетов построили всего 100 экземпляров, и заметной роли в войне они не сыграли. МиГ-3 отличался от них дополнительным бензобаком, размещенным под кабиной и установленным по требованию военных для повышения дальности полета. Этот бак увеличил и без того немалый взлетный вес истребителя.

Для облегчения машины пришлось пожертвовать огневой мощью. МиГ-3 изначально оснащался всего одним крупнокалиберным пулеметом УБ и двумя ШКАСами, то есть его вооружение было таким же слабым, как и у И-16 тип 29. Для 1941 года такой набор оружия считался уже явно недостаточным, особенно — против бомбардировщиков, поэтому на истребители начали ставить дополнительно два пулемета БК в подкрыльевых контейнерах. Монтировать пулеметы с боекомплектом непосредственно в крыле не позволяла его деревянная конструкция с очень объемными силовыми элементами. А висящие под крыльями контейнеры увеличивали не только массу машины, но и ее лобовое сопротивление, из-за чего заметно снижались летные данные.

Кроме того, крупнокалиберных БК в 1941 году попросту не хватало, поэтому в начале войны вышел приказ демонтировать контейнеры БК со всех «мигов» и отправить пулеметы обратно на завод для установки на новые машины.

В конце 1941 года, незадолго до прекращения серийного выпуска, вооружение МиГ-3 все же решили усилить. 315 машин было построено с двумя синхронными пулеметами УБС, а 52 штуки — даже с двумя пушками ШВАК. Впрочем, такие количества, как говорится, погоды уже не делали.

Серийные МиГ-3, выпускавшиеся в первой половине 1941 года, имели взлетную массу 3355 кг (в трехпулеметном варианте). Удельная нагрузка на площадь несущей поверхности составляла 192 кг, то есть гораздо больше, чем у «мессершмиттов» Vf 109E и F. Удельная нагрузка на мощность — почти 2,8 кг, что также намного выше, чем у обоих его оппонентов. Неудивительно, что на высотах до пяти километров МиГ-3 проигрывал в скорости как Vf-109F-2, так и более старому Vf 109E-4. Еще более резким было отличие в скороподъемности. По этому показателю МиГ-3 на малых и средних высотах отставал от «эмилей» в полтора раза, а от «фридриха» — почти вдвое! Затем, когда мощность мотора у «немцев» начинала снижаться, разрыв постепенно сокращался, но полностью не исчезал вплоть до достижения практического потолка.

В горизонтальной маневренности МиГ-3 также сильно проигрывал, особенно — ранние серии машины, не имевшие предкрылков. В зависимости от высоты «мессершмитт» даже без отклонения закрылков выполнял виражи на несколько секунд быстрее и с меньшим радиусом, а пилоту МиГ-3, совершая разворот, надо было постоянно следить за тем, чтобы не сорваться в штопор. Испытания в НИИ ВВС, прошедшие в 1942 году, показали, что на высоте 1000 метров МиГ-3 не может выполнить установившийся вираж (то есть вираж с фиксированным креном) менее чем за 28 секунд.

Тут мы подошли к еще одной негативной черте истребителя — сложному и тяжелому управлению. Если И-16 был излишне верток и неустойчив, то в случае с МиГ-3 наши авиаконструкторы, похоже, впали в другую крайность. Этот самолет тяжело и неохотно входил в любой маневр, особенно на больших скоростях. Усилия на ручке управления при скорости 350 км/ч были во много раз выше, чем у И-16 или Як-1, а с увеличением скорости эта разница только увеличивалась.

К сожалению, вполне оправдан нелестный отзыв о МиГ-3 известного летчика-истребителя генерала Н. Г. Захарова: «МиГ-3 был тяжеловат для истребителя. Ошибок при пилотировании он не прощал, был рассчитан на хорошего летчика. Средний пилот на „миге“ автоматически переходил в разряд слабых, а уж слабый и вовсе не смог бы на нем летать». И подобные оценки были не редкостью.

Еще более ухудшала картину неустойчивая и ненадежная работа мотора. АМ-35 обладал низкой приемистостью, то есть он медленно набирал обороты. Отмечалось у него и еще одно коварное свойство — при излишне резкой «даче газа» этот двигатель мог внезапно заглохнуть. Часто сгорали свечи, которые требовалось менять через каждые три часа работы. Вдобавок АМ-35 в полете «плевался» маслом, просачивавшимся сквозь уплотнения вала редуктора. Чтобы масло не забрызгивало остекление кабины, сверху на капот даже пришлось ставить специальную пластинку — отсекающую, которая, разумеется, не лучшим образом влияла на аэродинамику.

Несмотря на то, что теоретически рассчитанный потолок истребителя равнялся 11 500 метров (и эта цифра фигурирует в авиационных справочниках), в отчете НИИ ВВС записано, что реально МиГ-3 не мог летать выше 8000 — 8500 м из-за падения давления масла ниже допустимых пределов. Справиться с этим дефектом АМ-35А так и не смогли за все время его серийного выпуска, а потому характеристика «высотный» в отношении МиГ-3 неправомерна.

Оборудование и вооружение МиГ-3 также вызывали немало нареканий: отсутствие среди приборов авиагоризонта и гирокомпаса затрудняло полеты в облаках и в темное время суток. Через тусклое стекло коллиматорного прицела ПБП-1 сложно было прицелиться даже на близких дистанциях, а плохое охлаждение пулеметов, размещенных вплотную к раскаленному двигателю, не позволяло стрелять длинными очередями из-за риска «пережечь» стволы. Это стало для летчиков еще одним неприятным «дополнением» к и без того далеко не богатырской огневой мощи трехпулеметного истребителя.

Но несмотря на все свои недостатки, МиГ-3 был самым массовым советским истребителем нового поколения накануне нападения Германии на СССР. За первое полугодие 1941 года их построили 1363 экземпляра. К рассвету 22 июня в пяти приграничных округах находилось 917 «мигов» (почти 22% от общего числа истребителей), а спустя двое суток осталось всего около 380. Впрочем, такие колоссальные потери, конечно, объясняются не только дефектами самого самолета, но и множеством иных, не менее важных факторов, анализ которых выходит за рамки данной статьи.

Если же вернуться к сравнению летных и боевых характеристик, можно сделать неутешительный вывод, что МиГ-3 уступал своим немецким оппонентам практически по всем параметрам за исключением разве что разгонных характеристик на пикировании. В пике гораздо более тяжелый МиГ-3 набирал скорость быстрее «мессершмитта», а затем он за счет инерции мог сделать более высокую и крутую «горку».

Обобщенная оценка истребителя строевыми пилотами, испытателями НИИ ВВС и авиационным командованием в целом была негативной. В этом одна из причин того, что производство МиГ-3, достигнув своего пика в августе 1941-го, затем резко пошло на спад. Но окончательно поставило на нем крест решение Государственного Комитета Обороны о резком увеличении выпуска штурмовиков Ил-2, оснащенных моторами АМ-38. А эти двигатели выпускались тем же заводом, что и АМ-35А. В октябре производство «35-х» моторов прекратилось в пользу «38-х», а в декабре сошел к нулю и выпуск МиГ-3. Всего было построено 3278 таких машин. К концу следующего года на фронте они уже не встречались.

Первым из истребителей нового поколения в январе 1940 года вышел на испытания самолет авиаконструктора А. С. Яковлева И-26, позднее переименованный в Як-1. Он имел смешанную конструкцию, в которой примерно поровну были представлены древесина и металл. Крыло цельнодеревянное, неразъемное, с сосновым лонжероном и работающей фанерной обшивкой. Каркас фюзеляжа — сварная ферма квадратного сечения из тонкостенных стальных труб с внутренними перекрестными расчалками, составлявшая единое целое с моторамой. Сверху и снизу за кабиной каркас был опрофилирован фанерными гаргротами для придания ему обтекаемой формы. Борта фюзеляжа обшиты полотном. Стабилизатор и киль так же, как и

крыло, имели деревянный силовой набор и фанерную обшивку. Из дюрала выполнялись только каркасы рулей и элеронов (обшивка — полотно), съемные капоты двигателя, тоннель водорадиатора, зализы крыла и оперения, крышки люков, посадочные щитки, а также щитки, закрывающие стойки шасси в убранном положении.

Для своего времени конструкция машины была весьма архаичной и в целом соответствовала конструктивно-силовой схеме, разработанной немецким авиаконструктором Энтони Фоккером еще в годы Первой мировой войны. Та же трубчатая расчалочная ферма фюзеляжа с фанерно-полотняной обшивкой и относительно толстое цельнодеревянное свободнонесущее крыло.

Изначально И-26 проектировался под 1250-сильный мотор М-106, однако двигателестроителям так и не удалось довести его до требуемой степени надежности. Яковлеву пришлось установить на прототип своего истребителя менее мощный, но более надежный и отработанный в производстве двигатель М-105П, развивавший 1110 л. с. на высоте 2000 метров и 1050 л. с. — на 4000 метров. Таким же двигателем (или М-105ПА той же мощности) оснащались и первые серийные экземпляры Як-1.

Из положительных качеств Як-1, выгодно отличавших его от И-16, помимо существенного повышения летных данных, необходимо отметить хорошую устойчивость, легкость и простоту пилотирования, делавшие самолет доступным даже для летчиков невысокой квалификации. Яковлеву удалось найти баланс между маневренностью, устойчивостью и управляемостью, недаром он до войны специализировался в основном на учебных и спортивных машинах. К тому же взлет и посадка на «яке» были проще и безопаснее, чем на «ишаке» и на «миге».

Як-1 образца 1941 года имел взлетную массу 2950 кг (без радиостанции и оборудования для ночных полетов — около 2900 кг). Удельная нагрузка на мощность составляла 2,73 кг/л. с, а на площадь несущей поверхности — 171 кг/кв. м. Таким образом, даже без радиосвязи самолет получился заметно тяжелее Вf 109Е и F, отставая от них по энерговооруженности за счет большего веса и менее мощного мотора. В результате Як-1 проигрывал «мессершмиттам» в скороподъемности на всем диапазоне высот, а более аэродинамичному Вf 109F — еще и в скорости, хотя и не столь фатально, как И-16. Такова была неизбежная плата за простоту и дешевизну.

Несмотря на то, что время виража «яка» примерно такое же, как и у «мессера», маневренный бой для его пилота был все же более сложен и требовал повышенного внимания. Дело в том, что Вf 109 за счет автоматических предкрылков имел меньшую скорость сваливания, он устойчивее держался на крутых виражах и вертикальных фигурах пилотажа.

Отставанием ЛТХ недостатки раннего «яка» не исчерпывались. Первые серийные машины, поступавшие в авиачасти в 1941 году, были еще очень «сырыми», недоработанными и страдали множеством «детских болезней». Вот перечень конструктивных и производственных дефектов серийных истребителей Як-1 образца 1941 г., взятый из книги инженера-конструктора А. Т. Степанца «Истребители Як» (М., «Машиностроение», 1992):

- перегрев воды и масла при работе двигателя на номинальной мощности;
- выбивание масла из суфлера, уплотнений вала редуктора и других уплотнений двигателя (в полете маслом забрызгивало весь фюзеляж вплоть до хвостового оперения);
- неравномерная и неполная выработка горючего из правой и левой групп крыльевых бензобаков;
- трещины на всасывающих и выхлопных патрубках;
- утечки сжатого воздуха из пневмосистемы;
- перекосяк и заклинивание патронной ленты правого пулемета;
- частые перегорания сигнальных ламп;
- самопроизвольное (от вибрации) выворачивание болтов и шурупов.

Остановимся на первом пункте. На практике он означал, что из-за плохой работы системы охлаждения летчику периодически приходилось в полете сбрасывать газ и давать мотору «передышки» на несколько минут, полностью открыв заслонку радиатора, иначе двигатель в любой момент мог перегреться и заклинить. Чем это грозило в воздушном бою, говорить не приходится.

Но в ходе серийного производства конструктивные недостатки Як-1 постепенно

устранялись, самолет в целом и его отдельные агрегаты становились более надежными и безотказными, хотя некоторые дефекты, например выбрасывание масла из уплотнения вала редуктора, еще долго отравляли жизнь пилотам и механикам. На капотах отдельных машин даже приходилось устанавливать самодельные щитки или козырьки, как и на МиГ-3, чтобы брызги масла не попадали на остекление кабин, ухудшая видимость.

Положение дел с радиосвязью на Як-1 поначалу было еще хуже, чем на И-16. Первая 1000 экземпляров истребителя вообще не имела радиостанций. Лишь с весны 1942 года установка радиооборудования стала более-менее распространенной, а с августа — обязательной. При этом передатчики вначале имела лишь каждая десятая машина, с августа 42-го — каждая пятая, а с октября — каждая четвертая. На остальные ставили только приемники.

Вооружение Як-1 аналогично «мессершмитту» Vf 109F — одна 20-миллиметровая мотор-пушка ШВАК (боекомплект — 120 снарядов) и два синхронных пулемета ШКАС над двигателем (по 750 патронов на каждый). Масса секундного залпа (1,99 кг) — за счет более высокой скорострельности советского оружия превышала аналогичный показатель немецкого истребителя.

К началу войны советская авиапромышленность выпустила 425 истребителей Як-1. 125 машин успели поступить в авиаполки западных приграничных военных округов, 92 из них находились в боеготовом состоянии, но почти все они были потеряны в первые дни боев. До конца 1941 г. построено еще 856 экземпляров Як-1.

Осенью того же года появилась его модификация, получившая обозначение Як-7 — одноместный вариант двухместного учебно-тренировочного истребителя УТИ-26. По массогабаритным характеристикам, оборудованию и вооружению Як-7 был аналогичен Як-1, однако на нем первоначально стоял двигатель М-105ПА, у которого для улучшения температурного режима число оборотов было понижено за счет изменения редукции с 2700 до 2350 об./мин. Из-за этого скороподъемность машины заметно ухудшилась, хотя остальные характеристики остались без изменений. По скороподъемности Як-7 образца 1941 года оказался даже хуже, чем пулеметные модификации И-16.

В феврале 1942 года началось серийное производство модификации Як-7А (построено 277 самолетов), отличавшейся наличием радиостанции РСИ-4 «Малютка» с повышенной помехозащищенностью и рядом мелких улучшений в конструкции планера. ЛТХ самолета практически не изменились.

В апреле Як-7А сменил Як-7Б (он же «эталон 1942 г.», выпущен 261 самолет) с усиленным вооружением. Вместо пулеметов ШКАС на нем установили два синхронных крупнокалиберных пулемета УБС с общим боекомплектом 400 патронов (260 — на левый пулемет и 140 — на правый). Масса секундного залпа достигла 2,72 кг. Кроме того, на самолете вновь повысили до 2700 обороты мотора, установили более удобную ручку управления под одну руку «по типу» Me-109 вместо прежней кольцевой рукоятки (в дальнейшем такую ручку начали ставить и на других советских истребителях), ввели уборку хвостового колеса шасси и провели ряд других усовершенствований в аэродинамике. Несмотря на увеличение взлетной массы, перевалившей за три тонны, летные данные остались на прежнем уровне.

Некоторому улучшению характеристик истребителей Яковлева способствовало появление форсированного мотора М-105ПФ. За счет снижения высотности номинальная мощность этого мотора, замеренная на высоте 700 м, увеличилась до 1260 л. с, а на высоте 3000 м — до 1180 л. с. С июня 1942 г. такие моторы начали устанавливать на Як-1 и Як-7. Удельная нагрузка на мощность немного понизилась, а скорость горизонтального полета — возросла, в целом сравнявшись со значениями этого показателя у Vf 109F-2. Но по скороподъемности «яки» все еще отставали от «прошлогодней» модификации «худого».

Между тем в начале 1942 года на советско-германский фронт начали поступать новые версии «мессершмитта» — Vf 109F-3 и Vf 109F-4. На них стоял двигатель DB-601E мощностью 1350 л. с. Различие между F-3 и F-4 заключалось лишь в калибре мотор-пушки: на F-3 монтировали MG-151 15-миллиметрового калибра, а на F-4 — то же орудие, но с 20-миллиметровым стволом. Взлетная масса F-4 выросла до 2860 кг, однако за счет увеличения мощности двигателя энерговооруженность повысилась до 2,12 кг/л. с. Соответственно, увеличилась и максимальная скорость машины, перешагнув отметку в 630 км/ч. Немецкий

соперник наших истребителей снова далеко ушел в отрыв.

Кроме того, начиная с Vf 109F-3 на всех «мессершмиттах» появилось сделанное на базе термостата устройство, заметно облегчившее жизнь их пилотам. Оно автоматически меняло положение заслонок радиаторов для поддержания заданной температуры охлаждающей жидкости. Пилотам «яков» в 1941 — 1943 годах приходилось регулировать заслонки вручную. На испытаниях наши летчики для достижения максимальной скорости до предела прикрывали заслонки, снижая тем самым аэродинамическое сопротивление за счет повышения температуры воды в системе до 90 — 95 град. Но при этом необходимо было постоянно следить, чтобы температура не «зашкалила» и двигатель не перегрелся. Фронтовые летчики, чтобы не отвлекаться во время боя, обычно ставили заслонки в полуоткрытое положение, обеспечивающее поддержание температуры воды в пределах 55 — 60 градусов, а это увеличивало сопротивление и снижало максимальную скорость на 15 — 20 км/ч. Термостат-автоматы АРТ-41, подобные немецким, появились на «яках» только летом 1944-го.

С появлением на фронте Vf 109F-4 для наших авиастроителей начался очередной напряженный этап «гонки за мессером». Поскольку советские двигателисты в обозримом будущем не могли предоставить для «яка» более мощный мотор, его создателям вновь пришлось облегчать и тщательно «вылизывать» свое изделие, буквально по крупицам набирая дополнительные километры скорости.

Но Яковлев с целью экономии веса изначально заложил в И-26 минимально допустимый запас прочности, а потому никакое облегчение за счет ослабления конструкции было уже невозможно. Выходом мог стать переход на дюраль. Этот путь сулил широкие перспективы, поскольку одна лишь замена деревянного стабилизатора Як-7 на металлический дала экономию в весе планера почти на 20 килограммов. Однако он тоже оказался заблокирован, поскольку немцы в 1941 году захватили основные советские мощности по производству алюминия. Выпуск «крылатого металла» упал почти на 70%, а американские поставки по ленд-лизу не компенсировали и половины этого падения. В СССР начался «дюралевый кризис», окончательно преодоленный только к концу войны.

Як-1 пробовали облегчить за счет снятия части оборудования и даже вооружения, но это дало лишь незначительный эффект, а боевая ценность истребителя существенно понизилась. Самолеты без пулеметов, ракет, кислородных баллонов и бронеспинков, вооруженные одной лишь пушкой, были выпущены в 1942 году малой серией и поступили на вооружение двух истребительных полков.

Поскольку попытки облегчения истребителя положительных результатов не дали, для повышения его летных данных оставалась аэродинамика. Благодаря установке реактивных выхлопных патрубков двигателя и герметичных перегородок внутри фюзеляжа, сглаживанию форм тоннелей водо- и маслорадиатора, а также ряду иных доделок и переделок появился «Як-1 с улучшенной аэродинамикой», ставший самой крупносерийной версией машины. С декабря 1942 по июль 1944 г. выпущен 4461 экземпляр истребителя, максимальную скорость которого, несмотря на все ухищрения, удалось довести лишь до 595 км/ч.

Большинство таких машин относилось к модификации Як-1 Б (он же «Як-1 с улучшенным обзором, бронированием и вооружением»), отличавшейся пониженным закабинным гаргротом и установкой каплевидного, полностью застекленного фонаря, обеспечившего значительное улучшение обзора задней полусферы. Для защиты головы летчика в фонаре установили переднее и заднее бронестекла.

Интересно, что Вилли Мессершмитт, не желая ломать отлаженную до мелочей технологию сборки фюзеляжей Vf 109 (временно снижая тем самым темпы серийного выпуска), не решился на подобную переделку своего истребителя. Вплоть до конца войны Vf 109 так и не получил каплевидный фонарь. Высокий гаргрот закрывал обзор, из-за чего пилотам «мессершмиттов» было гораздо сложнее обнаружить врага, напавшего сзади, чем их противникам. Это давало советским летчикам, не забывавшим в полете «крутить головой», определенное преимущество.

Вооружение Як-1Б состояло из мотор-пушки и одного синхронного крупнокалиберного пулемета УБС с боекомплектом 200 патронов (с марта 1943 г. — 240 патронов). Масса секундного залпа — 1,92 кг.

Производство Як-1 Б началось в сентябре 1942-го, а с октября все Як-1 строились только в этой модификации. Общий итог серийного выпуска составил 4188 экземпляров.

Финальной вехой развития конструкции Як-1 стал Як-1М, появившийся в середине 1943 года и при запуске в серию переименованный в Як-3. Основные отличия от предыдущих модификаций: применены металлические лонжероны и нервюры крыла вместо деревянных, что дало ощутимую экономию в весе. Само крыло уменьшено по размаху и площади, также слегка уменьшены стабилизатор и киль. Вместо одного маслорадиатора, размещенного под двигателем, установлены два меньших размеров, перенесенные в корневую часть крыла. Полотняная обшивка хвостовой части фюзеляжа заменена фанерной. Более плавными и сглаженными стали очертания фонаря кабины. Взлетная масса машины понизилась до 2690 кг.

Двигатель М-105ПФ-2 (в дальнейшем — ВК-105ПФ-2, так как с 1944 года двигателям в СССР присвоили новые обозначения по инициалам их разработчиков: ВК — Владимир Климов), форсированный по наддуву до 1250 л. с. на высоте 2000 метров. Вооружение состояло из мотор-пушки ШВАК и одного (на первых 197 экземплярах), а затем — двух синхронных крупнокалиберных пулеметов УБС.

Самолет выпускался крупными сериями с марта 1944 г. Всего построено 4200 машин, но часть из них — уже после окончания войны.

Благодаря снижению взлетной массы, улучшению аэродинамики и повышению мощности двигателя Як-3 обладал наивысшими летными данными из всех истребителей Яковлева, принимавших активное участие в Великой Отечественной войне. Его удельная нагрузка на мощность составляла 2,12 кг/л. с. (как у Vf 109F-4), максимальная скорость достигла 644 км/ч на высоте 4000 м, скороподъемность у земли — 22 м/с, а минимальное время виража — 21 с. Эти цифры, безусловно, можно считать выдающимися. По своим летным данным Як-3 превосходил поздние модификации «мессершмитта», за исключением скорости на больших высотах.

Параллельно с Як-1 развивался и Як-7. Летом 1942 года появилась очередная модификация Як-7ДИ («дальний истребитель») с увеличенным запасом топлива и масла. Чтобы освободить место для размещения в крыле двух дополнительных бензобаков, массивные деревянные лонжероны и нервюры заменили на дюралевые. Между тем обшивка крыла осталась фанерной, а законцовки — деревянными. С целью облегчения машины вооружение уменьшили на одну огневую точку, оставив мотор-пушку и один (левый) пулемет УБС. Фюзеляж имел пониженный гаргрот и каплевидный фонарь по типу Як-1 Б. Самолет посчитали удачным, и в конце того же года запустили в серию под индексом Як-9, но не с четырьмя, а с двумя крыльевыми баками. В марте 1943-го началось производство и «четырехбакового» Як-9 под индексом Як-9Д («дальний»). Як-9 и Як-9Д выпускались одновременно в больших количествах с марта 1943 по июнь 1945 г.

Еще одной распространенной модификацией Як-9 стал Як-9Т («танковый»), также выпускавшийся с марта 1943-го по июнь 1945 года. На нем вместо мотор-пушки ШВАК установили 37-миллиметровую пушку НС-37. Боекомплект этого орудия составлял всего 30 снарядов, стрельба длинными очередями была невозможна из-за сильной отдачи, зато при удачном попадании одного снаряда порой было достаточно для уничтожения вражеского самолета. Масса секундного залпа «танкового яка» достигла 3,74 кг. Масса машины увеличилась почти на 150 кг по сравнению с обычным Як-9, но летные характеристики понизились незначительно. С целью сохранения центровки кабину пилота сдвинули назад на 40 см.

Такое же расположение кабины отличало модификацию Як-9М («модифицированный»). По вооружению и запасу топлива этот самолет был аналогичен Як-9Д. На нем усилили конструкцию крыла и внедрили ряд усовершенствований, в частности, механизм аварийного сброса фонаря кабины, пневмомеханический механизм перезарядки пушки, автомат регулировки температуры воды АРТ-41, противопыльный фильтр на всасывающем патрубке карбюратора и т. д. От всего этого взлетная масса возросла до 3095 кг, а двигатель остался прежним — ВК-105ПФ. В результате летные данные ухудшились по сравнению с Як-9Д, Як-9Т и даже с Як-9 образца 1942 года. Тем не менее в мае 1944-го самолет запустили в массовое производство и выпускали вплоть до июля 1945 г.

Все самолеты Як-3 и Як-9 оснащались приемопередающими радиостанциями. Таким образом, по степени радиофикации советские истребители к 1944 году наконец-то догнали Люфтваффе, хотя германские радиостанции вплоть до конца войны оставались более надежными и обладали более широким диапазоном настроек.

В 1943 году советским авиастроителям пришлось пойти еще на одну, на этот раз вынужденную меру. Вместо коллиматорных прицелов ПБП-1 образца 1939 года, низкое качество которых отмечалось многими пилотами с самого начала войны, на истребители начали устанавливать примитивные кольцевые прицелы ВВ-1 («воздушный визир»), представлявшие собой проволочную рамку с перекрестьем, укрепленную над приборной доской, и мушку на капоте. Подобными устройствами пользовались авиаторы в Первую мировую войну, однако уже тогда их начали вытеснять оптические прицелы.

Отказ от коллиматора объясняли высокой сложностью и дороговизной ПБП-1, а также невозможностью обеспечить приемлемое качество в условиях непрерывного наращивания массового производства самолетов. И хотя коллиматорный прицел в принципе гораздо удобнее рамочного (во время прицеливания не нужно точно совмещать линию взгляда с линией огня, а подсвеченная прицельная сетка и цель видны одинаково резко), летчики, измученные разглядыванием тусклых, едва заметных отметок на визирном стекле ПБП-1, восприняли переход к ВВ-1 положительно. Тем временем пилоты Люфтваффе пользовались удобными коллиматорными прицелами Revi с хорошей оптикой, значительно облегчавшими их боевую работу.

Пока ОКБ Яковлева трудилось над улучшением своих истребителей, немцы тоже не сидели сложа руки. В конце 1941 года на Vf 109 установили новый мотор DB-605A. Увеличение рабочего объема, повышение степени сжатия и числа оборотов этого мотора позволили достичь мощности 1450 л. с. на номинальном режиме. Первая модификация «мессершмитта» с такой силовой установкой получила обозначение Vf 109G-1 (прозвище «густав»). Она имела гермокабину, которая на Восточном фронте оказалась ненужной, так как воздушные бои здесь шли на высотах не более 6000 метров. Поэтому в Россию летом 1942 года попала вторая модификация Vf 109G-2 без герметичной кабины.

Внешне самолет был почти точной копией Vf 109F-4, отличаясь лишь слегка увеличенным обтекателем маслорадиатора под капотом. Столь же идентичным было и вооружение — мотор-пушка MG-151/20 и два синхронных пулемета MG-17 с возможностью подвески под крыльями двух дополнительных пушечных контейнеров. Однако летные характеристики заметно повысились в сравнении с предыдущей моделью. Взлетная масса машины составляла 2935 кг, а удельная нагрузка на мощность достигла рекордно низкого значения — 2,02 кг/л. с. Соответственно максимальная скорость возросла до 665 км/ч, а скороподъемность — до 23 м/с на высоте 2000 м.

Полный вираж самолет выполнял примерно за 21 — 22 секунды, однако выпуск закрылков позволял сэкономить еще 1 — 2 секунды, благодаря чему Vf 109G под управлением опытного летчика не уступал истребителям Яковлева в горизонтальной маневренности. На советских истребителях закрылки отсутствовали, а посадочные щитки для боевого маневрирования практически не использовались. К тому же, начиная с модификации Як-7А, щитки на «яках» имели только два фиксированных положения — «нулевое» и «посадочное» (отклонение на 55 град.), причем взлет выполнялся с закрытыми щитками.

Появление на советско-германском фронте в конце лета 1942 года Vf 109G-2 снова увеличило разрыв между «мессершмиттами» и «яками» по основным летно-техническим характеристикам, что не могло не сказаться на итогах воздушных боев.

В. А. Алексеенко в своей работе «Советские ВВС накануне и в годы Великой Отечественной войны» процитировал документы фонда НИИ ВВС Центрального архива Министерства обороны РФ, относящиеся к осенне-зимнему периоду 1942—1943 годов: «Истребители противника располагали большим преимуществом в выборе наивыгоднейшей позиции для атаки, они меньшей группой сковывали численно превосходящую группу наших истребителей». И далее: «Летный состав строевых частей, вооруженных истребителями Як-1 и Як-7, считал, что для успешного исхода воздушного боя под Сталинградом на каждый немецкий истребитель необходимо было иметь два истребителя „як“. Таким образом, советские

фронтальные пилоты, которым доводилось драться с „худыми“, понимали, что один „мессершмитт“ стоит в бою двух „яков“.

Подобная картина сохранялась на протяжении всего 1943 года. Постепенному улучшению позиций советских ВВС способствовал прежде всего рост их численного превосходства над противником. Так, если к началу января 1942 г. они превосходили Люфтваффе по количеству боевых самолетов на фронте в 1,8 раза, то к середине следующего года — уже в 3,6 раза.

Выпуск самолетов в Германии тоже нарастал, но в 1943 году начались массированные бомбардировки германских городов англо-американской авиацией. «Третий рейх», вынужденный отвлекать значительную часть сил на противодействие этим налетам, был уже не в состоянии не только догнать СССР по числу истребителей, но даже сократить свое отставание. Однако качественное превосходство по-прежнему оставалось за противником.

В начале 1943-го запущена в серию очередная модификация «мессершмитта» Vf 109G-6 с усиленным вооружением, состоявшим из 30-миллиметровой мотор-пушки МК-108 с боекомплектом 60 снарядов на ствол и двух синхронных крупнокалиберных пулеметов MG-131 с боезапасом по 300 патронов на каждый. Круглые обтекатели патронных коробок этих пулеметов перед кабиной придавали самолету характерный внешний облик. Масса секундного залпа «мессершмитта» возросла более чем вдвое — до 4,16 кг. По этому показателю новый «густав» превзошел даже Як-9Т, оставив далеко позади «яки» других модификаций. Правда, из-за нехватки орудий МК-108 поначалу некоторые G-6 выпускались с мотор-пушкой MG-151/20. В этом случае масса секундного залпа составляла 2,32 кг. Возможность подвески подкрыльями контейнеров с MG-151/20 сохранялась. Имелись и другие образцы подвесного вооружения, пригодные для различных модификаций «мессершмитта» (например, неуправляемые ракеты Wfr.Gr. 21 калибра 21 см или контейнеры с 30-мм пушками МК-103), но использовались они в основном на Западном фронте и в ПВО, против американских и английских тяжелых бомбардировщиков.

Из-за возросшего до 3190 кг взлетного веса летные данные «густава» слегка понизились. Максимальная скорость «просела» до 620 км/ч, а скороподъемность — до 17 м/с. Правда, на самолете, равно как и на других поздних модификациях «мессершмитта», была предусмотрена установка системы форсирования двигателя на малых и средних высотах MW-50. С помощью впрыска в цилиндры водно-метаноловой смеси из специального бака, размещенного за кабиной, она повышала мощность DB-605 у земли до 1800 л. с. и до 1700 л. с. — на высоте 4000 м. Соответственно повышались и летные характеристики. Однако с этой системой двигатель расходовал в полтора раза больше топлива, к тому же время ее работы было ограничено десятью минутами, после чего требовалось сделать пятиминутный перерыв для охлаждения. Вдобавок ее использование сокращало моторесурс.

Применялась также система форсирования GM-1, повышавшая мощность мотора на больших высотах (свыше 7000 метров) путем впрыска в цилиндры закиси азота. Но, по имеющимся данным, на советско-германском фронте ее практически никогда не использовали за ненадобностью, а MW-50 встречалась крайне редко, так как немцы считали ее более необходимой на западе.

Также надо отметить, что некоторые Vf 109G-6 получили двигатели DB-605AS с увеличенным диаметром крыльчатки нагнетателя или DB-605ASCM, использующие вместо 87-октанового 96-октановый бензин. Мощность последнего на кратковременном «особом» режиме доходила до 2000 л. с. на высоте 500 м и 1800 л. с. на высоте 5000 м.

Весной 1944-го запущена в серию модификация Vf 109G-14сo слегка улучшенным обзором за счет нового фонаря кабины «Эрла хаубе» с беспереплетными боковыми стеклами и замены стального бронезаголовника бронестеклом. В дальнейшем такие фонари установили и на некоторые G-6. Кроме того, потяжелевший самолет получил усиленное шасси с увеличенными колесами. В убранном положении они уже не умещались в крыле, и под них пришлось сделать специальные продолговатые выступы на верхней поверхности консолей. Разумеется, аэродинамику истребителя это не улучшило, зато ее улучшили более вытянутые и плавные, чем на G-6, обтекатели синхронных крупнокалиберных пулеметов на капоте. Из-за нараставшего в Германии дефицита дюралю часть машин пришлось оборудовать деревянным килем. Естественно, он оказался тяжелее металлического. Тем не менее характеристики

машины изменились незначительно. Взлетная масса без внешних подвесок и системы MW-50 составляла 2970 кг (а с системой, заправленной 115 литрами водо-метаноловой смеси, — 3190).

Последними серийными модификациями «мессершмитта» стали «промежуточный» Bf 109G-10 и Bf 109K (прозвище — «Курфюрст» или «Кёниг»), оснащенные двигателем DB-605ASCM или DB-605D, форсированным за счет повышения давления наддува и степени сжатия. На 96-октановом бензине и без задействования MW-50 его взлетная мощность равнялась 1800 л. с., а номинальная на высоте 6000 м — 1530 л. с. При включении системы форсирования мощность повышалась до 2000 л. с. у земли и до 1800 л. с. на 5000 метров. Это обеспечило Bf 109K наивысшую из всех поршневых «мессершмиттов» максимальную скорость — 605 км/ч у земли и 725 км/ч — на 6000 м с применением MW-50. На бесфорсажном режиме самолет «разгонялся» до 550 км/ч у земли и достигал максимальной скорости 670 км/ч на высоте 7000 метров.

Скороподъемность без форсажа равнялась всего лишь 14,1 м/с, зато при включении MW-50 «Кёниг» набирал высоту со скоростью 24,5 метра в секунду!

Стандартное вооружение истребителя стало наиболее мощным из всех модификаций «мессершмитта». Помимо 30-миллиметровой пушки МК-108 и вместо пулеметов MG-131, он получил две синхронные 15-миллиметровые пушки MG-151/15 с боекомплектом по 220 снарядов на ствол. Масса секундного залпа трехпушечного вооружения достигла 4,5 кг. Такое повышение огневой мощи диктовалось прежде всего необходимостью борьбы с многомоторными бомбардировщиками союзников. Правда, пушек MG-151 на все «кёниги» не хватало, поэтому часть машин выпускалась с вооружением по типу «густава» — с пушкой МК-108 и двумя пулеметами.

Самолет в очередной раз заметно потяжелел: в серийной модификации Bf 109K-4 его стандартная взлетная масса без систем форсирования и внешних подвесок составляла 3100 кг, а максимальная достигла 3360 кг. Удельная нагрузка на площадь перевалила за отметку 200 кг, что сделало «кёнига» более инертным и менее маневренным в сравнении с ранними модификациями «мессера». Время виража увеличилось до 23—24 секунд, а управление стало довольно «тугим», особенно на больших скоростях. Таким образом, вести бои на горизонталях с советскими истребителями «кёниг» уже не мог.

Bf 109K-4 запустили в серию в октябре 1944-го, и он успел принять участие в заключительных боях как на Западном, так и на Восточном фронтах.

В начале 1944 года в СССР развернулось серийное производство нового авиадвигателя М-107А(ВК-107А), продолжавшего линию развития климовских моторов М-100, М-103 и М-105. Номинальную мощность этого форсированного до предела мотора удалось довести до 1550 л. с. на высоте 1200 м и до 1450 л. с. — на 4000 метров. Но столь резкий прирост мощности — почти на 300 л. с. в сравнении с М-105ПФ — достался дорогой ценой. Перенапряженная конструкция ВК-107А работала крайне ненадежно (на испытаниях неоднократно отмечались разрушения подшипников, прорыв газов сквозь уплотнения, падение давления масла, прогар клапанов, тряска на малых оборотах, постоянно сгорали свечи и т. д.), а ресурс был необычайно мал — всего 25 часов.

Несмотря на это, под ВК-107А были разработаны модификации Як-3 и Як-9. Як-3 с новой силовой установкой показал блестящие характеристики, но в серию не пошел, так как решили, что для этого легкого истребителя вполне достаточно мотора ВК-105ПФ-2. Зато Як-9 со «сто седьмым» мотором в апреле 1944-го поставили на поток и выпускали до августа 1945-го, когда ему на смену пришел цельнометаллический Як-9П.

Истребитель, обозначенный Як-9У («улучшенный»), создавался на базе планера Як-9Т, но вооружение состояло из мотор-пушки ШВАК и двух пулеметов УБС.

Полотняную обшивку хвостовой части фюзеляжа, как и на Як-3, заменили фанерной, а для сохранения центровки при более тяжелом моторе (ВК-105ПФ весил 600 кг, а ВК-107А — 765) крыло сдвинули на 10 см вперед. Маслорадиаторы, также по типу Як-3, «перекочевали» в крыло, антенна радиостанции стала безмачтовой.

На испытаниях самолет показал у земли скорость 600 км/ч, а на высоте 5600 м — 700 км/ч. Великолепные данные, но дело в том, что они были достигнуты на так называемом боевом режиме работы мотора (с числом оборотов 3200 в минуту). А на серийных экземплярах этим

режимом пользоваться запрещалось, поскольку он приводил к быстрому перегреву двигателя, сокращая и без того крайне низкий рабочий ресурс. На номинальном режиме (3000 оборотов в минуту) скорость у земли равнялась 575 км/ч, а на высоте 5000 м — 672 км/ч. Такие показатели все равно можно считать выдающимися; они превосходили скоростные данные поздних модификаций «мессершмитта», полученные без применения системы водно-метанольного форсирования.

В заключении НИИ ВВС по госиспытаниям отмечалось, что Як-9У с мотором ВК-107А по основным летно-тактическим данным в диапазоне высот от земли до 6000 метров является лучшим из известных отечественных и иностранных истребителей. Однако далее в том же отчете записано, что «большое количество дефектов, особенно по винто-моторной группе, не позволяет нормальную эксплуатацию самолета на всем диапазоне высот». Контрольные испытания, проводившиеся в НИИ ВВС в феврале 1945 года, Як-9У не выдержал из-за низкой надежности мотоустановки.

Тем не менее самолеты с дефективными двигателями уже выпускались серийно и поступали в строевые части, где многие из них простаивали из-за неисправностей. Подавляющее большинство этих машин так и осталось на тыловых аэродромах. В 1944 году на Як-9У воевал всего один (163-й) истребительный авиаполк, получивший в октябре 42 таких самолета.

Одним словом, истребитель Як-9У, несмотря на свои прекрасные летные характеристики, не сыграл заметной роли в войне, и произошло это в первую очередь из-за недоведенного, «капризного» и недолговечного мотора. Впрочем, тогда это было уже не очень важно, ведь по состоянию на 1 января 1945 года советская авиация обладала численным превосходством над противником в 9,3 раза!

Як-9 стал самым массовым советским истребителем не только в годы Великой Отечественной войны, но и за все время существования Советского Союза. Всего было построено 16 769 таких самолетов (в том числе 14 579 в период ВОВ), из них 2748 Як-9Т, 3058 Як-9Д, 4239 Як-9М, 3921 Як-9У и около 500 двухместных учебно-тренировочных Як-9В.

Наиболее ярким представителем «деревянного стиля» в советской истребительной авиации времен войны был самолет авиаконструкторов С. А. Лавочкина, В. П. Горбунова и М. И. Гудкова И-301, получивший при запуске в серию обозначение ЛаГГ-3, а также его дальнейшее развитие — Ла-5 и Ла-7. Планер ЛаГГ-3 практически целиком состоял из дерева, частично — в наиболее важных элементах конструкции — пластифицированного бакелитовым лаком. Этот материал получил название «дельта-древесины». Он имел гораздо более высокий по сравнению с обычным деревом предел прочности, был не горюч и не подвержен гниению, но при этом отличался повышенной удельной массой. Еще одним недостатком в тогдашних условиях являлось то, что химические компоненты пластификатора не производились в СССР, и их приходилось закупать по импорту. В начале войны это сразу вызвало большие сложности.

Цельнодеревянное крыло ЛаГГ-3 с фанерной обшивкой аналогично крылу Як-1, с той разницей, что создатели машины, идя навстречу требованиям военных, сделали его разъемным, состоящим из центроплана и скрепленных с ним консолей. Такое решение значительно облегчало транспортировку (самолет с отстыкованными консолями умещался на стандартной железнодорожной платформе), ремонт в полевых условиях и эвакуацию подбитых машин с мест вынужденных посадок, но все это — за счет существенного увеличения веса.

Конструкция фюзеляжа такая же, как и на МиГ-3, но у ЛаГГ-3 из дерева выклеивали еще и стабилизатор. Каркас носовой части и моторама — ферменные из стальных профилей и труб, покрытые легкосъёмными дюралевыми капотами.

Вооружение на первых сериях было довольно мощным, состоявшим из крупнокалиберного пулемета БК, стрелявшего сквозь вал редуктора, двух синхронных пулеметов УБС и двух также синхронных ШКАСов. Вся «батарея» размещалась под капотом. Масса секундного залпа составляла 2, 65 кг, и по этому показателю «ранний» ЛаГГ-3 превосходил все советские серийные истребители, выпускавшиеся в начале войны, а также все тогдашние модификации одномоторных «мессершмиттов».

С сентября 1941-го начался выпуск ЛаГГ-3 с мотор-пушкой ШВАК вместо пулемета БК.

Для экономии веса правый синхронный УБС сняли, оставив один крупнокалиберный пулемет и два ШКАСа. Масса секундного залпа слегка понизилась — до 2,64 кг.

Подобно Яковлеву, Лавочкин, Горбунов и Гудков, разрабатывая свой истребитель, планировали оснастить его мотором М-106, но им тоже пришлось довольствоваться меньшим по мощности М-105П. На «лагге» эта вынужденная замена сказалась еще более негативно, чем на «яке». Ведь за счет цельнодеревянной конструкции, в которую создатели машины к тому же заложили повышенные нормы прочности, а также мощного вооружения и разъемного крыла взлетная масса пушечного «лагга» равнялась 3280 кг, то есть на 330 кг больше, чем у Як-1, при том же самом моторе! Удельная нагрузка на площадь составляла 186,1 кг/кв. м, а удельная нагрузка на мощность достигла 3,12 кг. Одним словом, ЛаГГ-3 был слишком тяжел для своего двигателя.

В результате самолет получился довольно инертным, медлительным и тяжелым в управлении. Он вяло реагировал на действия летчика, с трудом выходил из пикирования и имел тенденцию к срыву в штопор при «перетягивании» ручки, из-за чего крутые виражи на нем были невозможны. По своим летным данным серийный ЛаГГ-3 образца второй половины 1941 года не шел ни в какое сравнение с «мессершмиттом» серии F, во многом уступая даже «эмилю». Да и «яку» он проигрывал по всем статьям, кроме огневой мощи. Скороподъемность у земли составляла всего 8,5 м/с, а максимальная скорость — 474 км/ч. На высоте 5000 м «лагг» без внешних подвесок разогнался лишь до 549 км/ч. Время виража самолетов, не оборудованных предкрылками (а на ЛаГГ-3 их начали ставить только с августа 1942-го), составляло 24 — 26 сек. При попытке заложить более глубокий вираж самолет без предкрылков срывался в штопор.

Такие истребители впервые вступили в бой в июле 1941 года, нередко вызывая досаду и раздражение своих пилотов. Общее мнение выразил известный летчик-ас Д. А. Кудымов, начавший воевать на ЛаГГ-3: «Мы с завистью смотрели на тех, кому посчастливилось летать на самолетах конструкции Яковлева — Як-1: на этих машинах летчики уверенно вступали в бой с немецкими самолетами любых марок, невзирая на численное превосходство противника».

Думается, что в последней фразе Кудымов все же слегка приукрасил картину, ведь по отзывам фронтовых пилотов, которые приводит В. А. Алексеенко, для успешного ведения боя с «мессершмиттами» «яки» образца 1941 — 1942 годов сами должны были иметь двойное численное превосходство...

Но, как бы то ни было, а грузный ЛаГГ-3, заслуживший у пилотов нелестное прозвище «утюг», оказался гораздо хуже «яка». Вся дальнейшая история его развития, вплоть до снятия с производства в 1944 году, сопровождалась постоянным стремлением любой ценой снизить вес. Так, начиная с 10-й серии, на самолете перестали устанавливать пулеметы ШКАС, из-за чего «лагг» потерял преимущество в огневой мощи над «яком», но все равно не сравнился с ним в летных данных. На 11-й серии отказались от консольных бензобаков, пожертвовав ради легкости дальностью полета.

Но все было напрасно. «Врожденная» тяжесть конструкции и низкое качество производства на серийных заводах «съедали» все усилия разработчиков. Положение усугублялось еще и тем, что из-за прекращения с началом войны импортных поставок синтетических смол (заметим, что раньше они поступали в СССР из Германии), резко упало производство дельта-древесины. Довоенные запасы быстро иссякли, и с 1942 года этот материал пришлось заменять обычным деревом — сибирской сосной и березой. А значит, масса планера ЛаГГ-3 увеличилась еще больше. Прошедшие весной 1942-го в НИИ ВВС испытания одной из серийных машин, вооруженной только пушкой ШВАК и одним пулеметом БС, показали максимальную скорость всего 539 км/ч. Для тех времен это уже никуда не годилось. Тем не менее в 1942 году был выпущен 2771 ЛаГГ-3 в дополнение к 2463 экземплярам, построенным годом ранее.

Среди немногих положительных качеств ЛаГГ-3 отметим более высокую, чем у «яков», боевую живучесть и относительно низкую воспламеняемость при попаданиях, обусловленные повышенным запасом прочности планера и наличием системы заполнения бензобаков инертным газом. На «лаггах» такие системы монтировали с начала серийного выпуска, а на «яках» они появились только в конце 1942 года.

Кроме того, уже в 1941 году большинство ЛаГГ-3, в отличие от Як-1, комплектовалось радиоприемниками, а каждый десятый — передатчиком, качество работы которых, впрочем, оставляло желать лучшего.

Установка двигателя М-105ПФ позволила лишь ненамного повысить летные данные. ЛаГГ-3 с таким мотором показал на испытаниях скорость 507 км/ч у земли и 566 км/ч на высоте 3850 м. Взлетная масса машины с двумя бензобаками составляла 3160 кг.

Стало ясно, что в существующем виде истребитель бесперспективен, и при любых доработках он будет проигрывать «яку», оснащенный тем же двигателем. В апреле 1942 года вышел приказ о снятии ЛаГГ-3 с производства на крупном горьковском авиазаводе № 21 и переводе этого завода на постройку Як-7.

Спасти самолет помогла радикальная замена силовой установки. Чтобы привести летные данные в приемлемые рамки, требовалось резкое повышение его энерговооруженности. Такое повышение обеспечила установка С. А. Лавочкиным на самолет весьма удачного 14-цилиндрового двухрядного звездообразного мотора воздушного охлаждения М-82 мощностью 1700 л. с. на пятиминутном взлетном режиме (номинальная мощность у земли 1400 л. с.) и 1540 л. с. на высоте 2000 метров.

Надо заметить, что ранее подобный мотор пытались ставить и на Як-7, но из-за более слабой конструкции и слишком коротких стоек шасси яковлевской машины, не позволявших использовать винт необходимого диаметра, попытка оказалась неудачной. Иная картина получилась у Лавочкина. Тяжелый и мощный М-82 удачно вписался в облик истребителя, хотя поначалу никто не думал, что «лагг» когда-нибудь придется «скрещивать» с этим двигателем.

ЛаГГ-3 с М-82, в дальнейшем ненадолго переименованный в ЛаГГ-5, а затем — в Ла-5 (поскольку Горбунов и Гудков не принимали участия в его создании), проходил заводские летные испытания в марте — апреле 1942-го. При номинальном режиме работы мотора он развил скорость 531 км/ч у земли и 586 км/ч на высоте 3000 метров. В сравнении с ЛаГГ-3 данные сочли обнадеживающими, и самолет немедленно, уже в июне запустили в серию на том же 21-м заводе, который ранее планировали перепрофилировать под истребители Яковлева.

Производство ЛаГГ-3 сохранилось на тбилисском авиазаводе № 31, где имелось только деревообрабатывающее оборудование и соответствующие рабочие кадры. В 1943 году там собрали 1065 «лаггов» и в 1944-м — еще 229, после чего выпуск «утюгов» окончательно прекратился.

Первые серийные ЛаГГ-5 собирали на базе скопившихся на 21-м заводе частично готовых планеров ЛаГГ-3 с пятью бензобаками. Они поступили на фронт в сентябре 1942-го. Взлетная масса этих машин составляла 3370 кг, вооружение — две синхронные пушки ШВАК с боекомплектом 220 снарядов на ствол (масса секундного залпа 2,55 кг).

Затем, к концу того же года, от консольных баков отказались ради экономии веса, а одну из пушек с той же целью заменили пулеметом УБС. Толщину бронеспинки сиденья уменьшили с 10 до 8,5 мм. Благодаря этому взлетная масса понизилась до 3200 кг. Удельная нагрузка на площадь облегченной машины — 183 кг, что было все же немного больше, чем на тогдашних «мессершмиттах» и на «яках». Зато удельная нагрузка на мощность составляла 2,08 кг на номинальном режиме, а на форсажном — 1,89, то есть по этому показателю Ла-5 оказался гораздо лучше современных ему яковлевских машин. Немного превзошел он по энерговооруженности и относительно новый «мессершмитт» Bf 109F-4, широко применявшийся в тот период на советско-германском фронте. Однако из-за худшей аэродинамики его летные характеристики в целом оставались более низкими, особенно — скороподъемность и скорость на больших высотах. Но были и обнадеживающие моменты. За счет большего веса Ла-5 быстрее разгонялся на пикировании, а включение пятиминутного взлетно-форсажного режима позволяло ему в течение этого времени развивать более высокую скорость на высотах до 3000 м. Скороподъемность у земли также повышалась с 14 до 18 м/с, но по этому показателю даже взлетный форсаж двигателя не позволял Ла-5 догнать «фридриха».

По горизонтальной маневренности новый советский истребитель почти сравнялся с «мессершмиттом». Наличие автоматических предкрылков позволяло пилоту Ла-5 выполнять столь же резкие, крутые виражи без риска сорваться в штопор, как и его оппоненту. В сравнении с ЛаГГ-3 время разворота Ла-5 сократилось с 25 до 22 секунд.

Ла-5 обладал и еще одним важным достоинством. Все экземпляры этой машины изначально были радиофицированы: на каждом стоял приемник РСИ-3, а на каждом третьем — еще и передатчик РСИ-4. Слета 1943 г. на всех машинах начали ставить не только приемники, но и передатчики, причем на машинах более раннего выпуска, поступивших с заводов без передатчиков, их монтировали непосредственно на аэродромах.

Между тем Ла-5 был не лишен серьезных эксплуатационных недостатков, главные из которых — плохая термоизоляция двигателя и отсутствие вентиляции кабины, а также невозможность открыть фонарь в полете на скоростях более 350 км/ч. Вдобавок из-за плохой герметизации моторного отсека в кабину нередко затягивало выхлопной газ. Удушающая жара, достигавшая зимой 40, а летом 55 — 60 градусов и помноженная на риск оказаться замурованными в кабине при необходимости экстренно покинуть машину, зачастую вынуждала пилотов Ла-5 летать с открытыми фонарями, хоть это и запрещалось инструкциями.

Положение усугублялось низким качеством оргстекла, шедшего на остекление фонарей. В ходе эксплуатации отечественный плексиглас быстро желтел, мутнел и частично терял прозрачность (впрочем, такой же недостаток отмечался и на других советских самолетах, в том числе на «яках» и «лагдах»). Обеспечение более-менее нормального обзора по сторонам служило еще одним побудительным мотивом для летчиков, чтобы держать в полете фонари открытыми, а иногда сдвижную часть фонаря вообще снимали. В результате сводились к нулю все аэродинамические преимущества закрытой кабины, а максимальная скорость снижалась на 30 — 35 км/ч. Лишь в 1943 году истребители Лавочкина начали оборудовать устройствами аварийного сброса фонаря, однако проблемы с некачественным оргстеклом и высокой температурой в кабине остались.

Попутно отметим, что немецким пилотам были незнакомы подобные сложности. Фонари их машин на протяжении всего срока службы сохраняли высокую степень прозрачности и с самого начала войны оборудовались системами аварийного сброса.

Если в сравнении с Vf 109F-4 летные данные Ла-5 выглядели в общем терпимо, то Vf 109G, появившийся на советско-германском фронте почти одновременно с новой лавочкинской машиной, сразу отбросил ее в разряд устаревших. На его фоне Ла-5 утратил свое форсажное преимущество в скорости на малых высотах, а на высоте 4—6 км «густав» летал быстрее «лавочкина» на 60 — 70 км/ч. Лишь у самой земли, на высотах менее полутора километров у Ла-5 оставалась небольшая, 10 — 15-ти километровая «форсажная фора». Превосходство Vf 109G в скороподъемности стало подавляющим. На всем диапазоне высот «густав» шел вверх на 2 — 3 метра в секунду быстрее, чем «лавочкин» на форсаже. А когда пилот Ла-5 был вынужден отключать форсирование, чтобы не «сжечь» двигатель, превосходство «мессершмитта» достигало 7 — 8 метров в секунду, что делало для наших летчиков практически невозможным ведение боя на вертикалях.

Немного исправить положение помогла разработка новой версии мотора М-82, получившей обозначение М-82Ф («форсированный»). Хотя мощность этого двигателя осталась прежней, теперь он мог работать неограниченное время на форсажном режиме. Фактически это означало постоянную прибавку мощности на высотах до трех километров, причем на двух километрах такая прибавка составляла без малого 300 л. с.

В ноябре 1942 г. самолет, оснащенный двигателем М-82Ф, прошел государственные испытания и в декабре был запущен в серию под обозначением Ла-5Ф. Весной 1943-го с конвейера завода № 21 стали сходить Ла-5Ф с улучшенным обзором. Также, как и на «яках», у них понизили закабинный гаргрот фюзеляжа. Фонарь стал каплевидным, а за головой пилота появилось прозрачное бронестекло, вместо стального бронезаголовника. Еще одним «нововведением» (а точнее — шагом назад) стала замена коллиматорных прицелов на рамочные. О причинах такой замены я уже рассказал в разделе, посвященном «якам».

Вооружение Ла-5Ф состояло из двух синхронных пушек ШВАК с боекомплектом по 200 снарядов на ствол, то есть вновь стало таким же, как и на ранних Ла-5.

Очередной шаг в модернизации машины стал возможен благодаря установке в начале 1943 года на двигатель М-82 аппаратуры для непосредственного впрыска топлива в цилиндры. Это сделало его работу более устойчивой при летных перегрузках, а главное — позволило повысить взлетную мощность на 150 л. с, а номинальную — на 90 л. с. при увеличении массы всего на 30

кг. Разумеется, новый мотор тут же поставили «на поток» и начали комплектовать им Ла-5. К индексам двигателя и истребителя добавились буквы «ФН» («форсированный с непосредственным впрыском»). В апреле 1944-го М-82ФН в честь его главного конструктора А. Д. Шевцова переименовали в АШ-82ФН.

На Ла-5ФН усовершенствовали систему выхлопа, установив вместо двух выхлопных коллекторов отдельные патрубки для каждого цилиндра. Размер воздухозаборника двигателя был слегка увеличен. Масса машины составляла 3290 кг. Удельная нагрузка на площадь — 188 кг, удельная нагрузка на мощность на десятиминутном форсажном режиме работы двигателя — 1,78 кг/л. с, на номинальном — 1,99 кг. Как видим, по энерговооруженности Ла-5ФН даже на номинальном режиме превзошел Вf 109G-2 — лучший на тот момент истребитель Германии по данному показателю. Это не могло не отразиться на летных характеристиках. На «номинале» Ла-5ФН опережал «густава» у земли на 10 — 15 км/ч, а на форсаже — почти на 50 км/ч! С увеличением высоты это преимущество постепенно уменьшалось, а примерно на 6000 метров — переходило к «мессершмитту». На форсаже Ла-5ФН впервые с начала войны превзошел «худого» и в скороподъемности, правда, только до высоты 2000 метров, далее опять-таки преимущество перехватывал враг. Тем не менее Ла-5ФН являлся, пожалуй, первым советским истребителем, который мог в достаточно широком диапазоне высот драться на равных с современной ему версией «мессершмитта».

Еще более достойно Ла-5ФН смотрелся на фоне потяжелевшего за счет усиленного вооружения Вf 109G-6. Его он превосходил в скороподъемности на малых высотах даже на номинальном режиме, и это превосходство сохранялось за «лавочкиным» вплоть до 3000 метров. Аналогичная картина была и по скорости, правда, лишь в том случае, если на «мессере» отсутствовала система MW-50.

В общем, Ла-5ФН оказался весьма удачной машиной, но значение этого фактора для общей обстановки на фронтах в 1943 году, к сожалению, было невелико. Ведь из-за дефицита моторов М-82ФН, которые медленно и трудно внедрялись в производство, до конца года авиазаводы смогли выпустить всего лишь 429 таких самолетов, или около 3% от общего объема выпуска истребителей в СССР за этот год. За тот же период Ла-5 и Ла-5Ф было построено 4619 штук, то есть в 11 раз больше, а безнадежно устаревших ЛаГГ-3 — в 2,5 раза больше!

Одновременно с появлением на фронте первых Ла-5 немцы ввели в бой против советских ВВС свой новый истребитель, оснащенный мотором воздушного охлаждения — «фокке-вульф» FW190. Возможно, это просто совпадение, однако на Западе такие машины воевали с середины лета 1941-го, а в России они появились только в сентябре 1942-го.

FW 190, спроектированный авиаконструктором Куртом Танком в 1939 году и запущенный в серию в 1941-м, представлял собой цельнометаллический свободнонесущий низкоплан с двухрядным 14-цилиндровым звездообразным двигателем BMW-801.

Первой модификацией «фокке-вульфа», попавшей на Восточный фронт, был FW 190A-3. На нем стоял мотор BMW-801D-2 с двухскоростным нагнетателем и непосредственным впрыском. Взлетная мощность 1720 л. с. (по другим данным — 1800 л. с), номинальная — 1590 л. с. на высоте 700 м и 1360 л. с. — на высоте 4100 м. На кратковременном «чрезвычайном режиме» мощность на одну минуту можно было повысить до 1820 л. с. на низких высотах и до 1490 л. с. на 6000 м.

Все модификации BMW-801 имели принудительное охлаждение, обеспечиваемое многолопастным вентилятором с приводом от коленвала. Это понижало КПД винтомоторной группы, отнимая у мотора часть мощности.

Очень важным достоинством BMW-801 было наличие так называемого центрального поста управления двигателем Kommandogerat. Это устройство в автоматическом режиме обеспечивало регулировку всех параметров работы мотора в зависимости от положения сектора газа. Автомат устанавливал давление наддува, опережение зажигания, состав топливо-воздушной смеси, переключал скорости нагнетателя и выставлял шаг винта.

На истребителях Лавочкина летчик был вынужден выполнять все эти действия вручную. Чтобы отрегулировать работу винтомоторной группы, ему приходилось сделать до шести точно скоординированных и последовательных движений, тогда как пилоту «фокке-вульфа» достаточно было для этого всего лишь передвинуть рычаг комплексного управления

двигателем.

В результате пилоты Ла-5 и Ла-5ФН, дабы не отвлекаться от ведения боя, обычно заранее выставляли ВМГ своих истребителей на некий «промежуточный» режим, не позволявший им достичь оптимальных характеристик, но зато не грозивший риском перегрева и отказа мотора. В общем, картина была похожа на ту, которая наблюдалась на «яках» до их оснащения автоматами АРТ-41. Это необходимо учитывать при сопоставлении полученных в полигонных условиях летно-технических данных советских и немецких машин.

Недостатком BMW-801 можно считать более высокую, чем у М-82ФН, абсолютную и удельную массу. Проще говоря, он был более тяжелым (почти на 100 кг) и при этом — менее мощным.

FW190А-3 обладал исключительно сильным для своего времени огневым потенциалом: состоявшим из двух синхронных пулеметов MG-17 перед кабиной, двух также синхронных авиапушек MG-151/20 в корневой части крыла и двух авиапушек MGFF во внешних частях крыла, стрелявших вне диска вращения винта. Масса секундного залпа достигала 5,45 кг, то есть в три с лишним раза больше, чем у Vf 109G-2 или Як-9Д, и вдвое больше, чем у Ла-5ФН. К началу 1943 года огневая мощь «фокке-вульфа» была рекордной для истребителей, воевавших на Восточном фронте. Этот собственный рекорд ему предстояло побить еще не раз... Боекомплект MG-151/20 с ленточным питанием состоял из 250 снарядов, пушки MGFF с барабанным магазином — из 55 снарядов, а пулемета MG-17 — из 1000 патронов. Столь мощное вооружение было особенно эффективно против штурмовиков и бомбардировщиков.

Кроме высокой огневой мощи, FW 190А-3 отличался неплохой пассивной защитой. Цельнометаллический планер «фокке-вульфа» сам по себе имел более высокую боевую живучесть, чем смешанная или деревянная конструкция советских истребителей. Кроме того, бензобаки немецкой машины были компактно размещены в фюзеляже под кабиной, а значит, они обладали меньшей площадью поражаемой поверхности, чем плоские крыльевые бензобаки «лавочкиных» и «яков». Помимо бронеспинки толщиной 8 мм, пилота сзади-сверху защищал 14-миллиметровый бронезаголовник, а спереди — 57-миллиметровое наклонное бронестекло, площадь которого была вдвое больше, чем на Як-1, Як-9 или Ла-5. За бронеспинкой стояла дополнительная пятимиллиметровая бронеплита. Маслобак и кольцевой маслорадиатор, размещенные между блоком цилиндров двигателя и вентилятором, прикрывали два броневых кольца: переднее, более узкое, толщиной 5 мм, и заднее, трехмиллиметровое. Эти кольца могли защитить от пуль, попавших по касательной, и от осколков зенитных снарядов.

Относительно тяжелый мотор, мощное вооружение и более центнера брони в конструкции сделали взлетную массу FW 190А-3 весьма высокой — 3800 кг. Столь же высокой получилась и удельная нагрузка на площадь — 208 кг/кв. м, что далеко не лучшим образом сказалось на маневренности. Согласно отчету об испытаниях в НИИ ВВС трофейного FW 190F-4 (эта модификация была идентична А-3 по всем параметрам, отличаясь лишь типом радиостанции и возможностью установки системы MW-50), минимальное время виража немецкого истребителя на высоте 2500 м и без щитков составляло 29 секунд, а с выпущенными щитками — 26. Возможно, эти данные слегка занижены, поскольку испытывалась не новая машина, к тому же совершившая вынужденную посадку, и все же они не оставляют сомнений в том, что на виражах «фокке-вульф» вел себя хуже «мессершмитта» и всех современных ему советских истребителей, включая даже ЛаГГ-3. Неважную горизонтальную маневренность FW 190А-3 и тенденцию к сваливанию на виражах также отмечали англичане, которые в 1942 году провели у себя испытания трофейной машины. Правда, FW 190 за счет высокой эффективности элеронов продемонстрировал хорошую скорость крена, позволявшую летчику быстро делать бочки и вводить самолет в вираж.

По энерговооруженности «фокке-вульф» также проигрывал Ла-5Ф и Ла-5ФН, но превосходил истребители Яковлева, за исключением Як-3 и Як-9У. На одну лошадиную силу мощности двигателя у него приходилось 2,38 кг взлетного веса.

Максимальная скорость FW 190А-3/А-4 равнялась 560 км/ч на высоте одного километра и 630 км/ч на шести километрах. Согласно немецким сведениям, минутный «чрезвычайный форсаж» позволял повисить эти значения до 590 и 660 км/ч. Правда, к данным цифрам следует относиться скептически, поскольку из-за невысоких разгонных характеристик «фокке-вульфа»

(от 0,7 до 0,95 максимальной скорости он разгонялся в горизонтальном полете более минуты) достичь таких показателей в реальных боевых условиях было проблематично.

До высоты 3500 — 4000 метров Ла-5Ф мог догнать и перегнать «фокке-вульф», летящий на номинальном режиме, однако далее мощность двигателя нашего истребителя начинала снижаться и преимущество переходило к «немцу». Як-9 имел незначительное отставание от FW 190 также примерно до 4000 метров, затем противник с каждым метром высоты становился быстрее, а скорость «яка», наоборот, падала. На высотах свыше 4500 м «фокке-вульф» был недосыгаем как для Ла-5Ф, так и для Як-9 с мотором ВК-105ПФ. Из всех советских истребителей 1943 года только Ла-5ФН обладал преимуществом в скорости над FW190А во всем диапазоне высот.

Хуже для тяжелого «немца» обстояли дела со скороподъемностью. По этому показателю он на высотах до 5000 м уступал всем нашим истребителям, выпускавшимся в 1943 году, за исключением ЛаГГ-3. Особенно сильным было отставание от Ла-5ФН. Положение немного спасал форсажный режим, с помощью которого «фокке-вульф» в диапазоне 3000 — 5000 м мог оторваться от «Яков» и Ла-5. FW 190 за счет своего веса и неплохой аэродинамики быстрее, чем наши истребители, разгонялся на пикировании. Благодаря этому его пилот, имея запас высоты, мог выйти из боя и оторваться от противника. Но с другой стороны «фокке-вульф» не мог столь же резко, как «яки» или Ла-5, «ломать траекторию» при выходе из пике, то есть немецкому летчику приходилось раньше начинать выводить машину во избежание риска врезаться в землю.

Подытоживая, можно сделать вывод, что на малых и средних высотах летные характеристики советских истребителей образца 1943 г. теоретически позволяли им на равных драться с «фокке-вульфом», однако на стороне пилотов FW 190 было превосходство в вооружении, защищенности и удобстве управления силовой установкой своих самолетов.

К достоинствам «фокке-вульфа» можно отнести надежную радиостанцию FuG 16, включавшую блок радиополукомпаса ZUG 16 (которого в те времена не было на наших машинах), беспереpletный фонарь кабины с хорошим обзором во все стороны, а также высококачественный коллиматорный прицел Revi 16В. Серьезным недостатком, также, как и на «лавочкиных», являлась высокая температура в кабине, которая в летние месяцы порой достигала 45 градусов.

В апреле 1943 года немцы запустили в серию новую модификацию «фокке-вульфа» — FW 190А-5. На ней с целью уменьшения вибраций и улучшения центровки поставили новую, более жесткую и удлиненную на 15 см мотораму. Смещение двигателя вперед попутно позволило немного улучшить температурный режим в кабине. Для А-5 было разработано большое количество «модифицирующих комплектов», позволявших переоборудовать его в истребитель-бомбардировщик, разведчик, штурмовик и ночной истребитель.

В июле того же года появился FW190А-6, на котором вместо устаревших крыльевых авиапушек MGFF с низкой скорострельностью и ограниченным боекомплектом установили более скорострельные пушки MG-151/20 с ленточным питанием и боезапасом по 125 снарядов на ствол. От этой замены масса секундного залпа возросла до 7,02 кг. Взлетная масса А-6 также выросла до 3900 кг, но летные характеристики практически не изменились по сравнению с предыдущими вариантами.

В феврале 1944 года начался выпуск самой массовой версии «фокке-вульфа» — FW 190А-8. Ее вооружение снова усилили путем замены фюзеляжных пулеметов MG-17 на крупнокалиберные MG-131. Масса секундного залпа увеличилась до 7,69 кг, а взлетная масса самолета — до 4385 кг. В связи с ростом взлетного веса шасси также было усилено. Значения максимальной скорости по высотам у новой модификации остались на прежнем уровне, но маневренность и скороподъемность еще более ухудшились. Фактически А-8 представлял собой «летающую зенитную батарею» для перехвата тяжелых бомбардировщиков и был плохо приспособлен для боев с истребителями. Особенно это относится к субмодификациям FW 190А-8/R1 и FW 190А-8/R2. У первого из них вместо двух внешних крыльевых пушек MG-151/20 стояли четыре таких орудия в подкрыльевых контейнерах, а у второго — две 30-миллиметровые пушки МК-108. Масса этих машин достигала 4,5 тонны, а максимальная скорость не дотягивала до 600 км/ч.

Огневая мощь этих истребителей была избыточна для Восточного фронта, поэтому использовали их в основном на Западе и в тыловой ПВО. Зато на Востоке активно применялись штурмовые и бомбардировочные модификации «фокке-вульфа» — FW 190F и FW190G.

FW190F-1 создали в конце 1942 года на базе FW190A-4. Консольные пушки были сняты, а на их месте под крыльями укреплены четыре пилон ЕТС-50 для 50-килограммовых бомб. Под фюзеляжем установили пилон ЕТС-501, на который можно было подвесить 500-килограммовую или 250-килограммовую бомбу, либо — через переходник ER-4 — четыре 50-килограммовых бомбы.

Днище фюзеляжа в районе бензобаков прикрыли 5-миллиметровой броней для защиты от пуль и осколков зенитных снарядов. Из такой же брони сделали щитки, прикрывающие колеса шасси, а откидные створки нижней части капота двигателя выполнили из 6-миллиметровой брони.

FW 190F-2 выпускался с весны 1943 г. на базе FW 190A-5, отличаясь от него теми же особенностями, что и F-1 от A-4. Летом того же года начался выпуск FW190F-3 (базовая модель FW 190A-6). На нем впервые установили увеличенный, как бы слегка раздутый фонарь кабины, обеспечивавший лучший обзор в стороны и вниз при атаках наземных целей. В дальнейшем такой фонарь стал отличительным признаком всех ударных модификаций «фокке-вульфа». Для F-3 был характерен подфюзеляжный держатель ЕТС-250 для одной 250-килограммовой бомбы или 300-литрового ПТБ. Как правило, его дополняли подкрыльевые пилоны ЕТС-50.

Рассмотрим на примере F-3 лётно-технические данные ранних штурмовых модификаций FW 190. Стандартная взлётная масса машины составляла 4400 кг, максимальная с бомбовой нагрузкой — 4950 кг. Максимальная скорость без внешних подвесок — 547 км/ч у земли и 630 км/ч на высоте 5500 м, то есть она была примерно такой же, как и у базовой истребительной модификации. Но наивысшее значение скороподъёмности равнялось всего 10,7 м/с, а это значит, что даже для «пустого» F-3 бой на вертикалях был противопоказан. Ну а на горизонталях любые модификации «фокке-вульфа» отнюдь не блистали. Таким образом, единственное, на что мог рассчитывать пилот FW 190F при встречах с советскими истребителями образца 1943 — 1944 годов — это одна внезапная атака и уход за счёт скорости. Против Як-1, Як-7, Як-9, Ла-5 и ЛаГГ-3 подобная тактика могла принести успех.

С 250-килограммовой бомбой под фюзеляжем скорость «фокке-вульфа» у земли снижалась до 520 км/ч, а на высоте — до 580. Надо заметить, что для бомбардировщика такие показатели выглядели весьма неплохо. Они позволяли, имея запас высоты, удрать от большинства наших истребителей и донести боевую нагрузку до цели.

В начале 1944 года пошла в серию очередная бомбардировочная модификация F-8, сделанная на основе планера А-8 с крупнокалиберными пулеметами под капотом. На ней опять появился подфюзеляжный пилон ЕТС-501 в комплекте с четырьмя подкрыльевыми бомбодержателями ЕТС-50 или более новыми ЕТС-71.

Параллельно с фронтовыми истребителями-бомбардировщиками серии «F» на базе «фокке-вульфа» выпускались дальние истребители-бомбардировщики серии «G». У них еще более облегчили стрелковое вооружение, убрав синхронные пулеметы и оставив только две пушки MG-151 в центроплане (впрочем, даже такое «слабое» вооружение по огневой мощи не уступало Ла-5 и превосходило стандартный Як-9 с одной пушкой и одним пулеметом).

FW 190G-3 и G-4, выпускавшиеся с лета 1943-го, в дополнение к радиостанции и радиополукомпасу комплектовались автопилотом PKS-11, а на FW 190G-8 (в серии с сентября 1943 г.) начали устанавливать систему MW-50.

FW 190G были оборудованы подфюзеляжным бомбовым пилоном ЕТС-501 и двумя подкрыльевыми ЕТС-250. Таким образом, они могли нести 500-килограммовую бомбу и два 300-литровых подвесных бензобака. При «работе» на малую дальность на подкрыльевые пилоны иногда вешали 250-килограммовые бомбы, в результате чего масса боевой нагрузки достигала одной тонны. Рассматривать ТТХ нагруженного подобным образом «фокке-вульфа» в сравнении с «яками» и «Лавочкиными» бессмысленно, поскольку это уже не истребитель, а бомбардировщик. Но, освободившись от бомб, он в принципе мог вступить в воздушный бой, и в этом случае его характеристики примерно соответствовали лётным данным «фокке-вульфа» серии «А», так как увеличение веса из-за дополнительного бронирования и ухудшение

аэродинамики за счет бомбовых пилонов частично компенсировались облегчением стрелкового вооружения.

С лета 1943 года истребительно-бомбардировочные модификации «фокке-вульфа» активно применялись в России, причем их процент в общем количестве немецких боевых самолетов непрерывно возрастал. С середины 1944-го они стали основной ударной силой Люфтваффе на фронте и в ближнем тылу советских войск, постепенно вытесняя с этой роли двухмоторные бомбардировщики и пикировщики Ju 87 Stuka. Необходимо отметить, что немцы не считали FW 190F и G истребителями, поскольку эти самолеты входили в состав так называемых ударных групп (Schlachtgruppen), предназначенных для атак наземных целей. Но наши летчики обычно не видели разницы между ними и чисто истребительными модификациями «фокке-вульфа», да и заметить такую разницу, особенно, если FW 190F или G летел без бомб, было почти невозможно. В этом кроется одна из причин довольно большого несоответствия между числом немецких истребителей, сбитых в 1943 — 1944 годах согласно докладам советских пилотов, и признанным немцами числом потерь своих истребителей на Восточном фронте за данный период.

Последней истребительной модификацией «фокке-вульфа», успевшей принять участие в войне, стала FW 190D-9 (прозвище «Дора»), производство которой началось в сентябре 1944 года. Фактически это был уже другой самолет, хотя фирма решила оставить за ним прежний цифровой индекс, заменив только букву. Его главное отличие от предыдущих модификаций — двухрядный двигатель жидкостного охлаждения «Юнкере» Jumo-213A-1 с круглым лобовым радиатором, придавший «доре» характерную вытянутую форму. От предыдущих модификаций самолет унаследовал автомат регулировки двигателя Kommandogerat.

Чтобы компенсировать удлинение носовой части на 60 см, в хвосте фюзеляжа, перед килем сделали 45-сантиметровую вставку. Шасси в очередной раз усилили, размер стабилизатора слегка увеличили. В ходе серийного производства на самолет начали устанавливать выпуклый фонарь по типу бомбардировщиков серии «F».

Стрелковое вооружение D-9 аналогично FW 190F-8 — две синхронные MG-151/20 в корне крыла и два пулемета MG-131 перед кабиной. Боекомплект — по 250 снарядов на пушку и по 475 патронов на пулемет. Под фюзеляжем можно было подвесить универсальный пилон ETC-503 для 500-килограммовой бомбы или ПТБ.

Взлетная мощность Jumo-213A-1 — 1780 л. с, номинальная на высоте 5500 м — 1600 л. с. Включение системы MW-50 повышало мощность до 2240 л. с. на взлете и до 2000 л. с. на высоте 3400 м. Удельная нагрузка на мощность составляла у D-9 2,62 кг/л. с. на номинальном режиме и 2,1 кг — на форсаже. Как видим, «бесфорсажное» значение этого параметра довольно высокое — больше чем у «мессершмитта», Як-3 и Ла-5ФН, а потому на номинальном режиме летные данные «доры» по меркам 1944 года нельзя назвать выдающимися.

Без MW-50 FW 190D-9 развивал скорость 530 км/ч у земли и 630 км/ч на высоте 6000 м. Форсаж повышал скорость у земли до 570 км/ч, а на высоте 6600 м — до 700 км/ч.

Скороподъемность у земли оценивалась в 16,7 м/с. Это, конечно, больше, чем у FW-190A или Як-9, но меньше, чем у Ла-5ФН и Як-3, которым «дора» без MW-50 проигрывала на всех высотах до 6000 м.

Рост взлетной массы до 4200 кг при сохранении прежней площади крыла, доставшегося «доре» без изменений от предыдущих модификаций, привел к тому, что удельная нагрузка на площадь несущей поверхности у нее составляла весьма солидную величину — 237 кг/кв. м, а это весьма негативно сказалось на маневренности. Впрочем, к моменту появления D-9 на фронте немецкие летчики уже давно избегали боев на горизонталях.

FW 190D-9 вступили в бой на Западном фронте в октябре 1944 года, а на советско-германском они появились в начале 1945-го. Их появление практически не повлияло на баланс сил в воздушном противоборстве.

Во-первых, этих машин было мало (всего построено около 700 штук, большинство из которых воевали на Западе), а во-вторых, они не обладали сколь-нибудь заметным преимуществом над советскими истребителями новых типов ни по одному из летно-тактических данных, за исключением огневой мощи. Тем более что еще в сентябре 1944 года на северо-западный участок советско-германского фронта прибыл первый полк,

вооруженный истребителями Ла-7, которые составили достойную конкуренцию не только «доре», но всем остальным немецким поршневым истребителям.

Ла-7 (первоначальное название «Ла-5 эталон 1944 года») являлся, пожалуй, одним из высших достижений советского авиастроения за годы войны. Фактически это был усовершенствованный Ла-5ФН с тем же двигателем, но с целым рядом улучшений в конструкции планера, которые позволили облагородить аэродинамику и снизить вес, а значит — повысить летные данные.

На самолете установили вместо деревянного металлический лонжерон крыла со стальными полками и дюралевой стенкой, что сразу же дало экономию в весе на 80 кг.

Чтобы снизить площадь миделя (максимального поперечного сечения) машины, маслорадиатор перенесли из-под капота за кабину, а воздухозаборники двигателя разместили в передней кромке корневой части крыла. Установили дополнительные щитки шасси, полностью закрывающие колеса в убранном положении. Наконец, провели полную внутреннюю герметизацию фюзеляжа.

Все эти меры позволили опытному самолету достичь на испытаниях скорости 680 км/ч на высоте 6000 м. Серийные Ла-7 развивали на номинальном режиме 580 — 585 км/ч у земли, 635 — 640 км/ч на высоте 2000 м и до 660 км/ч на высоте 6000 м. Скороподъемность до 3000 м находилась в пределах 17,6 — 17,8 мс. На форсаже самолет разгонялся у земли до 613 км/ч и набирал высоту со скоростью 22,7 мс. Таким образом, на малых высотах Ла-7 продемонстрировал феноменальный для советской машины результат: он даже на номинальном режиме мотора развил более высокую максимальную скорость, чем новейший FW 190D-9 — на форсаже, с применением впрыска водно-метаноловой смеси! А если опытный пилот «ла седьмого», хорошо владеющий своим самолетом, сам включал форсаж, то на высотах до 2000 метров немецкий летчик на «доре» не имел против него никаких шансов.

Вооружение Ла-7 осталось тем же, что и у Ла-5ФН — две синхронные пушки ШВАК (вариант с тремя такими пушками пошел в серию уже после войны). Сохранился и главный недостаток — высокая температура в кабине, причем на Ла-7 температурный режим осложнялся еще и тем, что под полом кабины проходил трубопроводе горячим маслом к маслорадиатору. Небольшой вентиляционный воздухозаборник, установленный над лобовым стеклом, полностью проблему не решил: все равно летом при работе мотора на полных оборотах температура в кабине поднималась до 45 — 50 градусов, значительно осложняя и без того нелегкую работу пилота.

Выпуск Ла-7 в 1944 году составил 2238 штук. За тот же период Ла-5Ф было выпущено 3503 штуки, а Ла-5ФН — 323 экземпляра. В 1945 году из истребителей Лавочкина строились только Ла-7.

Подведение итогов надо начать с того, что Советский Союз вступил в войну с многочисленной, но технически отсталой истребительной авиацией. Эта отсталость была, в сущности, явлением неизбежным для страны, лишь недавно вступившей на путь индустриализации, который западноевропейские государства и США прошли еще в XIX веке. К середине 20-х годов XX столетия СССР представлял собой аграрную страну с наполовину неграмотным, в основном — сельским населением и мизерным процентом инженерно-технических и научных кадров. Авиастроение, моторостроение и цветная металлургия находились в зачаточном состоянии. Достаточно сказать, что в царской России вообще не выпускали шарикоподшипников и карбюраторов для авиадвигателей, авиационного электрооборудования, контрольных и аэронавигационных приборов. Алюминий, покрышки колес и даже медную проволоку приходилось закупать за границей.

За последующие 15 лет авиапромышленность вместе со смежными и сырьевыми отраслями была создана практически с нуля, причем одновременно со строительством крупнейшего в мире на тот момент военно-воздушного флота.

Разумеется, при столь фантастических темпах развития серьезные издержки и вынужденные компромиссы были неизбежны, ведь опираться приходилось на доступную материальную, технологическую и кадровую базу.

В наиболее тяжелом положении находились самые сложные наукоемкие отрасли — двигателестроение, приборостроение, радиоэлектроника. Надо признать, что преодолеть

отставание от Запада в этих областях Советский Союз за предвоенные и военные годы так и не смог. Слишком велика оказалась разница в «стартовых условиях» и слишком короток срок, отпущенный историей. Вплоть до конца войны у нас выпускались моторы, созданные на базе закупленных еще в 30-е годы зарубежных образцов — «Испано-Сюизы», BMW и «Райт-Циклона». Их многократное форсирование приводило к перенапряжению конструкции и неуклонному снижению надежности, а довести до серийного производства собственные перспективные разработки, как правило, не удавалось. Исключением стал М-82 и его дальнейшее развитие М-82ФН, благодаря которому родился, пожалуй, лучший советский истребитель времен войны — Ла-7.

Не смогли в Советском Союзе наладить за годы войны серийный выпуск турбокомпрессоров и двухступенчатых нагнетателей, многофункциональных приборов двигательной автоматики, подобных немецкому «коммандогерату», мощных 18-цилиндровых моторов воздушного охлаждения, благодаря которым американцы преодолели рубеж в 2000, а затем и в 2500 л. с. Ну а работами по водно-метанольному форсированию двигателей у нас по большому счету никто всерьез не занимался. Все это сильно ограничивало авиаконструкторов в создании истребителей с более высокими, чем у противника, летно-техническими данными.

Не менее серьезные ограничения накладывала необходимость использования древесины, фанеры и стальных труб вместо дефицитных алюминиевых и магниевых сплавов. Непреодолимая тяжесть деревянной и смешанной конструкции вынуждала ослаблять вооружение, ограничивать боекомплект, уменьшать запас топлива и экономить на бронезащите. Но иного выхода просто не было, ведь в противном случае не удалось бы даже приблизить летные данные советских машин к характеристикам немецких истребителей.

Отставание в качестве наше авиастроение долгое время компенсировало за счет количества. Уже в 1942 году, несмотря на эвакуацию 3/4 производственных мощностей авиапрома, в СССР произведено на 40% больше боевых самолетов, чем в Германии. В 1943 году Германия предприняла значительные усилия для наращивания выпуска боевых самолетов, но тем не менее Советский Союз построил их больше на 29%. Только в 1944 году Третий рейх путем тотальной мобилизации ресурсов страны и оккупированной Европы сравнялся с СССР по производству боевых самолетов, однако в этот период немцам приходилось задействовать до 2/3 своей авиации на Западе, против англо-американских союзников.

Кстати, заметим, что на каждый выпущенный боевой самолет в СССР приходилось в 8 раз меньше единиц станочного парка, в 4,3 раза меньше электроэнергии и на 20% меньше рабочих, чем в Германии! Причем более 40% рабочих советского авиапрома в 1944 году составляли женщины, а свыше 10% — подростки до 18 лет.

Приведенные цифры свидетельствуют о том, что советские самолеты были проще, дешевле и технологичнее немецких. Тем не менее к середине 1944 года лучшие их образцы, такие, как истребители Як-3 и Ла-7, по целому ряду летных параметров превосходили однотипные с ними и современные им германские машины. Сочетание достаточно мощных моторов с высокой аэродинамической и весовой культурой позволило добиться этого, несмотря на применение архаичных материалов и технологий, рассчитанных на простые условия производства, устаревшее оборудование и малоквалифицированные рабочие кадры.

Мне могут возразить, что названные типы в 1944 году составляли всего 24,8% от общего объема выпуска истребителей в СССР, а остальные 75,2% приходились на самолеты более старых типов с худшими летными данными. Можно вспомнить также и то, что немцы в 1944-м уже активно развивали реактивную авиацию, добившись в этом немалых успехов. Первые образцы реактивных истребителей были запущены в серийное производство и начали поступать в строевые части.

Тем не менее прогресс советского авиастроения в сложные военные годы неоспорим. И главное его достижение в том, что нашим истребителям удалось отвоевать у противника малые и средние высоты, на которых действовали штурмовики и ближние бомбардировщики — основная ударная сила авиации на линии фронта. Этим была обеспечена успешная боевая работа «илов» и Пе-2 по немецким оборонительным позициям, узлам сосредоточения сил и транспортным коммуникациям, что, в свою очередь, способствовало победоносному наступлению советских войск на заключительном этапе войны.

*Вячеслав Кондратьев*

## Избранные приказы НКО, относящиеся к ВВС<sup>1</sup>

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГЛАВНОГО ВОЕННОГО СОВЕТА РККА ОБ АВАРИЙНОСТИ В ЧАСТЯХ ВВС РККА

Несмотря на то, что ЦК ВКП(б) и Правительство в 1932 г., а затем в 1936 г. поставили перед ВВС РККА во всем объеме вопрос о борьбе с аварийностью, за последние два года аварийность не только неснизилась, но значительно возросла, особенно в январе, феврале и первой половине марта 1938 г.

В 1937 г. количество чрезвычайных происшествий в ВВС по сравнению с 1936 г. увеличилось: а) по авариям на 80%, б) по катастрофам на 70%.

Такой огромный рост аварий и особенно катастроф показывает, что исчерпывающие по своей конкретности и точности решения Центрального Комитета ВКП(б), Правительства и приказы народного комиссара обороны Союза ССР о ликвидации катастроф и максимальном снижении аварий остаются невыполненными.

Это же говорит и о том, что вышестоящие начальники не проверяют систематически исполнение указаний и требований о путях и средствах борьбы с авариями и катастрофами.

По поручению Центрального Комитета ВКП(б) и Правительства Главный военный совет РККА 20 — 22 марта провел специальное совещание авиационных командиров, политработников, инженеров и техников, на котором всесторонне были обсуждены причины аварий и катастроф и предложения о необходимых мероприятиях по их ликвидации.

Характер целого ряда катастроф и аварий 1937 и 1938 гг. с полной очевидностью подтверждает о наличии актов вредительства и диверсий в авиачастях, летных школах ВВС РККА, а также и в авиапромышленности.

Акты вредительства и в целом недопустимо выросшая аварийность могут иметь место главным образом потому, что в военно-воздушных Силах РККА:

1. В ряде частей ослабла большевистская бдительность, плохо поставлена партийно-политическая работа. Не выкорчеванные полностью враги народа в такой обстановке ловко используют положение, продолжая творить свои преступные дела.

2. Несколько ослабла воинская дисциплина, в результате чего нарушаются приказы и уставы РККА, регламентирующие воинский порядок и взаимоотношения между начальниками и подчиненными. Появились расхлябанность и разгильдяйство, доходящие в отдельных случаях до обсуждения отдаваемых начальниками распоряжений. Имеют место случаи панибрательства и ложного демократизма.

3. Выдвинутые на руководящие должности преданные партии и рабочему классу молодые командные и политические кадры, обладая высокими личными качествами, в большинстве не имеют еще практического опыта по руководству частями и соединениями, не могут сосредоточить основного внимания и времени на главнейших вопросах—личном руководстве боевой подготовкой.

Нередко случаи, что и сами они не являются еще образцом дисциплинированности. Недостаточная требовательность этих товарищей в ряде случаев доходит до явного попустительства — нарушения уставов, инструкций и руководств (летная и служебная расхлябанность, недисциплинированность).

Эти молодые командиры нуждаются в непрерывной помощи, руководстве и

---

<sup>1</sup> Цитируются по: Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР. Т. 13(2 — 1). — М.: ТЕРРА, 1994.; Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР (22 июня 1941 г. — 1942 г.) Т. 13 (2 — 2). — М.: ТЕРРД 1997. — 448 с.; Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР (1943 — 1945 гг.). — Т. 13(2 — 3) — М.: ТЕРРА, 1997. — 456 с. Цитируются по: Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР. Т. 13(2 — 1). — М.: ТЕРРА, 1994.; Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР (22 июня 1941 г. — 1942 г.) Т. 13 (2 — 2). — М.: ТЕРРД 1997. — 448 с.; Русский архив: Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР (1943 — 1945 гг.). — Т. 13(2 — 3) — М.: ТЕРРА, 1997. — 456 с.

большевистском воспитании со стороны старших начальников по командной и политической линии.

4. Плохо изучается личный состав; в подготовке, особенно молодых летчиков, отсутствует индивидуальный подход. Имеют место факты недовыучки и перескакивания.

5. Плохо еще поставлен уход, эксплуатация и бережение материальной части. Приказ НКО СССР от 25.05.37 г. за № 071 \*, регламентирующий порядок по предотвращению возможных актов диверсии на материальной части, выполняется формально и систематически нарушается, причем многие командиры просто не знают этого приказа.

6. Неудовлетворительно организуется летная работа с грубейшим нарушением основных требований Наставления по производству полетов и аэродромного распорядка.

7. Требования приказа НКО СССР № 016 и № 0111 \*\* о тщательном анализе и учете метеорологической обстановки при организации и выполнении летной работы не выполняются.

8. В ряде частей отсутствуют ремонтные органы, остро ощущается недостаток запасных частей и ремонтного инструмента в одном месте и избыток в другом. Существующие ремонтные мастерские зачастую никем не руководятся. Качество ремонта в ряде мастерских плохое, а в отдельных случаях ремонт выполнялся явно вредительски.

9. Командующие ВВС округов и УВВС РККА не организовали конкретной помощи молодым командирам и частям в деле боевой и летной подготовки.

10. Слаб контроль со стороны вышестоящих начальников и их штабов (до УВВС РККА включительно) за точным проведением в жизнь постановлений ЦК ВКП(б) и СНК СССР и приказов НКО Союза ССР по борьбе с аварийностью и точным применением в повседневной практике существующих уставов и наставлений.

11. Аварийность в частях, округах и УВВС РККА расследуется и изучается формально, иногда (нередко) легкомысленно и преступно делаются поспешные и необоснованные выводы, а это увеличивает число аварий и катастроф «по неустановленным причинам». Причины мелких поломок выявляются и изучаются недостаточно.

12. Военная приемка на заводах (21-й и 1-й заводы) по самолетам И-16 и Р-зет при наличии вредительства на этих заводах не справилась со своей задачей, в результате чего в Военно-Воздушные Силы РККА поступает материальная часть с производственными дефектами и наличием вредительства...

Ф. 4, оп. 15, д. 18, л. 4—7. Типогр. экз.

## **ПРИКАЗ О МЕРАХ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ В ЧАСТЯХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА**

*№ 070 от 4 июня 1939 г.*

16—17 мая с. г. Главный военный совет Рабоче-Крестьянской Красной Армии с участием военных советов и командующих воздушными силами ЛВО, БОВО, КОВО, ХВО, военных советов АОН, специально вызванных командиров и комиссаров авиабригад, авиаполков и эскадрилий заслушал и обсудил доклад начальника Военно-Воздушных Сил РККА о мерах борьбы с катастрофами и летными происшествиями и об улучшении организации летной подготовки в Военно-Воздушных Силах.

В результате обсуждения этого вопроса Главный военный совет устанавливает:

Число летных происшествий в 1939 году, особенно в апреле и мае месяцах, достигло чрезвычайных размеров. За период с 1 января до 15 мая произошло 34 катастрофы, в них погибло 70 человек личного состава. За этот же период произошло 126 аварий, в которых разбит 91 самолет. Только за конец 1938 и первые месяцы 1939 гг. мы потеряли 5 выдающихся летчиков — Героев Советского Союза, 5 лучших людей нашей страны — тт. Бряндинского, Чкалова, Губенко, Серова и Полину Осипенко.

Эти тяжелые потери, как и подавляющее большинство других катастроф и аварий, являются прямым результатом: а) преступного нарушения специальных приказов, положений, летных наставлений и инструкций; б) крайне плохой работы командно-политического состава воздушных сил и военных советов округов и армий по воспитанию летно-технических кадров

авиачастей; в) плохо организованной и еще хуже проводимой плановости и последовательности в учебно-боевой подготовке авиационных частей; г) неумения старших начальников и комиссаров наладить летно-техническую подготовку с каждым экипажем и летчиком в отдельности в соответствии с уровнем их специальных познаний, подготовленности, индивидуальными и специфическими их способностями и качествами; д) все еще неудовлетворительного знания личным составом материальной части и, как следствие этого, плохой ее эксплуатации и е) самое главное, недопустимого ослабления воинской дисциплины в частях Военно-Воздушных Сил и расхлябанности, к сожалению, даже среди лучших летчиков, не исключая и некоторых Героев Советского Союза.

Подтверждением всего сказанного служит буквально всякая катастрофа и происшествие, так как при самом беглом ознакомлении с ними, как правило, причиной является или недисциплинированность и разболтанность, или невнимательное и недопустимо халатное отношение к своим обязанностям летно-подъемного и технического состава.

Вот наиболее тяжелые катастрофы и аварии за последнее время.

1. В конце прошлого года в полете на место посадки экипажа самолета «Родина» произошло столкновение двух самолетов «Дуглас» и ТБ-3, в результате чего погибло 15 человек. В числе погибших был и командующий воздушными силами 2-й Отдельной Краснознаменной армии комдив Сорокин и Герой Советского Союза комбриг Бряндинский.

Командующий воздушными силами 2 ОКА Сорокин без какой бы то ни было надобности и разрешения центра, но с согласия командования 2 ОКА вылетел на ТБ-3 к месту посадки самолета «Родина», очевидно, с единственной целью, чтобы потом можно было сказать, что он, Сорокин, также принимал участие в спасении экипажа «Родина», хотя ему этого никто не поручал и экипаж «Родина» уже был обнаружен.

Вслед за Сорокиным на «Дугласе» вылетел Бряндинский, который также не имел на то ни указаний, ни права, целью которого были, очевидно, те же мотивы, что и у Сорокина.

Оба эти больших авиационных начальника, совершив проступок и самовольство, в дополнение к этому в самом полете проявили недисциплинированность и преступную халатность в летной службе, результатом чего и явилось столкновение в воздухе, гибель 15 человек и двух дорогостоящих самолетов.

2. Герой Советского Союза, известный всему миру своими рекордными полетами, комбриг В. П. Чкалов погиб только потому, что новый истребитель, который комбриг Чкалов испытывал, был выпущен в испытательный полет в совершенно неудовлетворительном состоянии, о чем Чкалов был полностью осведомлен. Больше того, узнав от работников НКВД о состоянии этого самолета, т. Сталин лично дал указание о запрещении т. Чкалову полетов впредь до полного устранения недостатков самолета, тем не менее комбриг Чкалов на этом самолете с не устраненными полностью дефектами через три дня не только вылетел, но начал совершать свой первый полет на новом самолете и новом моторе вне аэродрома, в результате чего, вследствие вынужденной посадки на неподходящей захлавленной местности, самолет разбился и комбриг Чкалов погиб.

3. Герой Советского Союза заместитель командующего ВВС БОВО полковник Губенко, прекрасный и отважный летчик, погиб потому, что производил на И-16 полет высшего пилотажа на недопустимо низкой высоте. Полковник Губенко, невзирая на свой высокий пост заместителя командующего воздушными силами военного округа, невзирая на то, что еще накануне своей гибели, проводя совещание с подчиненными ему командирами авиабригад по вопросам аварийности в воздушных силах, сам указывал на недисциплинированность как главную причину всех несчастий в авиации, допустил лично недисциплинированность, граничащую с преступлением. Полковник Губенко обратился к командующему войсками БОВО командарму 2-го ранга т. Ковалеву с просьбой разрешить ему полеты высшего пилотажа с использованием взлетных полос. Командующий Белорусским особым военным округом командарм 2-го ранга т. Ковалев категорически запретил полковнику Губенко летать. И все же Губенко не только грубо нарушил прямой приказ своего высшего и прямого начальника, но одновременно нарушил все приказы и наставления по полетам, начав высший пилотаж на недопустимо низкой высоте.

4. Два Героя Советского Союза — начальник летной инспекции ВВС комбриг Серов и инспектор по технике пилотирования МВО майор Полина Осипенко погибли потому, что

организация тренировки по слепым полетам на сборах для инспекторов по технике пилотирования, начальником которых являлся сам комбриг Серов, не была как следует продумана и подготовлена, а главное, полет комбрига Серова и майора Полины Осипенко, выполнявших одну из первых задач по полету под колпаком, производился на высоте всего лишь 500 — 600 метров вместо установленной для этого упражнения высоты не ниже 1000 метров. Это безобразное, больше того, преступное нарушение элементарных правил полетов, обязательных для каждого летчика, и начальников — в первую голову, и явилось роковым для Серова и Полины Осипенко.

Этот последний случай, так же, как и случай гибели Героя Советского Союза Губенко, является ярким свидетельством того, что нарушение правил полетной работы не может пройти безнаказанно ни для кого, в том числе и для самых лучших летчиков, каковыми в действительности и являлись погибшие товарищи Губенко, Серов и Полина Осипенко.

5. Однако недисциплинированность и распущенность настолько вкоренились среди летчиков, так велика эта болезнь, что, невзирая на частые и тяжкие катастрофы, результатом которых является гибель лучших наших людей, невзирая на это, всего лишь месяц примерно тому назад два Героя Советского Союза — командующий ВВС МВО комбриг Еременко и его заместитель полковник Осипенко в неурочное время вздумали произвести «показательный» воздушный бой над люберецким аэродромом и произвели его на такой недопустимо низкой высоте, позволили себе такое нарушение всех установленных правил и приказов, что только благодаря счастливой случайности этот, с позволения сказать, «показательный» бой закончился благополучно. Однако такие «показательные» полеты показывают лишь, что источником недисциплинированности, расхлябанности, воздушного лихачества и даже хулиганства являются не всегда худшие летчики и рядовые работники авиации. Вдохновителями и образцом недисциплинированности, как это видно из приведенных фактов, бывают и большие начальники, на обязанности которых лежит вся ответственность за воспитание летчиков и руководство их работой, которые сами обязаны быть и непременно образцом, и примером для подчиненных.

6. Ко всему сказанному необходимо отметить, что культурность летно-подъемного состава нашей авиации продолжает оставаться на весьма низком уровне. Замечание т. Сталина, сделанное им на заседании Главного военного совета, о том, что законы физики, механики и метеорологии летно-техническим составом плохо усвоены, их, этих законов, многие не знают, с этими законами природы не всегда и не все летчики считаются — это указание т. Сталина исключительно правильно определяет физиономию большого числа летно-подъемного и технического состава воздушных сил. Оно бьет прямо в цель.

У нашего летного состава не хватает постоянной, не показной, а подлинной внутренней подтянутости и внимания к своему делу, особенно в воздухе, где необходима высокая дисциплина, где летчик, штурман, радист, стрелок, бортмеханик обязаны быть всегда начеку, внутренне собранными, внимательными ко всему, что относится и к технике, к полету в целом. В полете летчик должен быть полностью внутренне отмотобилизованным.

Если хорошим безаварийным паровозным машинистом может быть только человек организованный, внимательный, знающий и любящий свое дело, то насколько же повышаются требования к летчику, который управляет не паровозом, движущимся по рельсам, а современным могущественным летным аппаратом, заключающим в себе сотни и тысячи механических лошадиных сил и развивающим огромную скорость в полете.

Все эти азбучные истины, к сожалению, забываются нашими летчиками, и за это многие из них платятся своей жизнью. И что самое тяжелое, старые, испытанные мастера летного дела не борются с отрицательными явлениями среди своих молодых сотоварищей и тем самым поощряют молодяк на поступки, совершенно нетерпимые в рядах бойцов нашей авиации.

До сих пор старший и средний командный состав в полетах не всегда является хорошим образцом, примером для подчиненных.

Все еще не организован сверху донизу настоящий действенный контроль за исполнением приказов по боевой подготовке личного состава.

7. Все еще среди летчиков наблюдаются чванство и зазнайство. Не воспитано у них уважение к инструкциям, наставлениям и приказам, точно регулирующим летную жизнь и

боевую подготовку летно-подъемного состава. Нередко большие, а за ними и малые начальники считают, что инструкции, уставы, наставления и положения написаны не для них, что они уже переросли эти наставления и приказы, что для них закон неписан. Опасность такой психологии усугубляется тем, что эти нездоровые факты имеют свою давность, и немало уже немолодых летчиков являются их вредными носителями.

8. Выдвинутые за последнее время в большом количестве на руководящую работу командиры звеньев, эскадрилий и полков пока еще не имеют организационных и командных навыков, а вышестоящие командиры и комиссары плохо руководят и не помогают этим в общем хорошим, талантливым людям поскорее стать подлинными организаторами и командирами нашей авиации.

9. Инспектора по технике пилотирования и инженеры по эксплуатации своей работой как следует не занимаются.

10. Документация полетов в строевых частях в большинстве ведется безобразно. По этой документации невозможно установить, в каком состоянии принят самолет летчиком от инженера и техника, что и как выполнил летчик и летнаб в полете и пр., все делается наспех, формально, как-нибудь.

11. Техника пилотирования летного состава во многих случаях весьма низкая.

12. Не организован контроль за техникой пилотирования в воздухе.

13. Плохо планируется боевая и техническая подготовка.

14. Знание личным составом материальной части систематически не проверяется, а между тем самолеты и моторы непрерывно модернизируются, вооружение меняется и совершенствуется.

15. Нет надлежащего систематического и действительного, не формального контроля за подготовкой материальной части к полетам.

16. К полету допускаются непроверенные машины, и виновные в этом не несут суровой ответственности.

17. Не внедрен как система осмотр летным составом перед полетом самолетов, и этого никто должным образом не контролирует.

18. Комиссары, политорганы и партийные организации ВВС не сделали всего необходимого, чтобы обеспечить строжайшую воинскую дисциплину и порядок в строевых частях авиации. Они не организовали авиационную общественность на жесточайшую борьбу со всем тем, что порождает аварийность и катастрофы в воздушном флоте, не воспитали членов партии, комсомольцев и беспартийных большевиков в духе требований приказов и наставлений, не воспитали у летчиков и инженерно-технического состава характер, выдержку и правдивость, которые так необходимы людям, работающим в воздушных силах.

Командиры и комиссары не воспитаны еще и сами как подлинные начальники, высокая требовательность которых к себе, к своим поступкам и действиям обязывала бы их быть столь же требовательными и беспощадными в проведении в жизнь положений, приказов и наставлений в отношении подчиненных им людей.

19. Школы и училища ВВС РККА не стали еще подлинными учебными заведениями, дающими полноценно подготовленных, грамотных, культурных и высокодисциплинированных командиров-летчиков.

В школах и училищах слаба строевая подготовка, неудовлетворительна дисциплина и плохо поставлена воспитательная работа.

20. Военные советы округов, армий, Военный совет ВВС РККА не занимались как следует авиационными частями, плохо боролись с авариями и катастрофами и не организовали в авиачастях высокой воинской дисциплины и порядка.

21. Летная инспекция ВВС РККА работала оторванно от Управления боевой подготовки, слабо руководила отработкой строевыми частями авиации очередных задач боевой подготовки и не дала положительных результатов в деле предупреждения летных происшествий.

22. Во исполнение решения Главного военного совета Рабоче-Крестьянской Красной Армии в целях искоренения безобразных явлений в Военно-Воздушных Силах РККА приводящих к большому количеству всякого рода происшествий, и установления твердой воинской дисциплины, организованности и порядка в частях и вузах ВВС РККА.

**Приказываю:**

1. Военным советам округов и армий систематически и непосредственно изо дня в день руководить жизнью, боевой и политической подготовкой частей Военно-Воздушных Сил. Установить порядок систематических посещений командующим и членами военных советов авиабригад, авиаполков и авиабаз. При посещении не ограничиваться беглым осмотром ангаров и любованием полетом асов, как это часто бывает, а подробно знакомиться с внутренней жизнью части и ходом боевой и политической учебы, давая на месте необходимые указания.

Заслушивать на заседаниях военных советов доклады командования авиабригад и даже авиаполков с содокладами инспекторов по технике пилотирования и лиц, кои специально выезжали в данную часть для инспектирования. Особенно это необходимо практиковать в отношении слабо подготовленных и аварийных частей. Почаще вызывать по конкретным вопросам не только командиров, комиссаров, инженеров и прочих начальников авиачастей, но и рядовых летчиков, если они могут быть полезными в деле улучшения боевой и политической подготовки и предупреждения аварий и происшествий в авиации или нужны для личных бесед и указаний.

2. Командующим ВВС округов, армий и военным советам АОН в июне месяце организовать в авиабригадах, полках 3-дневные сборы командиров, комиссаров и политработников частей и подразделений. На сборах еще раз просмотреть, обдумать планы и программы летной подготовки до конца 1939 года, сделав упор на организацию летной работы, дисциплину личного состава, строгий порядок на аэродромах в период полетов и вне полетов, на работу инженерно-технического состава, на материальную часть перед и после полетов.

3. С целью поднятия воинской дисциплины в частях ВВС: а) ввести со всем летно-техническим составом строевые занятия по два часа два раза в шестидневку; б) летный и технический состав во время учебного дня в расположении части должен ходить в строю под командой своих командиров. Военному совету ВВС разработать инструкцию и представить мне на утверждение.

4. Добиться в частях ВВС строжайшей воинской дисциплины и точного соблюдения всех установленных в РККА уставных положений. Потребовать от всего личного состава ВВС, начиная от рядового красноармейца и до командующего ВВС округа включительно, изучения и твердого знания не только уставов, наставлений и инструкций и положений, определяющих жизнь, боевую и политическую подготовку Военно-Воздушных Сил РККА, но и обязательное знание уставов строевого, внутренней службы и дисциплинарного.

5. Создать в Военно-Воздушных Силах четкие воинские взаимоотношения между начальниками и их подчиненными, в соответствии с требованиями уставов Красной Армии. Командирам и комиссарам непрерывно следить за выполнением этого моего указания. За невыполнение его наказывать в первую очередь начальника и комиссара, попустительствующих расхлябанности и ослаблению дисциплины.

6. Всем командирам и комиссарам ВВС лучше организовать, упорнее проводить воспитательную работу с подчиненным личным составом. Поставить во главу угла воспитательной работы постоянное требование твердого и неуклонного выполнения всех правил летной службы, изложенных в соответствующих приказах, наставлениях и инструкциях. Командиры и комиссары должны стать примером и образцом в деле выполнения всех правил и наставлений, приказов, инструкций, положений и уставов. Командиры и комиссары обязаны являть собой образцы дисциплинированности, внутренней подтянутости и подлинной сталинской выдержки и воли.

7. Одновременно с повышением качества воспитательной работы со всем командным составом авиации, и особенно командирами эскадрилий и звеньев, более решительно воздействовать на тех командиров и комиссаров, которые не являются примером для подчиненных и не следят за выполнением приказов, уставов и наставлений. Таких начальников необходимо в ближайшие два-три месяца поставить на их место, а безнадежных либералов и болтунов, невзирая на их заслуги в прошлом, отчислить из рядов авиачастей.

В системе воспитания личного состава широко использовать партийно-общественное воздействие, а также товарищеские суды чести. Особо строгие меры, вплоть до отстранения от занимаемой должности и отдачи под суд, принимать к командирам и комиссарам, которые

поражены зазнайством, чванством и не желают резко и в короткий срок покончить с этими недопустимыми для авиационных людей пороками.

8. Строжайшим образом соблюдать плановость и последовательность летной подготовки, точно выполняя требования об индивидуальном подходе к каждому экипажу при постановке ему учебного задания. По нескольку раз, если это требуется, тщательно проверять летчика в усвоении им задачи, контролировать его в процессе обучения не формально, для отбытия номера, а на живом деле, в работе.

Не допускать перескакивания через промежуточные упражнения даже и таким летчикам, которые могут казаться успевающими и не нуждающимися в долгой, последовательной и кропотливой подготовке. Эта категория несомненно способных и лучших людей больше всего и гибнет в катастрофах. Строго соблюдать основной принцип в обучении: переходить от простого к более трудному, а затем уж к сложному. Это нужно зарубить на носу каждому начальнику и комиссару, большому и маленькому.

9. Вся предполетная подготовка должна обеспечить твердое знание каждым экипажем учебного задания и порядка его выполнения на земле и в воздухе на каждый летный день.

Командиры и комиссары эскадрилий обязаны всегда проверять фактическую подготовленность экипажа к выполнению задания и ни в коем случае не выпускать в полет слабо подготовленных или по физическому состоянию не могущих выполнить задания.

Командиры и комиссары должны служить примером в знании материальной части, а те из них, кто летает лично, и в технике пилотирования и, как правило, лично отрабатывать одну задачу или упражнение по летной подготовке ранее подчиненного ему летного состава.

Каждую задачу или упражнение в частях начинать с показа ее летному составу самим командиром.

10. Помощники командиров авиабригад, полков и эскадрилий по эксплуатации должны организовать как следует практическое изучение материальной части летным составом, сосредоточив главное внимание на умелой, грамотной ее эксплуатации. Каждый летчик должен основательно знать материальную часть, на которой работает, и уметь проверить работу авиатехника. Перед каждым полетом летчик лично обязан проверить состояние своего самолета и убедиться в полной его исправности.

11. Инженеры авиационных частей, соединений и округов обязаны наладить оперативное руководство эксплуатационно-технической службой в частях, организацию полевого ремонта и специальной подготовки инженерно-технического состава.

Военному совету Военно-Воздушных Сил к 15 июня с. г. дать конкретные указания по организации полевого ремонта и обучению инженерно-технического состава, а также организации и проведению в жизнь контроля заточным выполнением этих указаний.

12. Командующим ВВС округов, армий и военным советам АОН создать условия, обеспечивающие систематическую конкретную помощь в организации летной работы тем частям, во главе которых поставлены недостаточно еще опытные молодые командиры. Посредством инструктивных занятий, личного показа, организации и проведения летного дня и систематического контроля за жизнью и работой частей готовить молодых командиров к умелому руководству и воспитанию своих подчиненных, выращивать из них подлинных организаторов и командиров нашей боевой авиации.

13. С целью повышения подготовки командиров эскадрилий и звеньев проводить с ними систематические командирские занятия, для чего отвести два дня в декаду. Военному совету ВВС к 10.6с. г. представить мне на утверждение план и программы этих занятий.

14. Воспретить под личную ответственность командиров и комиссаров соединений и частей выпуск в полет не только частей и подразделений, но и отдельных экипажей в заведомо опасную для полета погоду, установив, что по метеорологическим условиям существуют нелетные дни. Постепенной и последовательной тренировкой экипажей подготовить летчиков к умению летать в трудных метеорологических условиях.

15. Ввести в систему тренировку летчиков в полетах по приборам, как решающий вид летной подготовки для успешного выполнения задач и безопасности полета в сложных метеорологических условиях, поручая руководство этой подготовкой наиболее подготовленным, знающим дело командирам.

Летчиков, усвоивших полет в закрытой кабине (под колпаком), систематически тренировать и контролировать в пилотировании самолетов в облаках.

16. Полеты в закрытой кабине на самолетах И-16 и И-15 запретить, заменив полетами в облаках при облачности не ниже 1000 метров с заходом в облака не более чем на 200 метров.

17. Подготовку к полету в метеорологическом отношении проверять с такой же тщательностью, как все остальные основные элементы предполетной подготовки.

18. К производству фигур высшего и сложного пилотажа допускать только тех летчиков, которые подготовлены к этому и выдержали специальные испытания по теории, динамике и технике полета. Кроме того, этих летчиков подвергать психофизиологическим испытаниям и специальной медицинской проверке два раза в год, а в отдельных случаях — по мере надобности.

19. За безаварийность при полном выполнении плана учебно-боевой подготовки в распоряжение командиров частей и соединений ВВС РККА выделять следующий премиальный фонд: а) командирам частей (полка, авиабазы, отдельной эскадрильи, отряда, звена) — 0,5% заработной платы части; б) командиру авиабригады — 0,25% фонда заработной платы бригады.

20. В целях повышения боеготовности и уменьшения аварий по причине текучести личного состава выделить к 1.7.39 г. в каждом округе 75% авиабригад или эскадрилий, укомплектовать их до штата личным составом и материальной частью и стабилизировать весь состав этих частей, недопуская откомандирований и всяких перемещений по оргмероприятиям и для других целей.

21. Военному совету ВВС к 1.7.39 г. пересмотреть систему комплектования авиачастей летным составом и установить такой порядок, при котором строго учитывались бы индивидуальные способности каждого летчика при назначениях в тот или иной род авиации как при выпуске из школ, так и при переводах.

22. Летный состав, не отвечающий современным требованиям полетов на больших высотах и на скоростных самолетах, отобрать и направить на укомплектование инженерного и артиллерийского факультетов Военно-воздушной академии, а также использовать на штабной, политической и другой подходящей работе в Военно-Воздушных Силах.

Всех, кого нельзя использовать на этих работах, передать в Осоавиахим, ГВФ и в части ПВО. Отбор возложить на Военный совет ВВС и военные советы округов и к 15.7.39 г. представить мне на утверждение список отобранных с распределением их по новым назначениям.

23. Провести к 20.6.39 г. во всех частях ВВС отбор летчиков, слабо подготовленных в летном отношении, создав из них особые группы под руководством наиболее опытных командиров, обладающих хорошими инструкторскими навыками. Отбор возложить на командиров и комиссаров полков и бригад.

24. Для улучшения подготовки командиров звеньев Военному совету ВВС открыть в августе месяце с. г. в Закавказском военном округе на базе Кировабадской школы специальную школу подготовки командиров звеньев.

25. Политическому управлению РККА производить отбор личного состава на политработу для всех родов авиации, кроме истребительной, не только из числа летающих летчиков, но и «вылетающихся», а также из числа штурманов-летнабов и инженерно-технического состава.

26. В политуправлениях округов создать без увеличения штата авиационные отделы; комиссару ВВС округа присвоить права заместителя начальника. политуправления округа по авиации.

27. Усилить управления ВВС округов и армий штурманами, инспекторами по технике пилотирования, инженерами по эксплуатации, ремонту, вооружению и спецоборудованию.

Военному совету ВВС РККА представить мне к 10.6.39 г. конкретные предложения по штатным изменениям.

28. Начальнику Генерального штаба РККА совместно с АБТУ и Военным советом ВВС к 10.6.39 г. представить мне план укомплектования Военно-Воздушных Сил автотранспортом.

29. Военному совету ВВС к концу 1939 г. обеспечить строевые авиачасти, вооруженные самолетами И-16, СБ и Р-10, учебно-тренировочными самолетами с двойным управлением из расчета иметь один такой самолет на эскадрилью. Представить мне план проведения этого

мероприятия.

30. Комиссию по изучению предупреждения летных происшествий и летную инспекцию УВВС реорганизовать, создав вместо них в составе Управления боевой подготовки ВВС летно-техническую инспекцию.

Военному совету ВВС к 10 июня 1939 г. представить мне проект штатов и положение о летно-технической инспекции.

31. Военному совету ВВС совместно с Управлением делами при НКО к 1.7.39 г. подготовить и сдать систематизированный сборник всех действующих и руководящих приказов и указаний по ВВС РККА.

Проект сборника доложить мне.

### **ОБ АВИАШКОЛАХ**

1. Военному совету ВВС запретить всякие отступления от установленных требований к физическому состоянию поступающих в школы и училища.

Впредь в летные школы и училища принимать только тех, кто имеет отличную характеристику (средней школы, фабзавуча, завода, партийной и комсомольской организаций) и тех из окончивших школы аэроклубов, кто имеет отличные отзывы с производства (до поступления в аэроклуб) и отличные отзывы за время пребывания в школе.

2. С 1940 г. в аэроклубы принимать лиц с образованием не ниже 9 классов средней школы и только с отличным поведением. В аэроклубах Осоавиахима ввести строевые занятия, для чего увеличить срок обучения на 3 месяца.

Инспекции ВУЗ РККА к 20 июня 1939 г. разработать соответствующие требования и программы по военизации аэроклубов Осоавиахима.

3. Отчисление курсантов из школ по летной неуспеваемости производить распоряжением начальника училища в период обучения на учебном и переходном самолете.

Отчисление по летной неуспеваемости с боевого самолета производить с разрешения Военного совета ВВС.

За нарушения дисциплины распоряжением Военного совета ВВС отчислять курсантов из школ в строевые части.

В целях недопущения некомплекта в школах содержать в них в течение первых 6 месяцев обучения сверх плана 15% переменного состава.

4. Самостоятельный налет на боевом самолете в школах ВВС увеличить до 30 часов.

Из программы школ исключить воздушные стрельбы и высотную подготовку.

5. Школы ВВС перевести на полуторагодовой срок обучения. Выпуск в 1939 г. перенести на 15 июня 1940 г.

В строевые части ВВС из летных школ назначать только окончивших школы с хорошей и отличной оценкой по технике пилотирования и дисциплине.

6. Военному совету ВВС пересмотреть и доложить мне 1.7.39 г. порядок комплектования и срок обучения в школах и училищах ВВС.

\* \* \*

Потребовать от комиссаров, политорганов и парторганизаций ВВС большевистской борьбы за дисциплину, организованность и коренного улучшения воспитательной работы среди летного и технического состава ВВС.

Комиссар должен быть самым дисциплинированным, организованным и бдительным начальником в части. Он наряду с командиром несет ответственность за аморальные явления, недисциплинированность, за воспитание людей и за каждое летное происшествие и отвечает за политико-моральное состояние части.

Комиссары обязаны постоянно держать весь личный состав на высоком уровне требовательности к себе и нетерпимости к малейшим проявлениям нарушения дисциплины, разгильдяйства, критиканству и прочим проявлениям неорганизованности и моральной неустойчивости среди летно-технического состава.

Всю систему воспитательной работы комиссара, командира и политорганов построить так,

чтобы добиться от каждого летчика не только дисциплинированности, когда он находится под контролем своих начальников, но чтобы его сознание и внутренняя дисциплина исключали всякую мысль о нарушении установленных правил летной службы в воздухе, когда он выходит из-под контроля.

Предупредить, что нерадивость и плохая работа комиссаров, политорганов и парторганизаций ВВС в деле укрепления дисциплины и борьбы с аварийностью поставят каждого ответственного партполит-работника перед серьезной партийной ответственностью.

Настоящий приказ изучить всему летному и техническому составу ВВСРККА.

Военному совету Военно-Воздушных Сил к 1.7.39 г. представить предложения по организации систематического контроля за осуществлением всеми частями и органами ВВС требований настоящего приказа.

***Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза К. Ворошилов***

Ф. 4, оп. 3, д. 3312, л. 91—Эб. Типогр. экз.

## **ПРИКАЗ О ПОДГОТОВКЕ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ В 1940 ГОДУ**

***№ 008 от 14 марта 1940 г.***

Во исполнение постановления Комитета Обороны при СНК Союза ССР от 11 марта 1940 г.:

1. С 1.4.40 увеличить школы: Батайскую, Балашовскую, Чугуевскую, Таганрогскую, каждую на одну учебную эскадрилью.

2. К 1.5.40 г. сформировать 10 военно-авиационных школ пилотов в районах:

Архангельск — на 1 эскадрилью бомбардировщиков, Кировабад — на 2 эскадрильи бомбардировщиков, Слоним — на 1 эскадрилью бомбардировщиков, Стрый — на 1 эскадрилью истребителей, Львов — на 1 эскадрилью истребителей, Тбилиси — на 1 эскадрилью истребителей, Серпухов — на 1 эскадрилью истребителей.

3. Как временное мероприятие на базе 15 корпусных отрядов и разведывательных эскадрилий к 15.4.40 г. сформировать школы военных пилотов, по одной учебной эскадрилье в каждой, в следующих гарнизонах:

БОВО: Борисов, Уречье, Пуховичи,

КОВО: Коростень, Гостомель, Остер, Овруч, Купеч, Бердичев,

ХВО: Волчанок,

СКВО: Нахичевань,

ПриВО: Багай-Баранский, Тоцкое,

МВО: Сасово,

УрВО: Свердловск.

4. В ЗабВО, 1 ОКА и 20КА создать к 1.3.40 г. по одной школе, на одну учебную эскадрилью в каждой.

5. Увеличить с 1.5.40 г. количество переменного состава в окружных школах младших авиаспециалистов на 4000 человек для подготовки воздушных стрелков-радиостов и воздушных стрелков.

6. При Балашовской, Омской, Ворошиловградской, Энгельсской, Олсуфьевской школах ВВС с 1.5.40 г. организовать подготовку стрелков-радиостов по 250 человек в каждой школе.

7. В 1940 году подготовить при резервных авиаполках ВВС 5250 стрелков-радиостов.

8. При всех летных школах ВВС создать запасные роты из окончивших аэроклубы ОАХ с общим числом на 3600 человек.

9. Летную работу во всех новых школах начать не позднее 1.5.40 г.

10. Перевести все школы ВВС на ускоренную подготовку со следующими сроками обучения:

Школы летчиков — 12 месяцев. Школы летнабов и авиатехников — 12 месяцев. Школы авиамехаников — 8 месяцев. Школа стрелков-радиостов — 5 месяцев.

11. Перевести на двухгодичный срок обучения: а) Сталинградское военное авиационное

училище с подготовкой летчиков бомбардировочной авиации; б) Борисоглебскую военную авиационную школу с подготовкой летчиков-истребителей.

12. Начальнику Главного управления, начальнику ВВС, начальнику ГУ АС, начальнику технического снабжения, начальнику снабжения Красной Армии и начальнику финансового отдела при НКО соответственно обеспечить формируемые летные школы личным составом, материальной частью, денежными средствами и всеми видами довольствия.

13. Военным советам БОВО, КОВО, ХВО, СКВО, ПриВО, МВО, СибВО, ЗакВО, УрВО, ЗабВО, 1 и 2 ОКА обеспечить развертывание новых школ и учебных эскадрилий и своевременное выполнение установленного плана подготовки летно-технического состава ВВС в существующих и во вновь формируемых школах.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза К. Ворошилов*

Ф. 4, оп. 11, д. 86, л. 198 — 199. Подлинник.

## **ИЗ ПРИКАЗА О ЗАДАЧАХ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ В СВЯЗИ С БОЛЬШОЙ АВАРИЙНОСТЬЮ**

*№ 0200 от 28 августа 1940 г.*

С 1 по 10 августа 1940 г. моими заместителями были проверены 28 авиационных полков. Проверкой были охвачены авиационные части Прибалтийского, Западного, Киевского, Одесского, Закавказского, Северо-Кавказского и Забайкальского военных округов.

Проверка была произведена с целью выяснить причины недопустимо высокой аварийности в частях ВВС Красной Армии.

Установлено, что основными причинами, порождающими аварийность, являются:

1. Чрезвычайно низкая дисциплина, расхлябанность и неорганизованность в частях ВВС Красной Армии. В результате слабого контроля приказы, уставы и наставления по производству полетов, регламентирующие летную работу, твердо и последовательно не выполняются...

Большое количество пьянок с дебошами, самовольные отлучки и прочие аморальные проступки, несовместимые со званием командира, красноармейца, характеризуют низкое состояние дисциплины и порождают аварийность.

2. Постановка учебно-боевой подготовки во многих полках неудовлетворительная.

Планирование боевой подготовки производится «вне времени и пространства», что является следствием незнания подготовленности эскадрилий и ведет к постановке непосильных и нереальных задач.

В эскадрильях до сих пор не научились индивидуально подходить к летчику — ставить задачи в соответствии с его подготовкой, в результате чего происходят аварии и катастрофы.

Командующие ВВС округов не поняли необходимости последовательного обучения частей...

3. Штурманская подготовка в большинстве частей, и особенно в истребительных, находится на низком уровне.

Знание основ навигации слабое. Происходит чрезмерно большое количество потерь ориентировки, в том числе и у руководящего командного состава.

4. Как массовое явление — плохое знание материальной части летным и техническим составом. Летчики и часть командиров слабо знают данные своего самолета и мотора.

Летчики, не зная материальной части, боятся контролировать работу технического состава.

Командиры частей и подразделений, сами не зная материальной части самолета и мотора, не требуют и не проверяют знания подчиненного им состава.

Прием самолета летчиком от техника, как требует приказ НКО № 93\*\*, не организован, превращен в формальность; в результате этого гибнут люди и материальная часть...

В одном полку ЗапОВО обнаружена книга приема и сдачи самолетов, в которой за десять дней вперед летчик расписался за принятую машину.

Техническая учеба развернута слабо, а в ряде полков ее нет в течение всего лета, что приводит к плохому состоянию материальной части, к вылету без горючего, с неснятыми

струбцинками, незнанию, как аварийно выпустить шасси и как переключить краны бензобаков.

5. Большое количество поломок, аварий и катастроф происходит при взлетах и посадках самолетов. Это говорит о том, что важные элементы техники пилотирования, взлет и посадка у молодых летчиков не отработаны.

6. Проверка техники пилотирования поставлена плохо, проводится нерегулярно и не в сроки, указанные № 69 НПП-38.

Просмотр летных книжек показал, что ошибки, отмеченные при поверке техники пилотирования, не устраняются, а только фиксируются, т. е. сознательно происходит самое возмутительное безобразие, когда летчик с известными и неустраненными ошибками продолжает летать на более сложное задание, с ним не справляется, повторяет ошибки, бьет самолет и гибнет сам.

7. В частях ВВС на должностях командиров полков, эскадрилий и звеньев находятся командиры, не имеющие достаточного опыта в руководстве частями и подразделениями.

Командиры звеньев не имеют инструкторско-методического опыта, не умеют показать и научить своего подчиненного.

Командующие ВВС округов, командиры дивизий и полков не поняли необходимости особо учить и воспитывать кадры, а предоставили их самим себе. Это приводит к тому, что командир звена и эскадрильи не знает, как строить работу, допускает ошибки, порождающие аварийность.

Приведенные причины, порождающие аварийность, не могут оставаться в частях ВВС и должны быть искоренены самыми решительными мерами. Командиры дивизий (бригад) в первую очередь ответственны за наведение порядка и дисциплины в авиачастях.

Не желающие понять необходимость дисциплины, выполнения приказов, уставов и наставлений должны быть изъяты из частей ВВС Красной Армии.

#### **Приказываю:**

##### **I. По летной подготовке**

1. Военным советам округов и командующим ВВС добиться в кратчайший срок полного выполнения приказов, уставов и наставлений, определяющих требования в боевой подготовке и дисциплины Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

2. Запрещаю переход к следующему упражнению экипажа звена и эскадрильи, не отработав полностью предыдущего упражнения и не получив по нему оценку.

3. Командирам дивизий и полков пересмотреть уровень подготовки каждого экипажа, звена, эскадрильи и своими приказами допустить их в соответствии с подготовкой к выполнению последующих упражнений, программ боевой подготовки.

4. Программы летной подготовки по переучиванию летчиков на скоростном самолете, техники пилотирования на боевом самолете, слепой и ночной подготовки выполнять последовательно и полностью, без изменений и сокращений.

5. В каждой эскадрилье составить планы проверки техники пилотирования, в соответствии со сроками, определенными Наставлением по производству полетов (69), и строго их соблюдать.

6. Одновременно с регулярной проверкой техники пилотирования у всех летчиков проверять знания материальной части, и особенно ее эксплуатацию, теорию полета и НПП.

Проверка должна определять знания и подготовленность летчика для прохождения последующих упражнений программ боевой подготовки.

7. Установить систему экзаменов по дисциплинам боевой подготовки. Экзамены проводить: для экипажей — один раз в три месяца; для командиров звеньев и выше — один раз в четыре месяца. Рядовые экипажи и командиры звеньев проверяются комиссией, назначенной приказом командира дивизии.

Результаты проверок с оценками объявлять в приказах. Не сдавшие зачетов к полетам не допускаются до сдачи зачетов не ниже как на «хорошо».

##### **II. По штурманской подготовке**

1. Категорически запретить выпуск во вне аэродромный полет и перелет экипажей, не подготовленных к совершению полетов в данных условиях погоды и местности, без наличия правильно подготовленных карт, расчетов и положенных предметов штурманского

оборудования и снаряжения.

2. Установить персональную ответственность проверявшего штурманскую подготовку наравне с непосредственным виновником каждого случая нарушения Наставления по штурманской службе и потери ориентировки.

3. В приграничных округах особо тщательно проверять знание летным составом государственной границы, а в военное время линии фронта, с обязательным точным нанесением их на полетные карты.

4. Строго соблюдать последовательность в летной подготовке по штурманской службе и не допускать к полетам в сложных условиях неподготовленные экипажи.

5. Начальнику ГУ ВВС Красной Армии предусмотреть в Положении о прохождении службы в частях ВВС увеличение срока выслуги лет до очередного военного звания штурманам и летчикам за потерю ориентировки.

### **III. По огневой подготовке**

1. Подготовку по воздушным стрельбам и бомбометанию проводить в соответствии с требованием приказов (НКО) № 120 и начальника ГУ ВВС Красной Армии № 121 1940 г.

2. В частях, имеющих фотокинопулеметы, учебный воздушный бой, проведенный без применения фотокинопулемета, не засчитывать. Все заснятые фильмы хранить и предъявлять инспектирующим частям.

Командир полка отвечает единолично за полное использование фотокинопулеметов.

3. До 1.10.40 г. привести в порядок и исправное состояние всю тренировочную аппаратуру по стрелковому делу и бомбометанию, используя ее для тренировки и подготовки к полетам.

### **IV. По командирской учебе**

Занятия по тактике, огневой подготовке, теории полета в эскадрильях проводить только командирам эскадрилий, их помощникам, а в полковой группе — командирам полков, их помощникам и начальникам штабов полков.

Командирам дивизий и полков, используя командиров своего штаба, не реже одного раза в два месяца проводить в эскадрильях и полковых группах тактические занятия с целью показа методики и проверки подготовки эскадрилий в тактическом отношении.

### **V. Разборы полетов**

1. После полетов двух и более эскадрилий с одного аэродрома разбор полетов проводить командиру полка. Разбор полетов проводить на другой день полетов после тщательной подготовки.

На разбор привлекать не только летный состав, но и всех командиров, обеспечивающих полеты.

2. Старший командир, присутствующий на полетах, немедленно устраняет все недостатки и нарушения, выявленные им; он обязан быть на разборе и сделать свои указания.

### **VI. Техническая подготовка**

1. С получением приказа организовать занятия с летным и техническим составом по изучению материальной части своего самолета, мотора и принять зачеты, в первую очередь от командиров полетов, эскадрилий, звеньев и соответственно у технического состава.

2. Проверить и привести в порядок к 15.9.40 г. формуляры самолетов и моторов и впредь не запускать их.

3. Работы на самолете и моторе, определенные соответствующими регламентами по данному типу, проводить полностью, не допуская никаких отступлений, и обязательно заносить в формуляры произведенную работу.

### **VII. Боевая готовность**

1. Командирам дивизий пересмотреть планы боевых тревог и провести в гарнизонах необходимые переселения летного и технического состава с целью сокращения сроков оповещения и сбора личного состава по тревоге.

2. Составить планы взаимодействия со средствами ПВО и отработать практические взаимодействия.

### **VIII. Начальнику ГУ ВВС Красной Армии**

1. На 1941 год переиздать программы и курсы боевой подготовки ВВС. В программах особое внимание уделить одиночной подготовке экипажа.

2. Провести по округам сборы командиров полков в периоде 10.11 по 10.12.40 г. с задачей обучения методике, организации проведения занятий и планирования боевой подготовки.

3. Представить к 1.10.40 г. проект организации штатных курсов командиров звеньев при авиадивизиях.

#### **IX**

Инспекторов по технике пилотирования, как снижающих своей работой ответственность за основной вид летной подготовки с командиров полков, из штатов полков исключить, оставив инспекторов техники пилотирования в дивизиях (бригадах) ВВС округов и армий.

С получением настоящего приказа, по представлению командира полка, приказом командира дивизии прекратить выдачу бесплатных завтраков, обедов, диетпайков и скоростных надбавок летчикам, летнабам и техникам, отстраненным от полетов и работы на самолете по разным причинам и не несущим фактически летную работу, независимо от сроков отстранения.

#### **XI**

Военным советам округов по представлению командующих ВВС округов (армий) пересмотреть летный и технический состав, не пригодный к службе на летных и технических должностях, и дать свои предложения к 1.10.40 г. через начальника ГУ ВВС Красной Армии о порядке их дальнейшего использования, учитывая возможность назначения их в части ПВО, ВНОС и наземные войска округов...

#### **XIV**

Уверен, что весь личный состав Военно-Воздушных Сил Красной Армии проникнется глубоким сознанием необходимости поднять мощь и силу нашей авиации, что командиры ВВС всех степеней поймут огромные задачи, стоящие перед нашими авиачастями, и приложат все усилия к устранению отмеченных выше недочетов, дабы сделать наши Военно-Воздушные Силы могучими, организованными, дисциплинированными, готовыми к борьбе с любым врагом. Ограничения полетов, установленные директивой № 02978, отменяются.

#### **XV**

Приказ разъяснить всему начсоставу ВВС Красной Армии.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

Ф. 4, оп. 15, д. 30, л. 788 — 792. Типогр. экз.

## **ПРИКАЗ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОРЯДКА ПРОХОЖДЕНИЯ СЛУЖБЫ МЛАДШИМ И СРЕДНИМ НАЧАЛЬСТВУЮЩИМ СОСТАВОМ В ВВС КРАСНОЙ АРМИИ**

*№ 0362 от 22 декабря 1940 г.*

В 1938 году НКО был издан приказ за № 0147 о присвоении новых военных званий пилотам и авиамеханикам. Этим приказом устанавливалось, что всем курсантам, оканчивающим летно-технические школы, присваиваются при выпуске звания среднего начальствующего состава: младшего лейтенанта, младшего воентехника, лейтенанта и воентехника 2-го ранга. Практика показала, что этот приказ был явно ошибочным и нанес большой ущерб нашей авиации.

Молодые пилоты и авиамеханики, только что окончившие летно-технические школы и не имеющие еще опыта и знаний, требуемых от командира, получают звания среднего начсостава Красной Армии, хотя и занимают должности рядовых пилотов и авиамехаников. В итоге этого создается явно ненормальное и подрывающее основы военной организации положение, когда в авиачастях отсутствует рядовой и младший начсостав и все пилоты и авиамеханики являются лицами среднего начальствующего состава.

Получая при окончании школ звание младшего лейтенанта и младшего воентехника, лейтенанта и воентехника 2-го ранга, пилоты и авиамеханики приобретают все права среднего начсостава, в том числе право жить вне казармы, на отдельной квартире и иметь при себе семью. Практика показала, что вне казарменное размещение летно-технического состава по квартирам с семьями наносит величайший вред боевой подготовке летно-технического состава и боеспособности всей нашей авиации.

В чем выражается этот вред?

1. Известно, что каждая авиационная часть должна быть готова в любой момент перебазироваться в любой район соответственно требованиям обстановки. При нынешнем же положении наши авиачасти часто оказываются неспособными выполнить это требование. Вместо организованных частей с должным военным распорядком они превратились в поселки полугражданского типа, в которых военные составляют лишь незначительную часть, а большую часть составляют члены их семей. При передислоцировании авиачастей семьи остаются на месте, а взамен убитых расселяется новая часть. Это приводит к тому, что в гарнизонах проживают семьи нескольких частей. В некоторых гарнизонах на одного летчика приходится до 15 членов семей. Все это делает немобильными и неподвижными наши авиачасти, приковывает их к месту расквартирования.

2. Известно, что основным требованием к боевой авиации является обеспечение быстрого сбора авиачасти по тревоге и быстрого подъема в воздух для выполнения боевого приказа. При существующем же положении, когда летно-технический состав, обремененный семьями, живет по квартирам, зачастую на расстоянии десятка и более километров от своих аэродромов, авиачасть быстро собраться по тревоге не в состоянии. Только на сборы и оповещение летного состава затрачиваются многие часы. Авиачасти вынуждены держать специальных людей и транспорт для обеспечения оповещения и сбора по тревоге. Все это также подрывает боеспособность нашей авиации.

3. Наши летчики должны быть лучшими летчиками в мире, летчиками, обладающими высокими боевыми летными качествами. Было бы глубоко ошибочным полагать, что все эти качества придут сами собою во время войны. Они могут быть привиты только напряженной упорной работой в мирное время. В современной международной обстановке, чреватой всякими неожиданностями, переход от мирной обстановки к военной — это только один шаг. Наша авиация, которая первая примет бой с противником, должна поэтому находиться в состоянии постоянной мобилизационной готовности. Этого требуют от нее интересы обороны страны.

4. В то же время задача создания обученных и вполне подготовленных к бою летчиков несовместима с современным положением, когда летчик переобременен семейными заботами. Для того чтобы в совершенстве владеть своим боевым оружием и успешно побеждать врага в военное время, летчик должен все свои силы и внимание именно теперь сосредоточить на боевой выгучке, должен в совершенстве знать и любить свою боевую машину и мастерски владеть ею. В настоящее же время внимание и энергия летчика раздваиваются. Семейные заботы отвлекают его от забот о своем боевом совершенствовании. Летчик не может целиком посвятить себя военному делу. Семья, находящаяся около летчика, постоянно напоминает о себе. Такое раздвоение внимания и энергии летчика, невозможность целиком сосредоточиться на задаче боевой учебы снижает уровень боевой подготовки летчика, делает его малоподготовленным. Слабая же подготовленность летного состава неизбежно ведет к авариям и катастрофам, а в боевой обстановке поведет к тому, что плохо подготовленный летчик будет подстрелен противником.

Мы не можем терпеть положение, при котором наша авиация была бы организована хуже, чем авиация других государств. Нигде в мире не существует таких порядков, чтобы весь летно-технический состав являлся начальствующим составом, чтобы летчики жили по квартирам с семьями и чтобы авиационные части представляли из себя полугражданские поселки. Терпеть такое положение далее — это значит ставить под удар дело боевого воспитания наших летчиков, дело укрепления нашей авиации, оборону нашей страны.

Совнарком СССР и ЦКВКП(б) потребовали немедленной ликвидации указанных нетерпимых недостатков организации службы в авиации, восстановления должного воинского порядка в авиачастях и соединениях, укрепления воинской дисциплины и перевода авиации на положение мобилизационной готовности.

Для того чтобы в кратчайший срок оздоровить нашу авиацию, помочь нашим авиационным частям и летчикам стать полноценными в боевом отношении, надо перевести летно-технический состав, до командира звена включительно, на казарменное положение и вывести его семьи из района расположения авиагарнизонов. Перевод летного состава на казарменное положение и вывод его семей из авиагарнизонов создаст необходимые условия для поднятия боеспособности авиации, обеспечит возможность быстрого передислоцирования

авиачастей, когда это необходимо, сделает возможным своевременный сбор авиачастей по боевой тревоге и позволит летчику целиком посвятить себя делу боевого совершенствования.

Кроме этого, Совнарком и ЦК постановили изменить существующий порядок комплектования летных школ. Существующий порядок комплектования этих школ целиком основан на принципе добровольности, т. е. отбор в школы производится из лиц, изъявивших желание служить в авиации. Этот принцип в настоящее время изжил себя и стал прямым тормозом в развитии Военно-Воздушных Сил. Он ограничивает возможности комплектования школ контингентом желающих учиться в авиашколах, вместо того чтобы предоставить для авиации такую же возможность отбора достойных для учебы в школах из числа призываемых в Красную Армию, какой пользуются другие рода войск. В связи с принципом добровольного комплектования авиашкол, а также в связи с тем, что весь летно-технический состав относится ныне к категории среднего начальствующего состава, в авиации оказался нарушенным общеармейский порядок срочной службы. Поэтому Совнарком и ЦК сочли необходимым отменить существующий порядок комплектования военно-авиационных училищ и школ на началах добровольного приема, перейдя на комплектование школ путем отбора из очередных призывов в Красную Армию, и установить в авиации срок действительной службы 4 года.

Во исполнение указаний Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) приказываю:

1. Приказ НКО № 0147 1938 г. отменить.

2. Летчиков, штурманов и авиатехников, независимо от имеющихся у них военных званий, находящихся в рядах Красной Армии менее 4 лет, считая срок службы со дня призыва или поступления в военно-авиационную и авиатехническую школу, перевести на положение срочнослужащих.

3. При переводе летчиков, штурманов и авиатехников на положение срочнослужащих сохранить за ними присвоенные военные звания и получаемые оклады содержания.

4. Перевести на казарменное положение к 1 февраля 1941 г. всех переведенных на положение срочнослужащих летчиков, штурманов и авиатехников, занимающих должности ниже командира, заместителя командира, штурмана и старшего авиатехника эскадрильи в истребительной, бомбардировочной и разведывательной авиации; командира, штурмана и старшего авиатехника отряда в тяжелобомбардировочной авиации.

5. В казармах установить четкий внутренний распорядок согласно Уставу внутренней службы, введя утренние и вечерние поверки.

6. Предоставить право проживания по квартирам летно-техническому составу, в том числе и состоящему на срочной службе, занимающему следующие командные должности: а) в истребительных, бомбардировочных, разведывательных и учебных авиационных полках: командиру эскадрильи, заместителю командира эскадрильи, адъютанту, штурману, инженеру и начальникам служб эскадрильи и выше; б) в тяжелобомбардировочных авиационных полках: командиру, заместителю командира, штурману и старшему авиатехнику отряда и выше; в) в авиационных училищах и школах: командиру и технику звена, помощнику командира отряда и начальникам служб эскадрильи и выше; г) летно-техническому составу, выслужившему срок действительной службы 4 года.

7. Семьи летно-технического состава, переводимого на казарменное положение, семьи начальствующего состава убоивших из гарнизона частей, а также и лиц, не имеющих отношения к частям, к 1 февраля 1941 г. вывести с территории военных городков.

Выселяемые семьи отправить на родину или переселить на местные городские и поселковые жилфонды вне расположения авиачасти.

На проезд семьи по железной дороге выдавать семейным летчикам и авиатехникам бесплатные проездные документы и пособия на устройство в новом месте в размере: на семью в составе одного человека — 2000 руб., на семью в составе двух человек — 2500 руб., на семью в составе трех человек — 3000 руб., на семью в составе четырех человек и более — 3500 руб.

8. Весь переведенный на казарменное положение летно-технический состав зачислить на все виды довольствия и перевести на котел, организовав отдельную столовую для летно-технического состава, имеющего право на специальное довольствие, и отдельную столовую для срочнослужащих, обеспечиваемых красноармейским пайком.

Стоимость пайка, отпускаемого на довольствие начальствующего состава, переведенного

на казарменное положение и не пользующегося красноармейским пайком, удерживать из жалованья довольствующихся. Младшему начсоставу паек отпускается бесплатный.

9. Главному интенданту дать все необходимые указания о порядке отпуска продовольствия и удержания стоимости отпускаемого пайка, а также отпустить необходимые средства и материалы для оборудования казарм.

10. Ввести в штат эскадрильи двух заместителей командира эскадрильи по строевой части.

Летчики, прослужившие на летных должностях два-три года, при соответствующих успехах должны быть первыми кандидатами для выдвижения на должности командира звена, а лучшие из них — на должности командира эскадрильи, его заместителей.

11. В целях установления нормального прохождения службы летно-техническим составом к категории начальствующего состава в авиационных частях отнести: а) в истребительной, бомбардировочной и разведывательной авиации: командира эскадрильи, заместителя командира эскадрильи, штурмана, инженера, адъютанта, начальников служб эскадрильи и выше; б) в тяжелобомбардировочной авиационной эскадрилье: командира, штурмана и старшего авиатехника отряда и выше; в) в авиационных училищах и школах: командира звена, командира и помощника командира отряда, старшего авиатехника отряда, штурмана и начальников служб эскадрильи и выше.

Остальной летно-технический состав, занимающий (положение) ниже перечисленных должностей, отнести к категории младшего начальствующего состава.

Начальнику Генерального штаба в декадный срок переработать в соответствии с установленной категорией летно-технического состава штаты авиачастей и школ Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

12. Установить в дальнейшем следующий порядок присвоения военных званий после окончания военно-авиационных училищ и школ: а) курсантов военно-авиационных училищ и школ летчиков и пилотов после окончания ими годичного срока обучения выпускать военными пилотами с присвоением военного звания «сержант»; б) курсантов военно-авиационных училищ летчиков-наблюдателей и школ стрелков-бомбардиров после окончания ими годичного срока обучения выпускать стрелками-бомбардирам и с присвоением им военного звания «сержант»; в) курсантов авиатехнических училищ и школ (по эксплуатации, вооружению, приборам, радио — и электротехнике и фототехнике) после окончания ими годичного срока обучения выпускать авиамеханиками с присвоением им военного звания «сержант технической службы»; г) курсантов, окончивших военно-авиационные школы воздушных стрелков и стрелков-радистов, после окончания ими шестимесячного срока обучения выпускать воздушными стрелками с присвоением им военного звания «младший сержант»; д) курсантов, окончивших школы младших авиаспециалистов (авиаинженеры, мастера по вооружению, по приборам, электро — и радиомеханики и фотоспециалисты), после окончания ими шестимесячного срока обучения выпускать младшими авиаспециалистами с присвоением им военного звания «младший сержант технической службы». Настоящий порядок присвоения военных званий распространить на курсантов, выпускаемых из военно-авиационных и авиатехнических школ и училищ в декабре 1940 г.

13. Сержантам, занимающим должности военных пилотов, стрелков-бомбардиров и авиамехаников, предоставить право: а) по прослужении двух лет на летно-технических должностях в строю поступать в военно-авиационные и авиатехнические училища для подготовки командного состава авиации; б) по истечении срока действительной военной службы держать испытание экстерном название младшего лейтенанта и младшего воентехника.

Лица, не поступившие в военно-авиационные училища и не сдавшие испытания на звание младшего лейтенанта и младшего воентехника, по истечении срока действительной службы могут приниматься на сверхсрочную службу или зачисляться в резерв.

14. Младшим сержантам, занимающим должности воздушных стрелков, стрелков-радистов и младших авиаспециалистов, по истечении срока действительной военной службы на должностях младшего начсостава предоставить право поступления в военно-авиационные и авиатехнические училища, откуда они выпускаются со званием «лейтенант» и «воентехник».

Лица младшего начсостава, не поступившие в военно-авиационные и авиатехнические

училища, по истечении срока действительной военной службы могут приниматься на сверхсрочную службу или увольняться в запас.

15. В связи с обеспечением летно-технического состава, имеющего военные звания младшего начсостава, бесплатным красноармейским пайком установить для них оклады содержания согласно прилагаемой к настоящему приказу тарифной сетке\*.

16. Предоставить право летно-техническому составу, отнесенному к категории младшего начсостава, пользоваться ежегодно, начиная с первого года службы на летно-технических должностях, отпуском сроком на один месяц.

17. В целях создания стимула для повышения квалификации летнота состава установить в соответствии со степенью летной подготовки деление военных летчиков, пилотов, стрелков-бомбардиров и штурманов на три класса.

Летный состав (пилот, стрелок-бомбардир и штурман), окончивший обучение в авиационной школе и училище, отнести к III классу.

Для отнесения летчиков, стрелков-бомбардиров и штурманов к I и II классам ввести испытания по особой программе.

Деление на классы летчиков, стрелков-бомбардиров и штурманов производить летному составу, до командира и штурмана эскадрильи включительно.

Для командиров авиаполков и выше деление на классы не устанавливать.

18. Для отличия летчиков, пилотов и штурманов I и II классов ввести нагрудные значки для ношения на груди для каждого класса.

19. Установить дополнительное вознаграждение к основному окладу: а) летчикам, пилотам, стрелкам-бомбардирам и штурманам II класса — 75 руб. в месяц; б) летчикам, пилотам, стрелкам-бомбардирам и штурманам I класса — 150 руб. в месяц.

20. Начальнику Главного управления ВВС Красной Армии к 15 января 1941 г. представить на утверждение Положение о классификации военных летчиков, штурманов, пилотов, порядок перевода их из одного класса в другой, а также образцы нагрудных знаков для летчиков I и II классов.

21. Для организованного проведения настоящего мероприятия военным советам округов и ДВФронта: а) командировать во все авиагарнизоны ответственных лиц для разъяснения всему летно-техническому составу сущности проводимых настоящим приказом мероприятий; б) организовать переселение и отправку семей; в) оборудовать казарменные помещения и организовать обслуживание летно-технического состава, переводимого на казарменное положение.

22. Предупреждаю командующих войсками округов, командующих ВВС округов, что предлагаемые настоящим приказом меры надлежит провести со всей решительностью и твердостью без всяких отступлений и в установленный срок.

23. Личную ответственность за исполнение в срок настоящего приказа возлагаю на командующих войсками округов и командующих ВВС округов.

24. Приказ прочесть и разъяснить во всех отдельных отрядах и эскадрильях ВВС Красной Армии.

*Народный комиссар обороны Союза ССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

Ф. 4, оп. 15, д. 27, л. 560 — 563. Типогр. экз.

## **ПРИКАЗ О МАСКИРОВКЕ АЭРОДРОМОВ И МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ**

*№ 0367 от 27 декабря 1940 г.*

Приказом НКО 1939 г. № 0145\* требовалась обязательная маскировка всех вновь строящихся оперативных аэродромов. Главное управление ВВС Красной Армии эти мероприятия должно было провести не только на оперативных аэродромах, но и на всей аэродромной сети ВВС. Однако ни один из округов должного внимания этому приказу не уделил и его не выполнил.

Необходимо осознать, что без тщательной маскировки всех аэродромов, создания ложных

аэродромов и маскировки всей материальной части в современной войне немыслима боевая работа авиации\*.

**Приказываю:**

1. Представить мне на утверждение к 1 января 1941 г. инструкцию по маскировке аэродромов.

2. К 10 января 1941 г. представить соображения о применении камуфлирующей окраски самолетов как выпускаемых авиапромышленностью, так и находящихся в строевых частях ВВС.

3. Все аэродромы, намеченные к засеву в 1941 году, засеять обязательно с учетом маскировки и применительно к окружающей местности путем подбора соответствующих трав. На аэродромах имитировать: поля, луга, огороды, ямы, рвы, канавы, дороги, с тем чтобы полностью слить фон аэродрома с фоном окружающей местности.

То же самое путем подсева провести на всех ранее построенных аэродромах.

К 1 июля 1941 г. закончить маскировку всех аэродромов, расположенных в 500-км полосе от границы.

Командирам авиационных дивизий:

4. До 1 апреля 1941 г. составить схему-план на каждый аэродром по маскировке как в части засева, так и на расстановку переносных маскировочных средств.

5. Силами частей до 1 апреля 1941 г. заготовить необходимый легкий переносной маскировочный материал применительно к каждому аэродрому.

6. По оперативным аэродромам, сдаваемым в аренду советским и хозяйственным организациям, оговорить в договорах требование сохранности и целости средств маскировки.

7. Маскировочный засев аэродромов и оборудование переносных средств маскировки произвести за счет денежных средств, отпускаемых на строительство аэродромов и их содержание.

8. В дальнейшем не принимать от строительных организаций вновь построенных летных полей, засеянных без учета маскировки.

9. Генерал-инспектору ВВС установить контроль и о ходе работ докладывать ежемесячно.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

Ф. 4, оп. 15, д. 27, л. 572. Типогр. экз.

## **ПРИКАЗ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ И ПОРЯДКА КОМПЛЕКТОВАНИЯ ВУЗОВ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ И УЛУЧШЕНИИ КАЧЕСТВА ПОДГОТОВКИ ЛЕТНОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТАВА**

*№ 080 от 3 марта 1941 г.*

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 25 февраля 1941 г.:

I. Установить следующую систему подготовки летного и технического состава ВВС Красной Армии:

**A. Подготовка летного состава**

1. Школа первоначального обучения. Срок обучения: в мирное время — 4 месяца, в военное время — 3 месяца.

Задача школы обучить курсанта-пилота пилотированию на учебном самолете и дать общие знания по авиационной технике, теории авиации и военной подготовке.

Налет на каждого курсанта-пилота установить 30 часов.

Комплектование школ первоначального обучения производить за счет младшего командного состава авиационных и наземных войск, имеющих среднее образование, и лицами, окончившими спецшколы ВВС.

В школах первоначального обучения организовать отбор по родам авиации. Курсантов, оказавшихся неспособными к летной службе, в авиационные школы военных пилотов не допускать и откомандировывать их в свои части обратно.

2. Школа военных пилотов. Срок обучения: в мирное время — 9 месяцев, в военное время

— 6 месяцев.

Задача школы научить курсанта-пилота: пилотированию и применению боевого самолета днем в простых метеорологических условиях; групповым полетам в составе звена и дать практику в маршрутных полетах, с посадкой на незнакомых аэродромах, для чего включить в программу 10 таких полетов. Истребителей, кроме того, научить начальным воздушным стрельбам и основам воздушного боя, а в бомбардировочных школах научить пикированию на самолетах УСБ и СБ до углов 40.

Установить в школах военных пилотов общий налет на курсанта на учебном и боевом самолетах: а) для бомбардировщиков — 20 часов, из них: контрольно-вывозных — 8 часов; самостоятельных — 12 часов.

Обучение производить на УСБ и СБ с предварительной тренировкой на Р-5; б) для истребителей — 24 часа, из них: контрольно-вывозных — 9 часов; самостоятельных — 15 часов.

Обучение проводить на УТИ-4, И-16 и И-15, а с конца августа И-15 заменить на УТИ-26; в) с 1 января 1942 г. произвести специализацию школ пилотов по видам авиации, соответственно переработав программы.

3. Военные авиационные училища командиров-летчиков. Срок обучения: в мирное время — 2 года, в военное время — 1 год.

Задача училищ научить курсанта: владеть техникой пилотирования днем и ночью; водить звено и эскадрилью на всех высотах днем, ночью и в сложных метеоусловиях, на предельный радиус самолета и с боевым применением; вести воздушный бой одиночно и в группе.

Установить налет на каждого курсанта на учебно-боевых самолетах 150 часов (по 75 часов в год).

Срок обучения первого набора установить 1 год с налетом 75 часов, с исключением для первого набора задачи подготовки к действиям в сложных метеоусловиях и на предельный радиус.

Комплектование авиационных училищ производить пилотами, прослужившими в строю не менее двух лет.

### **Б. Подготовка штурманского состава**

1. Школа стрелков-бомбардировщиков. Срок обучения — 1 год, с налетом на каждого курсанта — 40 часов.

Задача школы научить курсанта: владеть в воздухе стрелковым оборудованием; производить бомбометание днем; вести детальную и общую ориентировку; кроме того, привить навыки курсанту в самолетовождении по радиокомпасу и устанавливать связь с землей.

Комплектование производить младшими командирами и красноармейцами всех родов войск, имеющими среднее образование, лицами, окончившими спецшколы ВВС, а также призывниками, имеющими среднее образование.

С 1 января 1942 г. произвести специализацию школ по видам авиации, соответственно переработав программы подготовки, и к этому сроку перевести выполнение летных упражнений курсантов стрелков-бомбардиров с ТБ-3 на самолеты ДС-3.

2. Военно-авиационное училище для подготовки штурманов ближнебомбардировочной авиации. Срок обучения: в мирное время — 2 года, в военное время — 1 год.

Задача училища научить курсанта: самолетовождению в сложных метеорологических условиях погоды днем и ночью; воздушной разведке; фотографированию; дешифрированию; технике фотолабораторной обработки; воздушной стрельбе и бомбометанию.

Комплектование производить стрелками-бомбардирами, прослужившими в строю не менее 2 лет, а также средними и младшими командирами всех родов войск, имеющими среднее и высшее образование.

Установить налет на каждого курсанта 150 часов.

Срок обучения для первого набора установить один год с налетом 75 часов и исключением для первого набора задачи обучения самолетовождению в сложных метеорологических условиях.

### **В. Подготовка авиационных механиков**

1. Школа авиационных механиков. Срок обучения — 1 год. Обучение курсантов в школах механиков проводить на новых типах самолетов и моторов, негодных к эксплуатации в

строевых частях.

По окончании школы установить для авиамехаников стажировку в мастерских авиачастей в течение одного месяца под ответственность командира части.

Школы авиамехаников комплектовать лицами, окончившими ремесленные училища авиадела, а также шоферами, слесарями и трактористами, призываемыми в Красную Армию.

С 1 января 1942 г. произвести специализацию школ авиамехаников по видам авиации, соответственно переработав программы подготовки.

2. Военные авиационные училища подготовки авиационных техников. Срок обучения: в мирное время — 2 года, в военное время — 1 год.

Задача училища авиационных техников научить курсантов: в совершенстве знать материальную часть самолетов, моторов, всего специального оборудования и грамотно ее эксплуатировать.

Привить методические навыки по организации и проведению занятий по материальной части.

Комплектование производить механиками авиачастей, прослужившими в строю не менее двух лет.

Срок обучения для первого набора установить 1 год.

#### **Г. Подготовка командиров связи**

Военное авиационное училище командиров связи. Срок обучения: в мирное время — 2 года, в военное время — 1 год.

Задача училища научить курсантов: умению организовать и использовать в условиях современного боя связи в авиации и при взаимодействии ВВС с наземными войсками; в совершенстве знать боевые самолетные радиостанции и отлично работать на них в воздухе; хорошо знать наземные радиостанции.

Комплектование производить стрелками-радистами и лицами, окончившими авиашколу связи, прослужившими в авиачастях не менее 2 лет.

Срок обучения для первого набора установить 1 год.

#### **Д. Подготовка штабных командиров ВВС**

Училище для подготовки штабных авиационных командиров. Срок обучения: в мирное время — 2 года, в военное время — 1 год.

Задача училища: научить штабной службе и привить практические навыки в работе штаба эскадрильи и полка, дать знания по военной администрации и ведению хозяйства до авиационного полка включительно; изучить организацию и тактику всех родов войск Красной Армии, Германии, Японии, Турции и Англии.

Комплектование производить летнабами, летчиками и командным составом других родов войск Красной Армии.

II. Начальнику Главного управления ВВС: а) предусмотреть к концу 1941 г. выделение для каждой школьной истребительной эскадрильи пяти самолетов УТИ-26, с тем чтобы в 1942 г. расширить обучение в школах на новых типах истребительных самолетов; б) в связи с изменением системы подготовки в школах и развертыванием новых шести училищ подготовки командного состава представить мне в 20-дневный срок расчет на дополнительное количество самолетов для школ и училищ, для представления его на утверждение в Комитет Обороны при СНК СССР; в) в соответствии с настоящим приказом внести изменения и дополнения в курсы учебно-летной подготовки и программы школ и училищ; г) составить к 1 апреля 1941 г. программы летной и вне полетной подготовки для школ первоначального обучения и военных авиационных училищ.

III. Пункты 10 и 11 приказа НКОН № 008 от 14 марта 1940 г., устанавливающие сроки обучения в школах ВВС Красной Армии, и приказ начальника Главного управления ВВС Красной Армии № 0298 от 25 ноября 1940 г. — отменить.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

Ф. 4, оп. 11, д. 63, л. 330 — 336. Подлинник.

**ДИРЕКТИВА О ЗАДАЧАХ БОЕВОЙ ПОДГОТОВКИ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ НА**

## ЛЕТНИЙ ПЕРИОД 1941 ГОДА

### *№ 34677 от 17 мая 1941 г.*

Главный военный совет, рассмотрев итоги боевой подготовки ВВС Красной Армии за зимний период 1941 г., отмечает:

Боевая подготовка ВВС Красной Армии проходила неудовлетворительно.

Низкие показатели в боевой подготовке авиационных частей ВВС Красной Армии сопровождались чрезвычайно большим количеством катастроф и аварий. Особенно слабо проводилась боевая подготовка в частях ВВС ОрВО, МВО и КОВО.

Основные недочеты боевой подготовки за зимний период.

Переучивание летного состава на новые типы самолетов проводилось медленными темпами. Эксплуатация новой материальной части летно-техническим составом освоена слабо.

Тренировка в пикировании на самолетах СБ и АР-2 была развернута неинтенсивно. Обучение бомбометанию с пикированиями на самолетах АР-2 и ПЕ-2 не производилось.

Летный состав боевому применению — бомбометанию, воздушной стрельбе, высотным и маршрутным полетам — обучался совершенно неудовлетворительно.

В ВВС КОВО, ОрВО, МВО на каждый экипаж приходится меньше одного полета на бомбометание, воздушную стрельбу, воздушный бой и маршрутный полет.

Средний налет на одного летчика за весь зимний период составил в ВВС КОВО 6 часов, а в ОрВО — 2 часа 12 минут при среднем налете на одного летчика по ВВС Красной Армии более 16 часов.

Самостоятельный выпуск на боевых самолетах молодого летного состава недопустимо затянулся и не был закончен к концу зимнего периода.

Подготовка летного состава к слепым и ночным полетам во всех частях ВВС Красной Армии была развернута слабо. Слепой полет составил 5,2% к общему налету, ночной — 4,6%.

Главное управление ВВС Красной Армии, командующие ВВС округов не проявили настойчивости в выполнении приказа НКО о полетах зимой только на колесах, а в некоторых случаях имел часто прямой саботаж выполнения указаний о расчистке аэродромов от снега, что приводило к срыву летной работы.

Опыт боевой подготовки зимнего периода 1941 г. показал слабое и неконкретное руководство боевой подготовкой авиационных частей со стороны большинства командующих ВВС округов, командиров корпусов и особенно командиров дивизий, проявивших низкую требовательность и слабый контроль по выполнению моих приказов.

### **Приказываю:**

1. Задачи, поставленные приказом № 30 для частей ВВС, оставить в силе на летний период.

2. Переучивание летного и технического состава на новых типах самолетов и быстрее овладение боевым применением — пикированием, воздушным боем, бомбометанием, воздушной стрельбой, высотными и маршрутными полетами — считать основной задачей.

3. Командирам авиадивизий и полков лично руководить и повседневно контролировать ход переучивания летного и технического состава. Переучивание проводить в соответствии с требованием моего приказа №0020.

4. Боевую подготовку частей ВВС Красной Армии проводить по курсам боевой подготовки ВВС на 1941 год.

5. Авиационным дивизиям и полкам постоянно и практически осуществлять на учениях взаимодействие с наземными войсками во всех видах боя. Практиковать на совместных учениях бомбометание и боевые стрельбы на удалении 800 — 1000 м от своих войск с высот 1000 — 1200 м. Такими учениями руководит общевойсковой командир, разрабатывая совместно с командиром авиадивизии точный план взаимодействия, устанавливая способ, место и время действия авиации, сигналы обозначения своих войск.

На совместных учениях с войсками учить взаимодействию при решении следующих задач:

— действия авиации совместно с танками и артиллерией по отражению прорвавшихся крупных подвижных бронетанковых частей противника;

- взаимодействие авиации с мотомехчастями при прорыве и в оперативной глубине;
- авиацию, расположенную в горной местности, научить действиям непосредственной поддержки войск, совершающих обход, охват, а также содействию воздушному десанту, выброшенному в тылу противника. Главное внимание должно быть обращено действиям пикирующей и штурмовой авиации;
- отражение и уничтожение воздушных десантов на различных этапах десантной операции;
- действия ближних и пикирующих бомбардировщиков и штурмовиков авиации на поле боя.

6. Командующим ВВС АрхВО, ЛВО, ПриБОВО, ЗапОВО, ОдВО, САВО, ЗапВО, СКВО и ДВФ научить осуществлять взаимодействие с морским (и речным) флотом, выполняя полеты над морем вне видимости берегов.

Всю авиацию, расположенную вблизи морей, научить распознавать с воздуха свои военные корабли, изучить их отличительные признаки и силуэты.

Разработанные планы совместных учений с морским флотом командующим ВВС представить начальнику Главного управления ВВС Красной Армии к 10 июня 1941 г.

7. Летно-технические учения и выходы в поле проводить в условиях, приближенных к боевой обстановке, практикуя перебазирование на оперативные аэродромы и работу с них; подготовку и вылет в сокращенный срок с полетом по маршруту с бомбометанием и стрельбой на чужих полигонах; рассредоточение и тщательную маскировку самолетов на аэродроме; нападение и отражение авиации, авиадесантов; перелеты и посадки на незнакомые аэродромы.

8. Постоянно воспитывать у командиров разумную инициативу, быстрое и смелое решение.

9. Полковые летно-тактические учения проводить с наземными войсками один раз в месяц. На эти учения привлекать весь летный состав, слетанный для боевых действий в составе звена и эскадрильи.

Дивизионные летно-тактические учения проводить один раз в 2 месяца.

На всех учениях использовать радио как главное средство связи и управления. Проволочные средства связи использовать как исключение.

#### **Истребительная авиация**

1. Истребительные эскадрильи, вооруженные пушками, научить ведению огня по танкам, бронемашинам, железнодорожным составам в движении и на месте.

2. Командующим ВВС ЛВО, ПриБОВО, ЗапОВО, КОВО и МВО отработать одиночный и групповой воздушный бой между истребителями и бомбардировщиками на новой материальной части к 15 июля 1941 г.

3. Увеличить количество маршрутных полетов в истребительной авиации до 20% к общему налету.

4. Истребительную авиацию, кроме частей ПВО, обучить ведению воздушной разведки с применением фотографирования.

5. Истребительной авиации пунктов ПВО тщательно отработать взаимодействие с зенитной артиллерией, постами ВНОС, прожекторными частями и аэростатами заграждения в ночных условиях.

Всей истребительной авиации овладеть в совершенстве управлением по радио.

#### **Ближнебомбардировочная авиация**

1. Бомбардировочную авиацию учить меткому бомбометанию по узким и точечным целям с малых и средних высот. Одновременно отрабатывать бомбометание и по крупным целям с больших высот и из-за облаков.

На самолетах ПЕ-2 и АР-2 отработать уверенное поражение целей при бомбометании с пикирования.

2. Совершенствовать точное самолетовождение по компасу над разной местностью и на разных высотах до полного радиуса действия самолета.

Тренировать в детальной ориентировке над полем боя по картам крупного масштаба.

3. Экипажи второго этапа обучения полков, вооруженных самолетами СБ, научить самолетовождению ночью и днем в сложных метеорологических условиях с использованием

радиомаяков и приводных радиостанций.

4. Научить фотографировать результаты бомбометания и производить маршрутную съемку.

#### **Дальнебомбардировочная авиация**

1. Полкам дальнебомбардировочной авиации, выделенным для специальной подготовки по приказу НКО № 006, основной задачей считать ночную и слепую подготовку с боевым применением.

2. Подготовить экипажи второго этапа обучения к полетам в группе на предельный радиус с полной нагрузкой в сложных метеорологических условиях днем и ночью на высотах до 8000 м.

Выполнить в течение летного периода не менее двух полетов на предельный радиус с бомбометанием на незнакомом полигоне и с посадкой при возвращении на промежуточном аэродроме.

3. Авиационным полкам, расположенным вблизи морей, продолжать дальнейшее совершенствование в полетах над морем вне видимости берегов и отработку взаимодействия с морским флотом, с бомбометанием по морским целям.

#### **Штурмовая авиация**

1. Научить ведению огня с малых и средних высот по точечным, узким и рассредоточенным целям, действуя в непосредственной близости от своих войск. Учитывать внезапности нападения на войска противника.

2. Командующему ВВС КОВО провести в течение июня месяца опытное бомбометание с одновременным ведением воздушной стрельбы одиночными самолетами и звеньями с самолетов Ил-2 и доложить выводы через начальника Главного управления ВВС Красной Армии к 15 июля 1941 г.

#### **Разведывательная авиация**

1. Боевую подготовку разведывательной авиации подчинить непосредственному ее назначению — разведке и фотографированию в интересах высших штабов.

2. В первом этапе обучения подготовить одиночные экипажи и группы до 9 самолетов к ведению разведки и фотографированию днем в простых условиях.

Во втором этапе обучения подготовить одиночные экипажи и группы до 9 самолетов ведению разведки и фотографированию днем, в сложных метеорологических условиях, ночью — одиночными экипажами и в составе звена.

3. Полевые занятия наземных войск в поле использовать для обучения разведывательной авиации ведению визуальной разведки.

4. Научить экипажи разведывательной авиации грамотно составлять донесения, быстро и точно передавать их по радио, научить правильно и быстро дешифровать снимки.

5. На совместных учениях с войсками учить экипажи вызову огня артиллерии по внезапно обнаруженным целям.

#### **По подготовке тыла**

Летно-тактические учения, игры, выходы в поле проводить с обязательной отработкой вопросов тыла.

К 1 июля тщательно отработать новую систему авиационного тыла и научить все части авиационного базирования бесперебойно обеспечивать работу летных частей на оперативных аэродромах.

Отработать практически все вопросы по обороне аэродрома от воздушного и наземного противника (авиадесантов) и искусной маскировке аэродромов и самолетов.

Командующим ВВС округов, командирам корпусов и дивизий обеспечить полное выполнение поставленных задач: систематически и практически руководить частями, лично учить, как нужно готовить части, и устранять недостатки в подготовке войск.

Начальнику Главного управления ВВС Красной Армии перестроить работу Главного управления так, чтобы вовремя замечать недостатки в боевой подготовке и устранять их немедленно.

Командующим ВВС округов отказаться от поверхностных и случайных инспекторских проверок. Впредь организовать систематическое инспектирование авиачастей и соединений

путем квалифицированных выездов командиров на длительное время в части для глубокого выявления недостатков и их причин и оказания практической помощи по их устранению.

К 10 октября 1941 г. закончить подготовку частей к зиме, докладывая мне ежемесячно состояние этой подготовки.

Военным советам округов (фронта) заняться более конкретно боевой подготовкой ВВС округов, решительно добиваясь выполнения поставленных задач на летний период 1941 года.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

*Член Главного военного совета Красной Армии Секретарь ЦК ВКП(б) А. Жданов*

*Начальник Генерального штаба Красной Армии генерал армии Г. Жуков*

Ф. 4, оп. 11, д. 82, л. 49 — 58. Подлинник.

#### **№ 0042 от 19 июня 1941 г.**

По маскировке аэродромов и важнейших военных объектов до сих пор ничего существенного не сделано.

Аэродромные поля не все засеяны, полосы взлета под цвет местности не окрашены, а аэродромные постройки, резко выделяясь яркими цветами, привлекают внимание наблюдателя на десятки километров.

Скученное и линейное расположение самолетов на аэродромах при полном отсутствии их маскировки и плохая организация аэродромного обслуживания с применением демаскирующих знаков и сигналов окончательно демаскируют аэродром.

Современный аэродром должен полностью слиться с окружающей обстановкой, и ничто на аэродроме не должно привлекать внимания с воздуха.

Аналогичную беспечность к маскировке проявляют артиллерийские и мотомеханизированные части: скученное и линейное расположение их парков представляет не только отличные объекты наблюдения, но и выгодные для поражения с воздуха цели.

Танки, бронемашин, командирские и другие спецмашины мотомеханизированных и других войск окрашены красками, дающими яркий отблеск, и хорошо наблюдаемы не только с воздуха, но и с земли.

Ничего не сделано по маскировке складов и других важных военных объектов.

#### **Приказываю:**

1. К 1.7.41 г. засеять все аэродромы травами под цвет окружающей местности, взлетные полосы покрасить и имитировать всю аэродромную обстановку соответственно окружающему фону.

2. Аэродромные постройки до крыш включительно закрасить под один стиль с окружающими аэродром постройками. Бензохранилища зарыть в землю и особо тщательно замаскировать.

3. Категорически воспретить линейное и скученное расположение самолетов; рассредоточенным и замаскированным расположением самолетов обеспечить их полную ненаблюдаемость с воздуха.

4. Организовать к 5.7.41 г. в каждом районе авиационного базирования 500-км пограничной полосы 8 — 10 ложных аэродромов, оборудовать каждый из них 40— 50 макетами самолетов.

5. К 1.7.41 г. провести окраску танков, бронемашин, командирских, специальных и транспортных машин. Для камуфлированного окрашивания применить матовые краски применительно к местности районов расположения и действий. Категорически запретить применять краски, дающие отблеск.

6. Округам, входящим в угрожаемую зону, провести такие же мероприятия по маскировке складов, мастерских, парков и к 15.7.41 г. обеспечить их полную ненаблюдаемость с воздуха.

7. Проведенную маскировку аэродромов, складов, боевых и транспортных машин проверить с воздуха наблюдением ответственных командиров штабов округов и фотосъемками. Все вскрытые ими недочеты немедленно устранить.

8. Исполнение донести 1.7 и 15.7.41 г. через начальника Генерального штаба.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

*Начальник Генерального штаба Красной Армии генерал армии Г. Жуков*

Ф. 4, оп. 11, д. 62, л. 201 — 203. Подлинник.

## ПРИКАЗ О МАСКИРОВКЕ САМОЛЕТОВ, ВЗЛЕТНЫХ ПОЛОС, АЭРОДРОМНЫХ СООРУЖЕНИЙ

*№ 0043 от 20 июня 1941 г.*

Самолеты, находящиеся в частях ВВС, взлетно-посадочные полосы, палатки и аэродромные сооружения по всей окраске не удовлетворяют требованиям современной маскировки.

Такое отношение к маскировке как к одному из главных видов боевой готовности ВВС дальше терпимо быть не может.

**Приказываю:**

1. К 20 июля 1941 г. силами авиачастей с привлечением работников авиамастерских произвести маскирующую окраску всех имеющихся самолетов согласно прилагаемой схеме окраски, за исключением нижней поверхности, которую оставить с прежней окраской.

2. К 10 июля 1941 г. произвести маскировку всех существующих взлетно-посадочных полос, бетонных рулежных дорожек и якорных стоянок самолетов применительно к фону окружающей местности.

3. К 1 июля 1941 г. произвести маскировку всех аэродромных сооружений применительно к фону местности.

4. К 1 июля 1941 г. замаскировать палатки в лагерях авиачастей.

5. На лагерных аэродромах самолеты располагать рассредоточенные под естественными и искусственными укрытиями, по окраинам летного поля, не допуская расстановки их по прямым линиям.

6. Ответственность за выполнение всех маскировочных мероприятий как по качеству, так и по срокам возлагаю на военные советы и персонально на командующих ВВС округов.

7. План мероприятий доложить 23 июня 1941 г.

О ходе окраски самолетов командующим ВВС округов докладывать ежедневно по ВЧ начальнику ГУ ВВС Красной Армии с 21 часа до 23 часов.

*Народный комиссар обороны СССР Маршал Советского Союза С. Тимошенко*

*Член Главного военного совета Секретарь ЦК ВКП(б) Г. Маленков*

*Начальник Генерального штаба Красной Армии генерал армии Г. Жуков*

Ф. 4, оп. 11, д. 62, л. 204 — 205. Подлинник.

## ПРИКАЗ С ОБЪЯВЛЕНИЕМ УКАЗАНИЙ СТАВКИ ВЕРХОВНОГО КОМАНДОВАНИЯ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ОРГАНИЗАЦИИ ЧАСТЕЙ ВВС С УЧЕТОМ ОПЫТА ВОЙНЫ

*№ 0049 от 10 июля 1941 г.*

Изучение опыта войны показывает:

1. что дальнебомбардировочная авиация при существующей организации лишена возможности успешно выполнять свои боевые задачи из-за отсутствия в составе полков ДБ разведчиков и истребителей;

2. неповоротливость и неудобоуправляемость существующими 60-самолетными авиационными полками всех видов авиации. На основании решения Ставки приказываю:

1. Ввести в состав полков дальнебомбардировочной авиации одно звено самолетов Пе-2 в качестве разведчиков и одну эскадрилью новейших истребителей для прикрытия района аэродромного базирования, встречи и сопровождения бомбардировщиков при выполнении ими боевых заданий.

2. Новые формирования полков всех видов авиации укомплектовывать не шестьюдесятью, а тридцатью самолетами.

*Зам. народного комиссара обороны СССР и начальник Генерального штаба Красной*

Армии генерал армии Г. ЖУКОВ

Ф. 4, оп. 11, д. 62, л. 220. Подлинник.

## **ПРИКАЗ О ПОРЯДКЕ НАГРАЖДЕНИЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ ЗА ХОРОШУЮ БОЕВУЮ РАБОТУ И МЕРАХ БОРЬБЫ СО СКРЫТЫМ ДЕЗЕРТИРСТВОМ СРЕДИ ОТДЕЛЬНЫХ ЛЕТЧИКОВ**

*№ 0299 от 19 августа 1941 г.*

Для поощрения боевой работы летного состава Военно-Воздушных Сил Красной Армии, отличившегося при выполнении боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом, приказываю ввести порядок награждения летчиков за хорошую боевую работу, а командирам и комиссарам авиадивизий\* представлять личный состав к награде в соответствии с приказом:

### **I**

#### **А. В истребительной авиации**

1. Установить денежную награду летчикам-истребителям за каждый сбитый самолет противника в воздушном бою в размере 1000 рублей.

2. Кроме денежной награды, летчик-истребитель представляется: за 3 сбитых самолета противника — к правительственной награде; за следующие 3 сбитых самолета противника — ко второй правительственной награде; за 10 сбитых самолетов противника — к высшей награде — званию Героя Советского Союза.

3. За успешные штурмовые действия по войскам противника летчики премируются и представляются к правительственной награде: за выполнение 5 боевых вылетов на уничтожение войск противника летчик-истребитель получает денежную награду 1500 рублей; за выполнение 15 боевых вылетов летчик-истребитель представляется к правительственной награде и получает денежную награду 2000 рублей; за выполнение 25 боевых вылетов летчик-истребитель представляется ко второй правительственной награде и получает денежную награду 3000 рублей; за выполнение 40 боевых вылетов летчик-истребитель представляется к высшей правительственной награде — званию Героя Советского Союза и получает денежную награду 5000 рублей.

Во всех случаях результаты и эффективность выполнения штурмовых действий должны быть подтверждены командирами наземных частей или разведкой.

4. За уничтожение самолетов противника на аэродромах летчики-истребители премируются и представляются к правительственной награде: за успешное выполнение 4 боевых вылетов на уничтожение самолетов противника на его аэродромах летчик-истребитель получает денежную награду 1500 рублей; за успешное выполнение 10 боевых вылетов днем или 5 вылетов ночью летчик-истребитель представляется к правительственной награде и получает денежную награду 2000 рублей; за успешное выполнение 20 боевых вылетов днем или 10 вылетов ночью летчики-истребители представляются ко второй правительственной награде и получают денежную награду 3000 рублей; за успешное выполнение 35 боевых вылетов днем или 20 вылетов ночью лица летного состава представляются к высшей правительственной награде — званию Героя Советского Союза и получают денежную награду 5000 рублей.

Результаты боевых действий по аэродромам противника должны быть подтверждены фотографированием или разведывательными данными.

Летчики, применившие в воздушном бою таран самолета противника, также представляются к правительственной награде.

Количество сбитых самолетов устанавливается в каждом отдельном случае показаниями летчика-истребителя на месте, где упал сбитый самолет противника, и подтверждениями командиров наземных частей или установлением на земле места падения сбитого самолета

противника командованием полка.

### **Б. В ближнебомбардировочной и штурмовой авиации**

1. За успешное выполнение 10 боевых заданий днем или 5 боевых заданий ночью по разрушению и уничтожению объектов противника каждое лицо из состава экипажа представляется к правительственной награде и получает денежную награду 1000 рублей.

2. За успешное выполнение 20 боевых заданий днем или 10 боевых заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется ко второй правительственной награде и получает денежную награду 2000 рублей.

3. За успешное выполнение 30 боевых заданий днем или 20 боевых заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется к высшей награде — званию Героя Советского Союза и получает денежную награду в размере 3000 рублей каждый.

Во всех случаях качество выполнения боевых заданий и их эффективность должны быть подтверждены обязательно фотоснимками в момент бомбометания или спустя 3 — 4 часа и разведывательными данными.

4. Независимо от количества выполненных боевых заданий летчик, штурман или стрелок-радист, лично сбивший:

1 самолет противника — получает денежную награду 1000 рублей;

2 самолета противника — представляется к правительственной награде и получает 1500 рублей;

5 самолетов противника — представляется ко второй правительственной награде и получает 2000 рублей;

8 самолетов противника — представляется к званию Героя Советского Союза и получает денежную награду в 5000 рублей.

### **В. Вдальнебомбардировочной и тяжелобомбардировочной авиации**

1. За бомбардировки объектов противника промышленного и оборонного значения экипажи ДБ авиации и ТБ авиации подлежат награждению: за каждую успешную бомбардировку лица из состава экипажа получают денежную награду в размере 500 рублей каждый; за 5 успешных бомбардировок, кроме денежной награды, лица из состава экипажей самолетов представляются к правительственной награде; за 8 успешных бомбардировок, кроме денежной награды, лица из состава экипажа самолетов представляются ко второй правительственной награде; за 12 успешных бомбардировок, кроме денежной награды, лица из состава экипажа самолетов представляются к высшей правительственной награде — званию Героя Советского Союза.

2. За успешные действия в ближнем тылу противника экипажи ДБ авиации и ТБ авиации получают денежные награды и представляются к правительственным наградам таким же порядком, как и экипажи ближнебомбардировочной авиации.

3. При действиях по политическому центру (столице) противника: за каждую бомбардировку каждое лицо экипажа получает денежную награду в размере 2000 рублей; за 3 успешных бомбардировки каждое лицо из состава экипажа представляется к правительственной награде; за 5 успешных бомбардировок каждое лицо из состава экипажей представляется ко второй правительственной награде; за 10 успешных бомбардировок каждое лицо из состава экипажей представляется к званию Героя Советского Союза\*\*.

### **Г. В ближне— и дальнеразведывательной авиации**

1. За успешное выполнение заданий по разведке противника: за 10 боевых заданий днем или 5 боевых заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется к правительственной награде и получает денежную награду 1000 рублей; за 20 боевых заданий днем или 10 заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется ко второй правительственной награде и получает 2000 рублей; за 40 заданий днем или 15 заданий ночью каждое лицо из состава экипажа представляется к званию Героя Советского Союза и получает 3000 рублей.

Во всех случаях данные по разведке должны быть подтверждены фотоснимками или показаниями других экипажей, вылетавших для уничтожения обнаруженных объектов противника или уточнения разведывательных данных предыдущих экипажей.

## II

### **Порядок награждения частей ВВС Красной Армии и их командиров**

Представление к награждению орденами Союза ССР лучших авиационных полков и отдельных эскадрилий производится командующими ВВС фронтов, исходя из результатов боевой работы при наименьших потерях людей и своей материальной части.

Командиры и комиссары авиационных полков и эскадрилий представляются к правительственным наградам:

#### **А. В истребительной авиации**

Командир и комиссар эскадрильи, уничтожившей в воздушных боях не менее 15 самолетов противника и потерявшей при этом своих не более 3 самолетов, представляются к ордену Ленина.

Командир и комиссар полка, уничтожившего в воздушных боях не менее 30 самолетов противника и потерявшего при этом своих не более 5 самолетов, представляются к ордену Ленина.

#### **Б. В ближнебомбардировочной и штурмовой авиации**

Командир и комиссар эскадрильи, выполнившей не менее 100 успешных боевых самолето-вылетов при потере не более 3 своих самолетов, представляются к правительственной награде.

Командир и комиссар полка, успешно выполнившего не менее 250 боевых самолето-вылетов при потере не более 6 своих самолетов, представляются к ордену Ленина.

#### **В. Вдальнебомбардировочной и тяжелобомбардировочной авиации**

Командир и комиссар эскадрильи, успешно выполнившей не менее 50 боевых самолето-вылетов на бомбардирование объектов противника при потере не более 2 своих самолетов, представляются к ордену Ленина.

Командир и комиссар полка, успешно выполнившего не менее 150 самолето-вылетов при потере не более 5 своих самолетов, представляются к ордену Ленина.

#### **Г. В разведывательной авиации**

Командир и комиссар эскадрильи, выполнившей не менее 100 полетов на разведку в ближней разведывательной авиации и не менее 50 полетов в дальней разведывательной авиации при потере не более 3 своих самолетов, представляются к ордену Ленина.

## III

### **Поощрения за сбережение материальной части и безаварийность**

Летный и технический состав, независимо от характера выполняемой работы, подлежит премированию денежной наградой за сбережение материальной части и полеты без поломок и аварий: летчики, независимо от стажа и командной категории, за каждые 100 полетов, за исключением полетов по кругу, без всяких летных происшествий — получают награду 5000 рублей.

Потеря летчиком ориентировки при выполнении полета исключает возможность получения денежной награды; технический состав, обслуживающий самолеты, получает денежную награду в размере 3000 рублей при условии безотказной работы материальной части и при отсутствии невыходов ее в полет за каждые 100 самолето-вылетов; руководящий инженерный состав получает 25% денежной награды от общей суммы премирования технического состава части.

За быстрый и качественный восстановительный ремонт самолетов личный состав походных авиаремонтных мастерских премировать денежной наградой в размере 500 рублей за каждый восстановленный самолет.

За восстановление свыше 50 самолетов, помимо денежной награды, личный состав ПАРМов командованием дивизий представляется к правительственной награде.

## IV

**Меры борьбы со скрытым дезертирством среди отдельных летчиков**

Командирам и комиссарам авиадивизий все случаи вынужденных посадок с убранными шасси и другие летные происшествия, выводящие материальную часть самолетов из строя, тщательно расследовать.

Виновников, совершивших посадки с убранными шасси или допустивших другие действия, выводящие материальную часть из строя без уважительных причин, рассматривать как дезертиров и предавать суду военного трибунала.

Приказ ввести в действие с 20 августа с. г., передать в части ВВС по телеграфу и прочесть всему личному составу.

*Народный комиссар обороны СССР И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 65, л. 361— 369. Подлинник.

**ПРИКАЗ О СОСТАВЕ АВИАПОЛКОВ, ВООРУЖЕННЫХ НОВОЙ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТЬЮ.**

*№ 0305 от 20 августа 1941 г.*

В виду того, что новые самолеты, вроде Ил-2, Пе-2, Як-1 и т. д., являются грозным оружием против врага и необходимо их иметь на всех фронтах, тогда как промышленность пока не успевает удовлетворять потребности фронтов, приказываю:

Впредь все авиаполки новой материальной части формировать в составе 2 эскадрилий по 9 самолетов в каждой и 2 самолетов для командира полка и его заместителя — всего 20 самолетов в полку.

*Наркомобороны И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 65, л. 393. Подлинник.

**ПРИКАЗ О СФОРМИРОВАНИИ ШТУРМОВЫХ АВИАЦИОННЫХ ДИВИЗИЙ**

*№ 0090 от 28 сентября 1941 г.*

Имея в виду использование наших новых истребителей не только как истребителей, но и как штурмовиков, снабженных установками РС, приказываю:

1. В течение октября месяца с. г. сформировать 15 штурмовых авиационных дивизий, каждая из которых будет состоять из одного полка штурмовиков и двух полков истребителей, снабженных установками РС.

2. Формируемые авиационные дивизии вооружить самолетами Ил-2 и истребителями МиГ-3, Як-1 или ЛаГГ-3 с установками РС.

3. Формирование штурмовых авиадивизий произвести по возможности на базе существующих штурмовых авиаполков (Ил-2) путем досылки в формируемые дивизии истребительных полков с РС. Штурмовые авиаполки Ил-2 формируемых дивизий доукомплектовать самолетами и экипажами.

4. Командующему ВВС Красной Армии к 1 октября с. г. представить в НКО на утверждение инструкцию по боевому применению штурмовых авиадивизий.

5. Главному интенданту Красной Армии, начальникам центральных управлений НКО обеспечить формируемые авиационные дивизии всеми положенными видами довольствия.

6. Командующему ВВС Красной Армии доносить в Генштаб о ходе формирования авиационных дивизий каждую пятidineвку.

*Народный комиссар обороны СССР И. СТАЛИН*

*Начальник Генерального штаба Красной Армии*

*Маршал Советского Союза Б. ШАПОШНИКОВ*

Ф. 4, оп. 11, д. 62, л. 340 — 341. Подлинник.

## **ПРИКАЗ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ПОДЧИНЕНИИ И ОБЕСПЕЧЕНИИ КОРПУСОВ, ДИВИЗИЙ И ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛКОВ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ ПВО ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ**

*№ 056 от 22 января 1942 г.*

1. Корпуса, дивизии и отдельные полки истребительной авиации, выделенные для противовоздушной обороны территории страны, полностью подчинить командующему войсками ПВО территории страны.

2. За ГУ ВВС Красной Армии и военными советами округов оставить обязанность обеспечения указанных частей всеми видами довольствия и технического снабжения.

3. Командующему ВВС Красной Армии выделить для обеспечения частей истребительной авиации ПВО 56 батальонов аэродромного обслуживания и подчинить их командирам соответствующих авиационных корпусов, дивизий и отдельных полков.

4. Ввести дополнительно в состав Управления истребительной авиации ПВО территории страны должность начальника штаба, отделы тыла и кадров и транспортный авиационный отряд.

*Народный комиссар обороны И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 69, л. 120. Подлинник.

## **ПРИКАЗ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПОЛНОЙ ПРАКТИЧЕСКОЙ ДАЛЬНОСТИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ ЯК-1 И ЛАГГ-3 В СТРОЕВЫХ ЧАСТЯХ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ**

За последнее время со стороны командующих фронтов и армий участились жалобы на то, что наши истребители находятся мало времени на поле боя.

Проверкой Управления ВВС установлено, что действительно за последние 1 — 2 месяца наши истребители при вылетах на прикрытие войск в течение своего полета очень часто появлялись на поле боя всего лишь на 10 — 15 минут. Вместо того чтобы вскрыть действительные причины такого безобразного положения, командующие фронтами и командующие ВВС стали жаловаться на то, что наши истребители имеют небольшую дальность полета и не могут поэтому прикрывать наступающие войска.

Каковы же действительные причины, отчего наши истребители мало времени бывают над полем боя?

Первая причина заключается в том, что наши истребительные части расположены на аэродромах, удаленных от линии фронта свыше 100 км, например на Волховском и Северо-Западном фронтах, чем искусственно уменьшается продолжительность полета истребителей над полем боя.

Вторая причина заключается в том, что многие летчики без всякой нужды весь свой полет производят на скоростях, близких к максимальным, что также уменьшает дальность полета и время пребывания самолета в воздухе.

Перечисленные причины опровергают всю болтовню о том, что наши истребители имеют небольшую дальность. Такая болтовня приносит только вред. Утверждать то, что наши истребительные самолеты имеют небольшую дальность и небольшую продолжительность полета, могут только люди, не знающие наших самолетов и авиационной техники.

Чтобы покончить с неправильными «теориями» о малой дальности полета наших современных истребителей, необходимо: во-первых, истребительную авиацию приблизить к линии фронта, расположив ее на аэродромах в 20 — 50 км от линии фронта; во-вторых, решительными мерами прекратить полеты без нужды на максимальных скоростях. На этих скоростях разрешить работать только для нагона самолетов врага, для воздушного маневра, воздушного боя; в-третьих, покончить с техническим невежеством летчиков в части правильного расхода топлива и продолжительности полета.

Наши истребительные самолеты Як-1 и ЛаГГ-3 на колесах, помимо топлива, расходуемого

на подогрев и пробу мотора перед полетом, рулежку, взлет, имеют следующую дальность и продолжительность полета:

Самолет Як-1 при полете на скорости 300 — 320 км в час по прибору в диапазоне высот от 100 до 2000 м, при оборотах мотора 2200 — 2300 об/мин имеет дальность одиночного самолета 700 — 750 км и время полета 2 часа — 2 часа 10 минут. Оставляя 10% запаса топлива для гарантии летчику безопасного полета, дальность полета будет 630 — 675 км и продолжительность полета 1 час 50 мин — 2 часа.

Самолет ЛаГГ-3 с 5 бензобаками при полете на скорости 300 — 320 км в час по прибору в диапазоне высот от 100 до 2000 м и при оборотах мотора 2200 — 2300 об/мин имеет дальность одиночного самолета 700 — 750 км, время полета 2 часа — 2 часа 10 минут. Оставляя 10% запаса топлива для гарантии летчику безопасного полета, дальность полета будет 630 — 675 км и продолжительность полета 1 час 50 минут — 2 часа.

Самолет ЛаГГ-3 с 3 бензобаками без подвесных баков при полете на скорости 300 — 320 км в час по прибору в диапазоне высот от 100 до 2000 м при оборотах мотора 2200 — 2300 об/мин имеет дальность одиночного самолета 550 — 600 км, время полета 1 час 35 минут — 1 час 45 минут. Оставляя 10% запаса топлива для гарантии летчику безопасного полета, дальность полета будет 495 — 540 км и продолжительность полета 1 час 25 минут — 1 час 35 минут.

Самолет ЛаГГ-3 с 3 бензобаками и 2 подвесными баками при полете на скорости 300 — 320 км в час по прибору в диапазоне высот от 100 до 2000 м при оборотах мотора 2200 — 2300 об/мин имеет дальность одиночного самолета 720 — 770 км и продолжительность полета 2 часа — 2 часа 15 минут. Оставляя 10% запаса топлива для гарантии летчику безопасного полета, дальность полета будет 650 — 690 км и продолжительность полета 1 час 50 минут — 2 часа.

#### **Приказываю:**

1. Немедленно приступить к оборудованию и подготовке передовых аэродромов на удалении от линии фронта на 20 — 30 км или во всяком случае не более 50 км и до 20 марта 1942 г. перебазировать всю истребительную авиацию фронтов и армий на аэродромы.

2. Запретить летчикам совершать полеты без нужды на скоростях, близких к максимальным, и к 15 марта 1942 г. добиться, чтобы наши истребители при вылетах на прикрытие войск в течение своего полета находились над полем боя на самолетах Як-1 — минимум 1 час 15 минут; на самолетах ЛаГГ-3 с 5 бензобаками — минимум 1 час 15 минут и с 3 бензобаками — минимум 45 минут.

3. За выполнение настоящего приказа отвечают: военные советы фронтов — в части подготовки передовых аэродромов и перебазирования на них истребительной авиации; командующие ВВС армий и командиры полков — за прекращение полетов без нужды на скоростях, близких к максимальным, и за продолжительность полета над полем боя.

4. Командующему ВВС Красной Армии организовать контроль за выполнением настоящего приказа.

5. Приказ передать по телеграфу и довести до всего летного состава. Получение подтвердить. Об исполнении донести 16 марта 1942 г.

*Народный комиссар обороны СССР И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 69, л. 444—448.

Подлинник. Опубл. в Сборнике боевых документов

Великой Отечественной войны. № 5. М., 1947. С. 29—31.

## **ПРИКАЗ ОБ УПОРЯДОЧЕНИИ ПОЛЕТОВ НАД СВОЕЙ ТЕРРИТОРИЕЙ**

### **№ 0184 от 9 марта 1942 г.**

Наблюдаются многочисленные случаи, когда экипажи при полетах над своей территорией не соблюдают маршрутов, на которые сделаны заявки. Особенно часто это имеет место при полетах ночью. Отмечаются случаи, когда производятся маршрутные полеты без заявок. Маршруты полетов выбираются каждой частью самостоятельно. Командующие ВВС фронтов не назначают мест перелета фронта (входных и выходных ворот).

Все это мешает нормальной работе ПВО, затрудняет распознавание своих самолетов от самолетов противника и приводит к тому, что самолеты противника опознаются с опозданием, а свои самолеты принимаются за противника, подвергаются обстрелу зенитной артиллерией и на них высылаются истребители.

**Приказываю:**

1. За вылеты без предварительной заявки и подтверждения гарантии безопасности от оперативного дежурного района (зоны) ПВО виновников предавать суду военного трибунала. Предоставить право вылетать без предварительной заявки только истребителям на перехват противника и в отдельных случаях штурмовиков для боевых действий, не связанных с перелетом фронта, когда невозможно заранее предусмотреть маршрут полета над своей территорией (вылеты по тревоге для борьбы с десантами и прорвавшимися подвижными частями противника).

2. Заявку давать не позже чем за 1 час до взлета. В тех случаях, когда невозможно заранее наметить время взлета (для дежурных частей, вылетающих по вызову), в заявке указывать маршрут. В этом случае, также, как и при взлете без заявок в случаях, оговоренных в п. 1, о времени взлета извещать систему ПВО немедленно по принятии решения на вылет. Об отмене или переносе назначенного вылета извещать ОД района (зоны) ПВО не позднее срока, намеченного для взлета.

В заявках указывать маршрут полета только над своей территорией. Для подачи заявок разрешить использование передачи по паролю «Воздух».

3. В тех случаях, когда полет совершается за пределами границы района (зоны) ПВО, в какой поступила заявка, командующий районом (зоной) ПВО обязан обеспечить уведомление соседних районов по маршруту полета.

4. Маршруты полетов над своей территорией устанавливать командующим ВВС фронтов и округов. Маршруты выбирать вне крупных населенных пунктов и железнодорожных узлов.

Маршруты перелетов центрального назначения, проходящие более чем через 2 района (зоны) ПВО, устанавливает штаб ВВС Красной Армии, который обязан дать заявку штабу войск ПВО территории страны, а последний обязан обеспечить предупреждение системы ПВО на всем маршруте в целях обеспечения безопасности перелета.

5. Командующим ВВС фронтов устанавливать на каждый день места перелета фронта («входные и выходные ворота»), со сменой их 2 — 3 раза в день. Не допускать трафарета в назначении места и момента смены входных и выходных ворот.

6. Для ночных полетов командующим ВВС фронтов организовать выставление простейших маяков на маршруте через 10 — 30 км, в зависимости от метеоусловий и силы света маяков. Для маяков использовать фигуры из костров, автомобильные фары с окрашенными стеклами и другие имеющиеся подручные средства. Для указанной цели использовать роты ЗОС (земного обеспечения самолетовождения) при районах аэродромного базирования. Ответственность за организацию маячной службы возложить на флагманских штурманов фронтов.

7. Командующим ВВС фронтов связать командный пункт каждого авиаполка с ближайшим ротным или батальонным постом ВНОС.

8. Начальнику связи ВВС Красной Армии по согласованию со штабом войск ПВО территории страны установить на каждый день единую волну взаимодействия между самолетами ВВС, ПВО и средствами ПВО и разработать краткую радиосигнальную таблицу. Указанные данные разослать в части с расчетом получения не позднее 15 марта 1942 года.

9. Экипаж, сбившийся с маршрута, обязан на этой волне донести системе ПВО о потере ориентировки. Оперативные дежурные ПВО обязаны установить по донесениям постов ВНОС место самолета и сообщить экипажу его местонахождение.

10. На связь по этим же радиоданным переходить самолетам, получившим от наших истребителей требование посадки или попавшим в зону огня своей зенитной артиллерии.

11. Начальнику штаба ВВС Красной Армии пересмотреть пароль «я свой самолет». Установить отдельные сигналы для пароля и отзыва истребителей.

12. Обязать ПВО сажать самолеты, летящие не по указанному маршруту и без заявок. Сигналом требования посадки со стороны истребителей установить выход истребителей слева

на один уровень с самолетом и подача сигнала отзыва. По этому сигналу экипаж обязан следовать за истребителем и перейти на радиосвязь в соответствии с п. 10.

Истребителям ПВО по неподчиняющимся давать предупредительную очередь с трассирующими пулями в 50 м в стороне, и, если экипаж не подчиняется и после этого, открывать по нему огонь.

13. О посаженных истребителями самолетах доносить в штаб ВВС фронта и округа; последним проверять правильность сведений о принадлежности экипажа и только после подтверждения их разрешать перелет в свою часть.

14. Командующим районами (зонами) ПВО пересмотреть состав оперативных дежурных, назначать оперативными дежурными знающих, распорядительных командиров с развитым чувством ответственности за поручаемое им дело.

15. Командирам авиачастей разъяснить всему летному составу весь вред, наносимый обороне Союза ССР неорганизованными полетами над своей территорией, и требовать точного соблюдения настоящего приказа.

16. Приказ ввести в действие с 6.00 15 марта 1942 года.

*Заместитель народного комиссара обороны СССР генерал-полковник авиации ЖИГЛРЕВ*

*Заместитель народного комиссара обороны СССР генерал-лейтенант ГРОМАДИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 69, л. 481— 484. Подлинник.

## **ПРИКАЗ О ПРЕМИРОВАНИИ ЛИЧНОГО СОСТАВА АВИАМАСТЕРСКИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ ЗА БЫСТРЫЙ И КАЧЕСТВЕННЫЙ РЕМОНТ САМОЛЕТОВ И МОТОРОВ**

*№ 0249 от 5 апреля 1942 г.*

В соответствии с решением Государственного Комитета Обороны Союза ССР № 1527 от 3 апреля 1942 г. в целях увеличения выпуска из ремонта самолетов и моторов и сокращения сроков нахождения в ремонте материальной части приказываю:

1. За качественный ремонт самолетов и моторов, выполненный в сроки, предусмотренные приказом командующего Военно-Воздушными Силами Красной Армии № 012 от 30.1.42 года, отпустить в распоряжение начальников авиационных мастерских Военно-Воздушных Сил Красной Армии (САМ, ПАМ, ПАРМ-35, ПАРМ-3, ремонтные базы и авиационные мастерские школ, училищ и академий) денежные суммы для награждения личного состава мастерских из расчета (за каждый самолет и мотор):

I

На восстановительный ремонт бомбардировщика... 2000 руб. На текущий ремонт бомбардировщика.....400 руб.

Примечание 1. За ремонт тяжелого бомбардировщика (ТБ-3 или ТБ-7) денежные награды выплачивать в двойном размере.

Примечание 2. За ремонт самолета после аварии (аварийный ремонт) премии выплачивать в размере 50 % нормы восстановительного ремонта.

II

За восстановительный ремонт истребителя или штурмовика.....750 руб.

За текущий ремонт истребителя или штурмовика.....200 руб.

За восстановительный ремонт учебного самолета (УГ-2, У-2иУГ-1).....300 руб.

III

За восстановительный ремонт каждого мотора всех типов, кроме М-11.....200 руб.

За восстановительный ремонт мотора М-11.....100 руб.

2. Отпуск средств мастерским для выплаты наград производить один раз в месяц на основании отчета мастерских, утвержденного главным инженером Военно-Воздушных Сил фронта (округа).

Исчисленная за месяц сумма наград распределяется: а) 5 % начальнику и военному комиссару мастерских; б) не менее 70 % производственным рабочим мастерских

(военнослужащем и вольнонаемным); в) 25 % в распоряжение начальника и военного комиссара мастерских для награждения остального личного состава мастерских.

Определение лиц, которым выдается денежное награждение, размер награды каждому устанавливается начальником и военным комиссаром мастерских в зависимости от участия в работе по ремонту самолетов и моторов и качества работы, после чего объявляется приказом по части.

Денежная награда начальнику и военному комиссару мастерских объявляется приказом командующего Военно-Воздушными Силами фронта (округа).

Расходы относить: а) по награждению военнослужащих: в бюджетных мастерских за счет кредитов § 1, ст. 1; в хозрасчетных мастерских за счет кредитов §21, ст. 76 сметы НКО; б) по награждению вольнонаемного состава всех мастерских за счет кредитов § 21, ст. 76 сметы НКО.

3. При систематическом перевыполнении месячных производственных заданий (по товарной продукции), установленных командованием фронта (округа) и утвержденных Военно-Воздушными Силами Красной Армии, кроме денежной награды, личный состав авиационных мастерских, особо проявивший себя в выполнении заданий, представляется военным советом Военно-Воздушных Сил фронта (округа) к правительственной награде.

Приказ ввести в действие с 1 апреля с. г. и объявить личному составу авиационных мастерских.

*Заместитель народного комиссара обороны СССР генерал-полковник авиации ЖИГДРЕВ*

Ф. 4, оп. 11, д. 70, л. 53 — 55. Подлинник.

## **ПРИКАЗ О ДЕЙСТВИЯХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПО УНИЧТОЖЕНИЮ БОМБАРДИРОВЩИКОВ ПРОТИВНИКА**

*№ 0489 от 17 июня 1942 г.*

На всех фронтах наши летчики-истребители при встречах с воздушным противником в большинстве случаев в первую очередь атакуют истребителей противника, а затем уже его бомбардировщиков.

Эта привившаяся тактика действий в нашей истребительной авиации совершенно неправильна.

Истребители противника, прикрывающие своих бомбардировщиков, естественно стремятся сковать наших истребителей, не допустить их к бомбардировщикам, а наши истребители идут на эту уловку врага, ввязываются в воздушную дуэль с вражескими истребителями и тем самым дают возможность бомбардировщикам противника безнаказанно сбрасывать бомбы на наши войска или на другие объекты нападения.

Ни летчики, ни командиры полков, ни командиры дивизий, ни командующие ВВС фронтов и воздушных армий не понимают этого, и не понимают, что основная и главная задача наших истребителей заключается в том, чтобы в первую очередь уничтожить вражеских бомбардировщиков, не дать им возможности сбросить свой бомбовый груз на наши войска, на наши охраняемые объекты.

Надо понять, наконец, что, уничтожая бомбардировщиков противника, наши истребители этим самым уменьшают ударную силу авиации противника и наносят ему наибольший материальный ущерб.

Надо понять, наконец, что тактике противника по сковыванию наших истребителей надо противопоставить свою тактику действий, тактику нападения в первую очередь на бомбардировщиков и этим самым навязывать в воздушном бою свою волю, подчинять его действия в воздухе своим приемам нападения.

### **Приказываю:**

1. Считать основной задачей наших истребителей при встрече с воздушным противником уничтожение в первую очередь его бомбардировщиков.

2. При охране нашей истребительной авиацией объектов ПВО войск, коммуникаций и при сопровождении наших бомбардировщиков большую группу истребителей эшелонировать с таким расчетом, чтобы основная масса истребителей в группе предназначалась для

уничтожения бомбардировщиков противника.

3. В целях поощрения боевой работы летчиков-истребителей установить с 20 июня с. г. денежную награду в следующих размерах:

- за каждый сбитый бомбардировщик противника выплачивать 2000 рублей;
- за каждый сбитый транспортный самолет противника выплачивать 1500 рублей;
- за каждый сбитый истребительный самолет противника выплачивать 1000 рублей.

На звание Героя Советского Союза представлять таких летчиков-истребителей, которые собьют в воздушных боях 10 истребителей противника или 5 бомбардировщиков.

Выплату за сбитые самолеты противника производить в случаях подтверждения этого наземными войсками, фотоснимком и докладами нескольких экипажей.

4. Установленные ранее размеры вознаграждения за сбитые самолеты — отменить.

5. Приказ довести до всего летного состава истребительной авиации Красной Армии.

*Народный комиссар обороны И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 71, л. 222 — 226. Подлинник.

Опубл. в Сборнике боевых документов

Великой Отечественной войны.

№5. М, 1947. С. 31-32.

## **ПРИКАЗ О ПРИМЕНЕНИИ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ НА ПОЛЕ БОЯ В КАЧЕСТВЕ ДНЕВНЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ**

*№ 0496 от 18 июня 1942 г.*

Опыт ВОЙНЫ показал, что наши истребители на поле боя и в ближайшем войсковом тылу на глубине 20 — 30 км от переднего края с успехом могут попутно выполнять задачи дневных бомбардировщиков. После сбрасывания бомб истребители выполняют свою основную задачу по уничтожению воздушного противника и по прикрытию своих войск. Применение истребителей на поле боя для бомбометания днем значительно увеличивает ударную силу нашей авиации, наши бомбовые выстрелы.

Следует учесть, что немцы и англичане используют одномоторные истребители в качестве дневных бомбардировщиков.

Бомбодержатели (по две балки на каждом самолете) на наших истребителях поставлены не случайно и не для украшения самолета, а для того, чтобы использовать и эти самолеты для дневного бомбового удара по врагу, по его живой силе и технике на поле боя.

Однако этого до сих пор многие наши авиационные командиры не понимают и не используют истребителей для бомбометания днем противника на поле боя.

Приказываю:

1. Самолеты ЛаГГ-3, И-153, И-16 и поступающие в авиачасти с бомбодержателями Як-1 и Як-7 обязательно использовать для решения бомбардировочных задач днем на поле боя на глубину до 20 — 30 км от переднего края.

2. Бомбовую зарядку на истребителях варьировать в зависимости от целей, используя для этого авиабомбы ФАБ-100, ЗАБ-100, ФАБ-50, ЗАБ-50 и осколочные АО-25.

3. Во всех истребительных полках, находящихся на фронте и в тылу, приступить немедленно к обучению бомбометанию днем всех летчиков, не умеющих бомбить.

4. О применении истребителей для бомбометания днем на поле боя и в войсковом тылу на глубину 20 — 30 км от переднего края доносить командующему ВВС Красной Армии ежедневно к 22.00 отдельным донесением по телеграфу или шифром по радио, начиная с 20.6.42 г.

5. Разъяснить всем летчикам-истребителям авиачастей всю важность выполнения настоящего приказа.

6. При выдаче премий за боевые вылеты считать два боевых вылета истребителя с бомбами для дневного бомбометания за три боевых вылета.

7. Персональную ответственность за выполнение настоящего приказа возлагаю на командующих воздушных армий, командующих ВВС фронтов и командиров истребительных

дивизий.

*Народный комиссар обороны СССР И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 71, л. 242—243. Подлинник.

Опубл. в Сборнике боевых документов

Великой Отечественной войны.

№5. М., 1947. С. 34-35.

## **ПРИКАЗ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПОНЯТИЯ БОЕВОГО ВЫЛЕТА ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ**

*№ 0685 от 9 сентября 1942 г.*

Фактами на Калининском, Западном, Сталинградском, Юго-Восточном и других фронтах установлено, что наша истребительная авиация, как правило, работает плохо и свои боевые задачи очень часто не выполняет.

Истребители наши не только не вступают в бой с истребителями противника, но избегают атаковать бомбардировщиков.

При выполнении задачи по прикрытию штурмовиков и бомбардировщиков наши истребители даже при количественном превосходстве над истребителями противника уклоняются от боя, ходят в стороне и допускают безнаказанно сбивать наших штурмовиков и бомбардировщиков.

Приказом НКО за № 0299 предусмотрены для летного состава в качестве поощрения денежные вознаграждения и правительственные награды за боевые вылеты с выполнением боевой задачи. Этот приказ в авиачастях извращен на фронтах.

Боевым вылетом неправильно считают всякий полет на поле боя, независимо оттого, выполнена или нет истребителями возложенная на них боевая задача.

Такое неправильное понятие о боевом вылете не воспитывает наших истребителей в духе активного нападения на самолеты врага и дает возможность отдельным ловкачам и трусам получать денежное вознаграждение и правительственные награды наравне с честными и храбрыми летчиками.

В целях ликвидации такой несправедливости и для того, чтобы поощрять только честных летчиков, а ловкачей и трусов выявлять, изгонять из рядов наших истребителей и наказывать их, приказываю:

1. Считать боевым вылетом для истребителей только такой вылет, при котором штурмовики и бомбардировщики при выполнении боевой задачи не имели потерь от атак истребителей противника.

2. Засчитывать сбитыми самолетами за летчиками только те самолеты противника, которые подтверждены фотоснимком или донесением наземного наблюдения.

3. Выплату за боевые вылеты и представления к правительственной награде впредь производить, строго руководствуясь пунктами 1 и 2 настоящего приказа.

4. Летчиков-истребителей, уклоняющихся от боя с воздушным противником, предавать суду и переводить в штрафные части в пехоту.

5. Приказ объявить всем истребителям под расписку.

*Народный комиссар обороны И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 72, л. 273—276. Подлинник.

Опубл. в Сборнике боевых документов

Великой Отечественной войны.

№5. М., 1947. С. 37.

## **ПРИКАЗ О ВВЕДЕНИИ ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА В ЧАСТЯХ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ**

**№ 0823 от 16 октября 1942 г.**

Для повышения летных качеств летчиков-истребителей, воспитания у них смелости, уверенности в пилотировании и овладении всеми пилотажными свойствами своего самолета приказываю:

1. В школах, запасных авиаполках, в строевых частях и учебно-тренировочных авиаполках ввести в программу обучения высший пилотаж (одинарная бочка, двойная бочка, переворот, петля, иммельман, ранверсман, срыв в штопор не более одного витка).

2. Высший пилотаж производить на всех самолетах истребительного типа.

3. Упражнения по высшему пилотажу выполнять строго в соответствии с новым курсом переучивания и боевой подготовки 1942 года, не допуская перескакивания в упражнениях.

4. К выполнению фигур высшего пилотажа допускать летчиков, тщательно проверенных инструктором на двухместном истребительном самолете.

5. Начальнику НИИ ВВС Красной Армии провести испытания иностранных самолетов (Р-39, Р-40Е и «харрикеин») на высший пилотаж и разработать методику выполнения к 1 ноября 1942 года.

6. Все ранее отданные распоряжения о запрещении пилотажа отменить. Приказ передать по телеграфу.

*Заместитель народного комиссара обороны генерал-лейтенант авиации НОВИКОВ*

Ф. 4, оп. 11, д. 73, л. 42—43. Подлинник.

**ПРИКАЗ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОРЯДКА ПРИСВОЕНИЯ ВОИНСКИХ ЗВАНИЙ КУРСАНТАМ, ОКАНЧИВАЮЩИМ ЛЕТНЫЕ ШКОЛЫ, И КАТЕГОРИИ НЕКОТОРЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ В ЧАСТЯХ БОЕВОЙ АВИАЦИИ И ВОЕННО-УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ****№ 5 от 6 января 1943 г.**

Во изменение приказа НКО № 0362 1940 года приказываю:

1. Курсантам школ пилотов (кроме первоначального обучения) и стрелков-бомбардиров со сроком обучения 9 месяцев и выше присваивать при окончании школ военное звание «младший лейтенант».

2. Должности пилота, летчика и стрелка-бомбардира в частях боевой авиации и вузах ВВС Красной Армии и должности командира звена и командира корабля во всех частях ВВС Красной Армии отнести к категории среднего начсостава.

3. Во всех частях ВВС Красной Армии должность стрелка-бомбардира звена заменить должностью штурмана звена и должность механика авиационного звена заменить должностью техника авиационного звена.

4. Командующему ВВС Красной Армии и начальникам главных управлений НКО внести соответствующие изменения в штаты частей и вуз[о"в] ВВС Красной Армии и дать необходимые указания о порядке обеспечения проводимого мероприятия.

*Народный комиссар обороны И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 12, д. 107, л. 7. Подлинник.

**ПРИКАЗ С ОБЪЯВЛЕНИЕМ НОРМ И ПОРЯДКА ВЫДАЧИ ВОДКИ ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТАВУ ЧАСТЕЙ ВВС ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АРМИИ****№ 031 от 13 января 1943 г.**

В дополнение к приказу НКО 1942 г. № 0883 с объявлением норм и порядка выдачи водки личному составу частей действующей армии приказываю:

1. В частях ВВС действующей армии и в частях ВВС, базирующихся на территории военных округов, но приравненных приказами НКО к частям действующей армии, водку выдавать по 50 граммов в сутки на человека и техническому составу только в дни вылетов на

боевые задания самолетов, непосредственно обслуживаемых ими на аэродромах.

2. Порядок выдачи водки установить по персональному списку, составленному командованием авиачасти, утвержденному командиром авиадивизии.

3. Приказ объявить по телеграфу.

*Заместитель народного комиссара обороны генерал-полковник интендантской службы А. ХРУЛЕВ*

Ф. 4, оп. 11, д. 75, л. 51. Подлинник.

## **ПРИКАЗ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ МАКСИМАЛЬНОЙ ДАЛЬНОСТИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ В СТРОЕВЫХ ЧАСТЯХ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ**

*№ 074 от 24 января 1943 г.*

В дополнение к приказу НКО за №0171 от 4 марта 1942 года, в целях дальнейшего увеличения времени пребывания самолетов-истребителей над полем боя, увеличения дальности полета всех типов самолетов и экономии горючего и моторесурса приказываю:

1. Оперативные перелеты, полеты по перебазированию, полеты на выполнение боевых заданий (до встречи с противником), барражирование, ожидание в намеченной зоне, полеты в запасных полках по маршруту, в зону и все другие полеты, кроме высшего пилотажа и отработки элементов воздушного боя, производить на наивыгоднейших режимах, указанных в прилагаемой таблице.

2. Для самолетов, имеющих наружную подвеску бомб или бензобаков, считать, что дальность и продолжительность полета, в зависимости от изменения полетного веса самолета, количества бомб или подвески баков уменьшается в пределах от 10 до 15%.

3. При необходимости полета на режимах, отличающихся от указанных в таблице (сопровождение, полет по специальному заданию и т. п.), режим полета подбирается по инструкциям, утвержденным главным инженером ВВС Красной Армии.

4. Ввести в действие утвержденные главным инженером ВВС Красной Армии инструкции по расчету дальности и продолжительности полета самолетов: Як-1, ЛаГГ-3, Ла-5, Як-7, Як-9, Ил-2, Пе-2, «аэрокобра», «харрикейн», «киттихаук», «томагаук» и «бостон».

5. Все изданные ранее инструкции по расчету дальности и продолжительности полета указанных выше самолетов и приложение № 1 к приказу НКО № 333 от 18 октября 1942 года (таблица наивыгоднейших по расходам горючего режимов полета) отменить.

*Заместитель народного комиссара обороны генерал-полковник авиации НОВИКОВ*

Ф. 4, оп. 11, д. 75, л. 139—144. Подлинник.

## **ПРИКАЗ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ДЛЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА НАДБАВКИ К ПОЛУЧАЕМОМУ СОДЕРЖАНИЮ ЗА БОЕВОЙ ВЫЛЕТ НА РАЗВЕДКУ**

*№ 133 от 22 марта 1943 г.*

Установить для летного состава истребительной, штурмовой и других видов боевой авиации, успешно выполняющего, наряду с основными задачами, задания по разведке противника, надбавку к получаемому содержанию в размере 50 рублей за каждый боевой вылет на разведку с тем, чтобы месячный основной оклад летчика по занимаемой должности вместе с надбавками не превышал оклада, установленного для разведывательной авиации приказом НКО 1942 г. № 0760.

Командующему ВВС Красной Армии и начальнику Финансового управления при НКО дать указания по применению настоящего приказа.

*Народный комиссар обороны*

*Маршал Советского Союза И. СТАЛИН*

Ф. 4, оп. 11, д. 76, л. 69. Подлинник.

## **ПРИКАЗ С ОБЪЯВЛЕНИЕМ ПОЛОЖЕНИЯ О НАГРАДАХ И ПРЕМИЯХ ДЛЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА ВВС КРАСНОЙ АРМИИ, АВИАЦИИ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ, ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ ПВО И ВВС ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА**

В целях дальнейшего повышения боеспособности Военно-Воздушных Сил Красной Армии, авиации дальнего действия, истребительной авиации ПВО и ВВС Военно-морского флота и поощрения наиболее отличившихся лиц летного и инженерно-технического состава приказываю:

1. Награждение и премирование личного состава ВВС Красной Армии, авиации дальнего действия, истребительной авиации ПВО и ВВС Военно-морского флота производить в соответствии с объявляемым при сем «Положением о наградах и премиях для личного состава ВВС Красной Армии, авиации дальнего действия, истребительной авиации ПВО и ВВС Военно-морского флота за боевую работу и сбережение материальной части», которое ввести в действие с 1 сентября 1943 г. и объявить всему личному составу частей и соединений ВВС Красной Армии, истребительной авиации ПВО, авиации дальнего действия и ВВС Военно-морского флота.

2. Приказ НКОН № 0299 1941 г., пункт 3 приказа НКОН № 0489 1942 г., пункт 3 приказа НКОН № 0490 1942 г., пункт 6 приказа НКОН № 0496 1942 г., пункт I приказа НКОН № 0685 1942—43, и параграф I приказа НКОН № 0208 1943 г. — отменить.

*Народный комиссар обороны Маршал Советского Союза И. СТАЛИН*

## **ПОЛОЖЕНИЕ О НАГРАДАХ И ПРЕМИЯХ ДЛЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ, АВИАЦИИ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ, ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ ПВО, ВВС ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА ЗА БОЕВУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И СОХРАНЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ**

### **I. Истребительная авиация**

1. Летчики истребительной авиации представляются к правительственным наградам: а) За лично уничтоженные самолеты противника в воздушных боях или на аэродромах: к первой награде — за 3 лично сбитых бомбардировщика (разведчика) или за 4 лично сбитых самолета других типов, или за 6 самолетов, уничтоженных на земле; к последующим наградам — за каждые следующие 4 лично сбитых самолета-бомбардировщика (разведчика) или 5 лично сбитых самолетов других типов, или 6 самолетов, уничтоженных на земле; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за 10 лично сбитых самолетов-бомбардировщиков (разведчиков) или за 15 лично сбитых самолетов других типов; к высшей награде — званию дважды Героя Советского Союза — за 30 лично сбитых самолетов всех типов; к высшей награде — званию трижды Героя Советского Союза — за 50 лично сбитых самолетов всех типов. б) За уничтожение подвижного состава железнодорожного транспорта и дезорганизацию железнодорожных перевозок на территории противника: к первой награде — за 6 уничтоженных паровозов или за 4 крушения поездов, вызванных атакой самолета; к последующим наградам — за каждые следующие 8 уничтоженных паровозов или за 6 крушений поездов, вызванных атакой самолетов. в) За боевые вылеты на сопровождение штурмовиков, бомбардировщиков, минно-торпедной авиации, разведчиков и корректировщиков, а также за боевые вылеты на прикрытие боевых порядков наземных войск на поле боя, морских баз, коммуникаций и других объектов: к первой награде — за 30 успешных боевых вылетов; к последующим наградам — за каждые следующие 30 успешных боевых вылетов. г) За боевые вылеты на штурмовые действия и разведку войск противника: к первой награде — за 20 успешных боевых вылетов; к последующим наградам — за каждые следующие 30 успешных боевых вылетов.

2. Летчики истребительной авиации за лично уничтоженные самолеты противника во

время ночных действий к правительственным наградам представляются согласно пункту 1а 1-го раздела настоящего Положения, при этом требуемое число сбитых самолетов сокращается в два раза.

3. Представление к правительственной награде командира пары, за лично сбитые им самолеты в воздушных боях, дает право на представление к награде и летчика ведомого им самолета, если он своими действиями обеспечил успех в бою своего командира пары.

4. Командиры подразделений, частей и соединений, помимо наград, получаемых за личные подвиги, к правительственным наградам представляются: а) за умелое командование подчиненными подразделениями, частями или соединениями, действия которых способствовал и успешному разгрому противника в бою или операции наземных войск или флота; б) командир эскадрильи (в том числе и отдельной), под командованием которого эскадрилья уничтожила в воздушных боях и на аэродромах противника 25 самолетов, имея при этом потери не более 5 своих самолетов; в) командир полка, под командованием которого полк уничтожил в воздушных боях и на аэродромах противника 60 самолетов, имея при этом потери не более 10 своих самолетов.

Примечание: 1. Боевым вылетом для истребительной авиации, засчитываемым для награждения, считается каждый полет, связанный со встречей с воздушным противником, или полет, протекавший в зоне зенитного огня противника или над боевыми порядками противника.

2. Сбитые самолеты в групповом воздушном бою, если нельзя установить, кто лично его сбил, или если они сбиты одновременной атакой 2 — 3-х и более летчиков, делятся равномерно и засчитываются как часть сбитого самолета для каждого отдельного летчика, участника этого группового боя.

## **II . Штурмовая авиация**

5. Летчики и воздушные стрелки (на двухместных самолетах) штурмовой авиации представляются к правительственным наградам: а) За боевые вылеты для атаки наземных и морских объектов противника: к первой награде — за 10 успешных боевых вылетов; к последующим наградам — за каждые следующие 20 успешных боевых вылетов. б) За уничтожение самолетов противника на земле и за сбитые самолеты в воздушных боях: к первой награде — за 6 самолетов, уничтоженных на земле, или 2 лично сбитых самолета в воздушных боях; к последующим наградам — за каждые следующие 10 уничтоженных самолетов на земле или 4 лично сбитых самолета в воздушных боях. в) За уничтожение подвижного железнодорожного транспорта и дезорганизацию железнодорожного движения противника: к первой награде — за 6 уничтоженных паровозов или за 4 крушения поездов, вызванных атакой самолета; к последующим наградам — за каждые следующие 8 уничтоженных паровозов или за 6 крушений поездов, вызванных атакой самолета; к высшей правительственной награде — званию Героя Советского Союза — за 80 успешных боевых вылетов или за 10 лично сбитых в воздушных боях самолетов противника.

6. Представление к правительственной награде экипажа самолета командира пары за сбитые самолеты противника в воздушных боях дает право на представление к награде и экипажа ведомого самолета, если он своими действиями обеспечил успех в бою экипажа самолета командира пары.

7. Командиры подразделений, частей и соединений, помимо наград, получаемых за личные подвиги, к правительственным наградам представляются: а) за умелое командование подчиненными подразделениями, частями или соединениями, действия которых способствовал и успешному разгрому противника в бою или операции наземных войск или флота; б) командир эскадрильи, под командованием которого эскадрилья совершила 150 успешных боевых самолето-вылетов, имея при этом потери не более 5 своих самолетов; в) командир полка, под командованием которого полк совершил 350 успешных боевых самолето-вылетов, имея при этом потери не более 12 своих самолетов.

## **III . Ближнебомбардировочная и ночная авиация**

8. Летчики, штурманы (стрелки-бомбардиры), воздушные стрелки и воздушные стрелки-радисты ближнебомбардировочной и ночной авиации представляются к правительственным наградам за совершение боевых вылетов и за уничтожение самолетов противника в воздушных боях: к первой награде — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за

25 успешных боевых вылетов днем или 40 успешных боевых вылетов ночью, или за 2 самолета, лично сбитых в воздушных боях.

Для ближнебомбардировочной и ночной авиации (на самолетах У-2, Р-5 и МБР-2) за 10 успешных боевых вылетов днем или 60 успешных боевых вылетов ночью; к последующим наградам — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за каждые следующие 40 успешных боевых вылетов днем или 60 успешных боевых вылетов ночью, или за каждые следующие 2 самолета, лично сбитых в воздушных боях.

Для ближнебомбардировочной и ночной авиации (на самолетах У-2, Р-5 и МБР-2) за каждые следующие 20 успешных боевых вылетов днем или 150 успешных боевых вылетов ночью; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — каждое лицо, входящее в состав экипажа, при наличии не менее 160 успешных боевых вылетов днем или 250 ночью, или за 10 самолетов противника, лично сбитых в воздушных боях.

Для пикирующих бомбардировщиков — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за 80 успешных боевых вылетов с пикированием, а при бомбометании с горизонтального полета за 160 успешных боевых вылетов.

Для ближнебомбардировочной и ночной авиации (на самолетах У-2, Р-5 и МБР-2) — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за 50 успешных боевых вылетов днем или 500 успешных боевых вылетов ночью.

9. Командиры подразделений, частей и соединений, помимо наград, получаемых за личные подвиги, к правительственным наградам представляются: а) за умелое командование подчиненными подразделениями, частями и соединениями, действия которых способствовали успешному разгрому противника в боях и операциях наземных войск или флота; б) командир эскадрильи, под командованием которого эскадрилья совершила 250 успешных боевых самолето-вылетов днем, имея при этом потери не более 5 своих самолетов, или 350 успешных самолето-вылетов ночью, имея при этом потери не более 5 своих самолетов.

Для ближнебомбардировочной и ночной авиации (на самолетах У-2, Р-5 и МБР-2) — 75 успешных боевых самолето-вылетов днем или 500 успешных самолето-вылетов ночью, имея при этом потери своих самолетов не более 2 ночью и 5 днем; в) командир полка, под командованием которого полк совершил 500 успешных боевых самолето-вылетов днем, имея при этом потери не более 10 своих самолетов, или 700 успешных боевых вылетов ночью, имея при этом потери не более 10 своих самолетов.

Для ближнебомбардировочной и ночной авиации (на самолетах У-2, Р-5 и МБР-2) — 150 успешных боевых самолето-вылетов днем, имея при этом потери не более 10 своих самолетов, или 1000 успешных боевых самолето-вылетов ночью, имея при этом потери не более 7 своих самолетов.

#### **IV . Авиация дальнего действия**

10. Летный состав, входящий в расчет экипажей авиации дальнего действия, представляется к правительственным наградам за успешное выполнение боевых заданий на бомбардировку политических центров, промышленных объектов и военных объектов противника: а) При бомбардировках политического центра (столицы) противника: к первой награде — за первые 3 успешно выполненные бомбардировки; ко второй награде — за следующие 3 успешно выполненные бомбардировки; к третьей награде — за следующие 4 успешно выполненные бомбардировки; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за следующие 5 успешно выполненных бомбардировок. б) При бомбардировках военных и промышленных объектов на собственной территории противника: к первой награде — за первые 5 успешно выполненных бомбардировок; ко второй награде — за следующие 7 успешно выполненных бомбардировок; к третьей награде — за следующие 8 успешно выполненных бомбардировок; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за следующие 10 успешно выполненных бомбардировок. в) При бомбардировках военных объектов в тылу противника в пределах временно оккупированной территории Союза ССР: к первой награде — за первые 20 успешно выполненных бомбардировок; ко второй награде — за следующие 25 успешно выполненных бомбардировок; к третьей награде — за следующие 35 успешно выполненных бомбардировок; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за следующие 40 успешно выполненных бомбардировок. г) При бомбардировках военных

объектов противника на переднем крае обороны или в пределах армейских и фронтовых тылов: к первой награде — за первые 30 успешно выполненных бомбардировок; ко второй награде — за следующие 50 успешно выполненных бомбардировок; к третьей награде — за следующие 70 успешно выполненных бомбардировок; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за следующие 100 успешно выполненных бомбардировок.

#### **V . Минно-торпедная авиация**

11. Летный состав, входящий в расчет экипажей минно-торпедной авиации, представляется к правительственным наградам за успешное выполнение минных постановок: к первой награде — каждый член экипажа за 10 успешно выполненных минных постановок у баз противника и на фарватерах, прикрытых сильными средствами ПВО, или 20 постановок на открытых фарватерах; к последующим наградам — каждый член экипажа за каждые следующие 20 успешно выполненных минных постановок у баз противника и на фарватерах, прикрытых сильными средствами ПВО, или 40 постановок на открытых фарватерах; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — каждый член экипажа за 60 успешно выполненных минных постановок у баз противника и на фарватерах, прикрытых сильными средствами ПВО, или 120 постановок на открытых фарватерах.

#### **VI . Разведывательная авиация**

12. Летный состав разведывательной авиации представляется к правительственным наградам: а) За боевые вылеты на разведку днем и ночью: к первой награде — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за 5 успешных боевых вылетов на дальнюю разведку или за 10 успешных боевых вылетов на ближнюю разведку; к последующим наградам — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за следующие 10 успешных боевых вылетов на дальнюю разведку или 15 успешных вылетов на ближнюю разведку; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — каждое лицо, входящее в состав экипажа, за 75 успешных боевых вылетов на дальнюю разведку или 100 успешных боевых вылетов на ближнюю разведку. б) За уничтожение самолетов противника в воздушных боях и на земле — лица, входящие в состав экипажей разведывательной авиации, представляются к наградам в порядке, установленном настоящим Положением для ближнебомбардировочной авиации.

13. Командиры подразделений и частей, помимо наград, получаемых за личные подвиги, к правительственным наградам представляются: а) командир эскадрильи, под командованием которого эскадрилья совершила 100 успешных боевых самолето-вылетов, имея при этом потери не более 5 своих самолетов; б) командир полка, под командованием которого полк совершил 200 успешных боевых самолето-вылетов, имея при этом потери не более 10 своих самолетов.

Примечание. Для экипажей морской разведывательной авиации, несущих разведку в открытом море и при малой вероятности встречи с воздушным противником, количество успешных боевых вылетов увеличить в 3 раза, а для награждения командиров АЭ и АП — в 4 раза.

#### **VII . Корректировочно-разведывательная авиация**

14. Летчики и летчики-наблюдатели (штурманы) корректировочно-разведывательной авиации представляются к правительственным наградам: а) За боевые вылеты на корректирование артогня, визуальную и фотографическую разведку: к первой награде — за 15 успешных боевых вылетов; к последующим наградам — за каждые следующие 30 успешных боевых вылетов; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за 80 успешных боевых вылетов. б) Лица, входящие в состав экипажей корректировочно-разведывательной авиации, к наградам представляются за уничтожение самолетов противника в воздушных боях и на земле — в порядке, установленном настоящим Положением для штурмовой авиации.

15. Командиры подразделений и частей, помимо наград, получаемых за личные подвиги, к правительственным наградам представляются: а) командир эскадрильи, под командованием которого эскадрилья совершила по 10 боевых успешных вылетов на каждый самолет, имея при этом потери не более 2 своих самолетов; б) командир полка, под командованием которого полк совершил 100 успешных боевых самолето-вылетов, имея при этом потери не более 5 своих самолетов.

#### **VIII . Авиация всех видов**

16. Летный состав экипажей всех видов авиации за потопление морских судов к

правительственным наградам представляется: к первой награде — каждый член экипажа за потопление одного боевого корабля класса не менее миноносца или подводной лодки, или трех малых боевых кораблей, или двух транспортов по 2000 — 5000 тонн, или одного транспорта свыше 5000 тонн водоизмещением; к последующим наградам — каждый член экипажа за потопление каждого следующего одного боевого корабля класса не менее миноносца или подлодки, или следующих трех малых кораблей (боевых), или двух транспортов по 2000 — 5000 тонн, или одного следующего транспорта свыше 5000 тонн водоизмещением; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — за потопление 3 боевых кораблей класса не менее миноносца или подлодки, или 9 малых боевых кораблей, или 6 транспортов по 2000— 5000 тонн, или 3 транспортов свыше 5000 тонн водоизмещением каждый.

#### **IX . Транспортная авиация**

17. Летный состав транспортной и других видов авиации, привлекаемых к выполнению заданий по транспортировке, к правительственным наградам представляется за успешное выполнение вылетов для сбрасывания грузов войскам или партизанам, действующим в тылу противника, за высадку в тылу противника и вывозку войск (в том числе раненых) из расположения частей, действующих в тылу противника: к первой награде — каждый член экипажа за 10 дневных или 20 ночных успешных вылетов с посадкой в тылу противника с целью высадки войск или эвакуации раненых, или за 15 дневных или 30 ночных успешных вылетов для сбрасывания грузов в расположение войск или партизанских отрядов, действующих в тылу противника; ко второй и третьей наградам — каждый член экипажа за каждые следующие 15 дневных или 25 ночных успешных вылетов с посадкой в тылу противника с целью высадки войск или эвакуации раненых, или за каждые следующие 30 дневных или 50 ночных успешных вылетов для сбрасывания грузов в расположении войск или партизанских отрядов, действующих в тылу противника; к высшей награде — званию Героя Советского Союза — каждый член экипажа за следующие 50 дневных или 75 ночных успешных вылетов с посадкой в тылу противника, с целью высадки войск или эвакуации раненых, или за 100 дневных, или 150 ночных успешных вылетов для сбрасывания грузов в расположении войск или партизанских отрядов, действующих в тылу противника.

Летный состав экипажей транспортной авиации при выполнении заданий, возлагаемых на другие виды авиации, к правительственным наградам представляется в порядке, установленном настоящим Положением для соответствующего вида авиации.

Вылет для сбрасывания грузов считается успешно выполненным в том случае, если сброшенный груз подобран нашими войсками или партизанами.

#### **X . Авиация связи**

18. Летный состав экипажей связи к правительственным наградам представляется за успешное выполнение полетов с целью поддержания связи со своими войсками в прифронтовой полосе глубиной до 50 километров от линии фронта при условии, если полеты проводились под воздействием авиации или зенитного огня противника, при этом экипажем были проявлены находчивость и героизм.

Представление к наградам производится начальником войск связи фронта (армии, флота) или начальником связи воздушной армии с приложением описания условий воздушной и наземной обстановки, в которых производились полеты, и героизма, проявленного экипажем при этих полетах, ходатайство о награждении утверждается начальником штаба или командующим воздушной армии (командующим ВВС фронта).

Летный состав экипажей авиации связи за успешное выполнение заданий по связи с войсками или партизанами, действующими в тылу противника, к правительственным наградам представляется в каждом отдельном случае с учетом сложности и важности выполненного задания.

**XI . Сбитие в воздушном бою или уничтожение на земле самолетов, а также нанесенный ущерб противнику засчитывать при одном из следующих показателей:** а) при наличии письменного подтверждения от наземных войск, кораблей, партизанских отрядов или донесений агентуры; б) при наличии письменного подтверждения от местного населения, заверенного местными органами власти; в) при наличии фотоснимков, подтверждающих сбитие самолета или нанесенный другой ущерб противнику; г) при наличии подтверждения от постов

ВНОС и других систем наведения и оповещения; д) при наличии письменного подтверждения двух и более экипажей самолетов, действовавших в данной группе, или экипажа, высылаемого с целью контролирования успешного бомбометания при условии невозможности получить другого вида подтверждение; е) личный рапорт одиночного охотника-истребителя или штурмовика-торпедоносца по утверждению его командиром авиаполка.

## **ХII . Представление к правительственным наградам частей и соединений всех видов авиации**

19. Части и соединения всех видов авиации к правительственным наградам представляются за успешную боевую работу, в результате которой противнику нанесен материальный ущерб в живой силе и технике, или же боевые действия авиачасти (соединения) способствовали успешному выполнению различных операций войск.

Представление к правительственной награде частей и соединений авиации осуществляется решением военного совета фронта (флота, отдельной армии), командующего ВВС Красной Армии, ИАПВО, АДД, ВВСНКВМФ.

## **ХIII . Денежные премии летному составу экипажей всех видов (кроме авиации ДД) за успешные боевые действия**

20. Летному составу экипажей всех видов авиации (кроме авиации ДД) за успешные боевые действия вне зависимости от представления к правительственным наградам выплачиваются денежные премии:

*а) Летчику и штурману, входящим в состав экипажа:*

За 30 успешных боевых вылетов.....2000 руб.

За 50 успешных боевых вылетов.....3000 «

За 80 успешных боевых вылетов.....4000 «

За 120 успешных боевых вылетов.....5000 «

Всем остальным членам экипажа по 30% каждому от суммы, полученной командиром экипажа.

*б) Члену экипажа, лично сбившему самолет противника:*

За каждый сбитый самолет типа бомбардировщик, разведчик или транспортный.....1500 руб.

За каждый сбитый самолет прочих типов.....1000 «

*в) Летчику и штурману, входящим в состав экипажа:*

За каждый уничтоженный паровоз или вызванное крушение поезда противника каждому по.....750 руб.

Всем остальным членам экипажа каждому по.....500 «

*г) За потопление миноносца или подводной лодки противника:*

Летчику.....10000 руб.

Штурману.....10000»

Каждому из остальных членов экипажа по.....2 500 «

*д) За потопление транспорта противника:*

Летчику.....3000 руб.

Штурману.....3000 «

Каждому из остальных членов экипажа по.....1000 «

*е) За потопление сторожевого корабля или тральщика противника:*

Летчику.....2000 руб.

Штурману.....2000 руб.

Каждому из остальных членов экипажа по.....500 «

*ж) За потопление баржи, буксира или вооруженной шхуны противника:*

Летчику.....1000 руб.

Штурману.....1000 руб.

Каждому из остальных членов экипажа по.....300 «

## **ХIV . Денежные премии летному составу экипажей авиации дальнего действия за успешные боевые действия**

*а) За каждую успешно выполненную бомбардировку политического центра (столицы) противника:*

Командир корабля, штурман корабля, борттехник (бортмеханик) по.....2000 руб.

Остальные члены экипажа по.....1000 «

*б) За каждую успешно выполненную бомбардировку объектов промышленного и оборонного значения на собственной территории противника:*

Командир корабля, штурман корабля, борттехник (бортмеханик) по.....750 руб.

Остальные члены экипажа по.....350 «

*в) За каждые 10 успешно выполненных бомбардировок военных объектов в тылу противника в пределах временно оккупированной территории Союза ССР:*

Командир корабля, штурман корабля и борттехник (бортмеханик) по.....1000 руб.

Остальные члены экипажа по.....500 «

*г) За каждые 10 успешно выполненных бомбардировок военных объектов на переднем фланге или в пределах армейских и фронтовых тылов противника:*

Командир корабля, штурман корабля и борттехник (бортмеханик) по.....500 руб.

Остальные члены экипажа по.....250 «

Примечание. Основанием для выплаты денежных наград служит приказ авиадивизии со ссылкой на документы, перечисленные в разделе XI настоящего Положения.

Выплата денежных премий за успешные полеты, совершаемые летным составом ДДЦ для связи с партизанами, выброски грузов, листовок и десантов, производится в порядке, установленном настоящим разделом.

Денежные премии за сбитые самолеты и потопление морских судов противника экипажами самолетов ДДЦ выплачиваются в порядке, установленном разделом XIII, п. 20 настоящего Положения.

## **XV . Награды и денежные премии инженерно-техническому составу ВВС Красной Армии, авиации дальнего действия, истребительной авиации ПВО и ВВС Военно-морского флота**

1. Механик (техник) и моторист авиационный, непосредственно работающие на самолете, представляются к правительственным наградам: а) за отличную подготовку и выпуск самолетов на выполнение боевых заданий в установленные командованием сроки: к первой награде — за 100 самолето-выпусков, а при обслуживании самолетов типа У-2, Р-5 и МБР-2 за 250 самолето-выпусков; к последующим наградам — за каждые следующие 100 самолето-выпусков, а при обслуживании самолетов типа У-2, Р-5 и МБР-2 — за каждые следующие 250 самолето-выпусков.

Механики и мастера спецслужб и вооружения представляются к первой и последующим правительственным наградам, если обслуживаемые ими самолеты (по их специальностям) совершили следующее количество боевых вылетов: а) для истребительных и штурмовых самолетов — 750 самолето-вылетов; б) для ближних бомбардировщиков и ближней разведки — 400 самолето-вылетов; в) для тяжелых и дальних бомбардировщиков и дальней разведки — 300 самолето-вылетов; г) для самолетов типа У-2, Р-5, МБР-2— 1500 самолето-вылетов.

2. Руководящий инженерно-технический состав авиачастей к правительственным наградам представляется: техник авиационный звена — за 200 самолето-вылетов; ст. техник (инженер) авиаэскадрильи и его заместители по вооружению и спецслужбам — за 750 самолето-вылетов; ст. инженер авиаполка и его заместители по вооружению и спецслужбам — за 1500 самолето-вылетов.

3. Инженерно-техническому составу авиачастей за отличное содержание, уход и сбережение материальной части, кроме правительственных наград, выплачиваются денежные премии:

*а) За каждые 100 самолето-вылетов:*

механику (технику) авиационному самолета.....1000руб.

мотористу авиационному.....400 «

остальному техническому составу (службы вооружения, авиаприборов, электро-, радио-, спецоборудования).....600 «

Примечание: Денежная премия в сумме 600 рублей, подлежащая выплате «остальному техническому составу», распределяется командованием части с учетом объема работы каждого

специалиста, надежности и безотказности работы вооружения, приборов и агрегатов, обслуживаемых каждым специалистом в отдельности.

*б) Если 75% механиков (техников) авиационных в звене (эскадрилье) премированы, руководящий инженерно-технический состав звена, эскадрильи получает денежную премию:*

техник авиационный звена.....1500 руб.

ст. техник (инженер) эскадрильи.....2000 «

заместители инженера (ст. техника) эскадрильи по вооружению и спецслужбам каждый...  
...1500 «

*в) Если 50% механиков (техников) авиационных в авиаполку премированы, руководящий инженерно-технический состав авиаполка получает денежную премию:*

ст. инженер авиаполка.....2500 руб.

заместители ст. инженера по вооружению и спецслужбам каждый.....2000 «

Примечанием. При выходе самолета из строя по причинам, не зависящим от технического состава (сбитие самолета в воздухе, уничтожение на земле противником или в результате стихийного бедствия, а также при перемене материальной части, в результате перемещений личного состава или перевооружения на новую материальную часть) прежние полеты самолета засчитываются в норму, установленную настоящим Положением.

2. Выдачу денежных премий за сбережение материальной части и безаварийность личному составу военных учебных заведений, учебно-тренировочных и запасных частей ВВС Красной Армии, АДД и ВВС Военно-морского флота производить по особому положению.

3. Награждение и выдача денежных премий техническому составу реморганов (ПАРМ-1, 3, 10 ПАМ, САМ) за качественный ремонт материальной части производится по особому положению.

*Командующий Военными Воздушными Силами Красной Армии маршал авиации  
НОВИКОВ*

*30 сентября 1943г.*

Ф. 4, оп. 12, д. 108, л. 502—518. Подлинник.

## Иллюстрации



Аэроклубовцы.

Второй слева - Беспалов Николай Ефимович.



Учебный самолет У-2 конструкции Н.Поликарпова. Все будущие летчики 30-х годов должны были освоить этот биплан, прежде чем пересечь на более современные и скоростные самолеты. В задней кабине - учлет Юрий Афанасьев.



Виталий Клименко в классе училища перед стендом с мотором М-11.

На аэродроме у поселка Кочетовка курсанты Чугуевского училища Иван Шумаев и Виталий Клименко (справа) изучают теорию полетов.



Выпускная фотография.



Выпускная фотография.



Последняя серийная модель И-16 тип 29. Всего на заводе 21 было построено 650 таких самолетов. На этом «ишачке» был установлен мотор М-63. Вооружение самолета составляли три синхронных пулемета: 2 ШКАС калибра 7,62 мм и один БС 12,7 мм.



В кабине этого МиГ-3 с надписью «За Родину» на борту - Виталий Рыбалко, 122-й ИАП. Высотный мотор АМ-35А позволял развивать 640 км/ч на высоте 7800 метров, но у земли, по выражению летчиков, это был «утюг».



В полете - Як-1. По комплексу летно-боевых характеристик он считался лучшим из тройки истребителей новых типов (ЛаГГ-3, МиГ-3, Як-1), поступивших на вооружение накануне войны.



ЛаГГ-3 в полете. Летчики не любили этот самолет. Тяжелый планер из дельтадревесины и березового шпона спасла установка двигателя АШ-82, превратившая «золушку» в «принцессу» - Ла-5.



Ремонт истребителей И-16 на одном из московских заводов.



Одним из приоритетов для Люфтваффе на 22 июня стало нанесение ударов по советским аэродромам.



Результатами этих ударов и тяжелых воздушных боев стало уничтожение в течении двух недель большей части самолетов ВВС, сосредоточенных в западных округах.



Командир 13-го ИАП ВВС Балтийского флота Герой Советского Союза И.Г.Романенко и техники у истребителя И-16. Вероятно, сентябрь 1941 г.



Техники готовят И-16 к вылету.



Эскадрилья МиГ-3 над Москвой.



Летчики 156-го ИАП в ожидании боевого вылета.



Командир 65-го штурмового авиаполка, ставшего 17-м Гвардейским, клянется при приеме гвардейского знамени. Полк в это время был вооружен самолетами «Харрикейн», и многим из летчиков, стоящих в строю, вскоре пришлось воевать в составе 767-го истребительного авиаполка.



Летчики 17-го Гвардейского штурмового авиаполка.



Ремонт И-16 и Ил-2 в реммастерских.



Летчики ПВО Москвы у самолета И-16.



Завтрак в перерыве между боевыми вылетами.



Снаряжение синхронных пулеметов истребителя.



Воздушный бой над Мурманском в 1942 г.



Матрос конвоирует сбитого немецкого летчика. Мурманск, 1942 г.



Обломки сбитого немецкого самолета Me-110.



Виталий Клименко на самолете Як-1 вылетает с аэродрома Сукромля на разведку станции Оленино. Лето 1942 г.



Як-1 1-го Гвардейского ИАП вылетают на задание.  
Лето 1942 г.



Летчики 1-го Гвардейского ИАП после удачного вылета на прикрытие наших войск в районе города Ржева. *Справа налево:* И. Тихонов, В. Клименко, И. Забегайло, адъютант 1-й эскадрильи Никитин, Дахно и техники эскадрильи.



В. Клименко (*сидит*) и инженер 1-го Гвардейского ИАП рассматривают повреждения, полученные самолетом Клименко во время воздушного боя в районе Ржева.



Прием в партию В. Клименко прямо в кабине У-2 перед отправкой летчика в госпиталь. Аэродром Сукромля, август 1942 года.



Комиссар 1-й эскадрильи 1-го Гвардейского ИАП Кузнецов {крайний слева} поздравляет летчиков с успешным боевым вылетом. Слева направо: И. Забегайло, В. Клименко, И. Тихонов. Снимок сделан на аэродроме Сукромля у самолета И. Забегайло.



В. Клименко в кабине самолета Як-7Б «Торговый работник».



Александр Шварев {слева} у своего самолета Ла-5ФН.



Техник и парашютоукладчица помогают Николаю Дуднику надеть парашют.



Асы 40-го Гвардейского (слева направо): Иван Семенюк, Николай Китаев и Константин Новиков. Суммарный боевой счет этой троицы - 72 личные и 24 групповые воздушные победы.



Летчики 12-го Гв. ИАП обсуждают воздушный бой.  
Слева направо: Король, Яковенко, Микоян, Яркович.



Командир эскадрильи 12-го Гв. ИАП Герой Советского Союза капитан К.А. Крюков и командир звена капитан С.А. Микоян на фоне Як-9. Аэродром Двоевка, май 1944 г.



С.А. Микоян помогает регулировать двигатель самолета Як-9 технику самолета Павлу Чудакову. 12-й Гв. ИАП, 1943 г.



Борис Еремин в кабине самолета Як-1, подаренного Феропонтом Головатым. Аэродром Солодовка, 20 декабря 1942 г.



Курсант Ейского военно-морского училища летчиков  
им. И.В. Сталина Н.Г.Голодников.  
Фото из личного дела курсанта, 1940 г.



Н.Г. Голодников на фоне самолета «Аэрокобра».  
Аэродром Североморска, 1943 г.



Борис Сафонов и английские летчики 151-го авиакрыла РАФ, воевавшие в небе советского Заполярья. *На заднем плане - истребитель «Харрикейн».*



У самолета P-39Q - летчики 2-го Гв.ИАП ВВС Северного флота. *Слева направо:* ст. лейтенант ст. летчик Евгений Гредюшко, командир 2-й эскадрильи капитан Виктор Максимович, летчик лейтенант Григорий Воронцов.



Летчики-инструкторы Чугуевского училища.  
Верхний ряд, слева направо: Бугаенко Я.Я., Тимонов Н.Б.;  
нижний ряд: Хайла А.Ф., Дерюгин Б.П., Савченко В. 1941 г.



1-я АЭ 168-го ИАП перед боевым вылетом с аэродрома Шаталово Смоленской области, декабрь 1943 г. Задачу на вылет ставит командир эскадрильи И. Петров (крайний слева), за ним заместитель командира Н. Сизоненко, ст. летчик Б. Федотов, командир звена А. Хайла, командир звена Лебедев, неизвестный, А. Батюк, В. Иванов, Н. Раменский, П.Киселев



У самолета Як-9л летчики 168-го ИАП. Слева направо: Николай Галецкий, Иван Хальченко, Александр Ивановский по прозвищу Пан.



Командир 1-й АЭ 168-го ИАП Петров И.И. 20.08.45.



Эскадрилья «Малый театр фронту». Первая из двух «именных» эскадрилий самолетов Як-9л, переданных в состав 168-го ИАП.



Летчики 111-го Гв.ИАП Михаил Чабров (слева) и Сергей Горелов, 1943 г.



Командир 111-го Гв. ИАП подполковник Иван Холодов  
на фоне Ла-7.



Сборка самолетов ЛаГГ-3 и Ла-5 в цеху завода 21.  
Не останавливая производства, завод перешел на выпуск  
нового самолета.



Сборка самолетов Ла-5 на заводе 21. 1943 год. На пике про-  
изводства завод способен был выпускать до 15 подобных  
машин в сутки.



Эскадрилья 122-го ИАП. Слева направо: летчики Ярко, Л. Андреев, В. Рыбалко, М. Пугель, И. Кусков, Ярошенко. 1944 г. На заднем плане - Як-9.

## НЕ ЧИСЛОМ, А УМЕНИЕМ

Истребители Рыбалко сбили пять самолетов врага

Взвилась ракета. Одни за другим поднялись в воздух четыре истребителя и пристроились к подошедшим штурмовикам.

Вскоре мы были уже над целью. В это время нашу четверку атаковали фашистские истребители. Капитан Овечкин и старший лейтенант Рыбалко, отражая нападение, в первой же схватке сбили по одному «Мессершмитту».

Штурмовики делали второй заход, когда из облаков

выскочили три шара фашистов. Немцы пытались атаковать «Шлюшинных». Наперерез фашистам бросился лейтенант Пождаев и младший лейтенант Усков. Лейтенант Пождаев зашел одному «Мессершмитту» слева и ударом по фюзеляжу сразил его. Усков на правом боевом развороте с дистанции 70—50 метров сбил второго «Мессершмитта».

Продолжая бой с остальными немецкими истребите-

лями, старший лейтенант Рыбалко атакой снизу в лоб зажег «МЕ-109». Фашист перевернулся и резким пикированием пошел к земле.

Таким образом, четверка отважных советских летчиков под командой старшего лейтенанта Рыбалко, храбро защищая штурмовиков, в первом бою заслужила блестящую победу, сбив пять фашистских истребителей и не потеряв ни одного своего. (От наш корр.)

Вырезка из газеты о действиях летчиков эскадрильи В. Рыбалко.



Ла-5 из состава 88-го ГИАП, период Курской битвы, июль 1943 г.



Ла-5ФН штурмана 40-го ГИАП майора А.Шварева, осень 1944 г.



P-40E "Киттихаук" из состава 2-го ГИАП ВВС Северного флота, весна-лето 1942 г.



МиГ-3 из состава 122-го ИАП, на котором совершал боевые вылеты лейтенант В.Рыбалко, весна-лето 1942 г.



Як-9 летчика 32-го ГИАП ст. лейтенанта С. Микояна, март 1943 г.



Як-9 из состава 12-го ГИАП, на котором совершал боевые вылеты ст. лейтенант С. Микоян, осень 1943 г.



Як-16 командира 31-го ГИАП подполковника Б. Еремина, подаренный летчику колхозником Ф. Головатым, 1943 г.



Як-3 командира 6-й ГИАД подполковника Б. Еремина, 2-й самолет, подаренный Ф. Головатым, 1944 г.



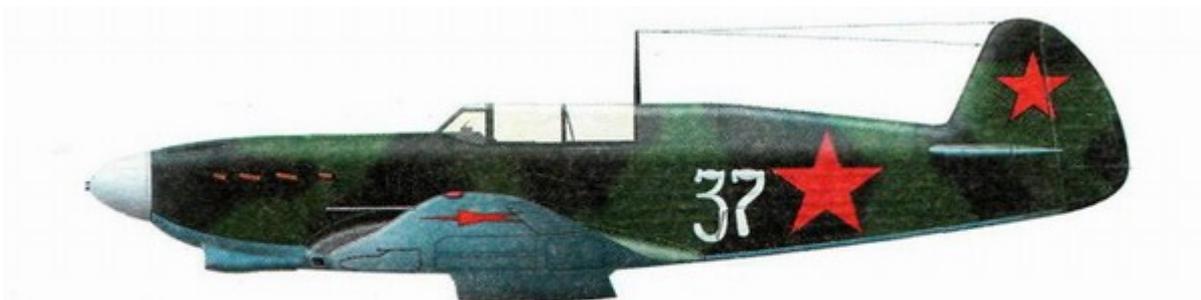
Як-9Л из состава 168-го ИАП, на котором совершал боевые вылеты капитан А. Хайла, весна 1945 г.



"Харрикейн" из состава 1-го ГИАП, весна 1942 г.



Як-1 летчика 1-го ГИАП лейтенанта В. Клименко, август 1942 г. (Ржевско-Сычевская операция).



Як-7Б из состава 1-го ГИАП. Самолет был потерян во время операции "Искра" (прорыв блокады Ленинграда) в январе 1943 г.



Лейтенант в повседневной летней форме, Военно-Воздушные Силы (1940 – 1941). Лейтенант одет в темно-синюю пилотку, летнюю гимнастерку цвета хаки



Лейтенант в полетной форме, Военно-Воздушные Силы (1935 – 1941). Лейтенант одет в пальто реглан с петлицами, строевое снаряжение, полетное снаряжение, парашют.



Нарукавный знак летного состава ВВС (та самая «курица»). В соответствии с приказом НКО № 229 от 17 декабря 1936 года нарукавный знак полагался командному и младшему начальствующему составу летной службы (летчики, летчики-наблюдатели, штурманы, воздушные стрелки-бомбардиры, воздушные стрелки-радисты, воздушные стрелки-мотористы). Отменен приказом Наркома обороны СССР № 25 от 15 января 1943 года.