

Интервью с Титовичем Владимиром Васильевичем

Интервью Олега Корытова и Константина Чиркина с Титовичем Владимиром Васильевичем
Лит. Обработка: Игорь Жидов.

Особая благодарность: Светлане Спиридоновой, Илье Прокофьеву и Олегу Растренину.

Титович Владимир Васильевич — Герой Советского Союза, летчик-штурмовик, 872-го штурмового авиационного полка, 281-й штурмовой дивизии. Полковник в отставке.



Старлей Титович, 1944 год

Родился я 5 марта 1921 года. Я — украинец, и родился на Украине, в пригороде Донецка, в селе Авдотино. Раньше город называли Юзовкой, потом Сталино, а сейчас Донецк.

Моя семья была - папа, мама, и трое детей: брат, сестра и я. Мама моя была домохозяйкой. Отец с тринадцати лет работал на Краматорском заводе. Я удивлялся:

— Как же ты уже с тринадцати лет на заводе работал?

Отец ответил:

— Жрать захочешь, будешь работать. Начал с того, что вдвоем с товарищем такого же возраста выносил на носилках стружку из цеха...

В детстве здоровье у меня было слабое, часто болел, и в школу пошел с запозданием, к этому времени мы переехали в Краматорск. Прочился до восьмого класса, и, когда мне исполнилось шестнадцать лет, отец меня уговорил идти работать. Четыре месяца я прочился в ФЗУ и пошел на завод, токарем на станок «ДИП-200». Прикрепили меня к пожилому токарю. У него я всему научился. Какой у меня был разряд, я не помню, но я был хорошим токарем. Потом, уже через много лет, именно за это мне вручили памятный подарок и знак «Пятьдесят лет Новокраматорскому машиностроительному заводу»

Проработал я на заводе до 1940 года, и ушел в армию.

— Вас в Армию призвали?

Нет, я пошел добровольно в летное Ворошиловградское училище. Когда я работал на заводе, предложили пойти в аэроклуб. Это был 1938-й или 1939-й год... Многие тогда с удовольствием написали заявление о приеме в аэроклуб.

Работал и учился в аэроклубе. Он был близко от завода. А когда мы летать начали, то на аэродром нас автобусом отвозили. Хорошо, когда работа была в первую смену, во вторую — похуже. А когда в третью — когда работа до утра, было тяжело: приезжал в аэроклуб прямо с завода, полусонный. Проучился в аэроклубе я два года. Окончил с отличием. А в 1940 году поступил в Ворошиловградское летное училище.

— **На каком самолете в аэроклубе Вы летали?**

На «У-2». Знаменитый кукурузник. Сесть можно на любой дороге, на любой полянке, в огороде...

— **В аэроклубе форму выдавали какую-нибудь?**

Формы не было. У кого что было, в том и приходили.

— **Кого готовили в Ворошиловградском училище: пилотов штурмовиков или истребителей?**

Трудно ответить... Нас готовили на трех типах самолетов. Но началось с того, мы проходили «курс молодого бойца». Этот курс обернулся для нас строительством. Строили мы большой тир для пристрелки самолетных пулеметов и пушек. С утра до ночи носилки таскали.

Учили летать, как освоивших У-2, сначала на «Р-5». Потом: «Нет, это уже себя изжило». Пересели на бомбардировщик «СБ». Когда война началась, мы перебазировались в Уральск. Там я закончил учебу на «СБ». Уже можно было нас посылать на фронт, но возникла потребность в летчиках-штурмовиках, и у нас появились «горбатые». (Ворошиловградская военная авиационная школа пилотов им. Пролетариата Донбасса готовила летчиков на самолетах СБ до середины 1942г. За 1941 г. 959, в 1942г 129 чел.; с 1942г на самолетах Ил-2, в т.ч. в 1942 г -141 чел., 1943 г – 550, 1944 г – 848, 1945 г. – 179; в 1944 г. выпустили 50 чел. на Р-5 - Р.О.)

— **А когда Ваше училище перебазировалось в Уральск?**

Сейчас я не помню, наверное, в 1942 году, когда немцы стали подступать к Ворошиловграду. Из-за срочной эвакуации меня тогда не отпустили на похороны отца.

Инструктора перегнали матчасть, а курсанты пешком шли почти до Саратова. С полной выкладкой: винтовка, шинель, противогаз, котелки... В первый день 42 километра покорили. Дошли до реки Калач. Тут многие в реку противогазы повькидывали — сил тащить их уже не было. Потом нас посадили на поезд и повезли в Уральск.



Ворошиловградское АУ, 1943,
-, Дарницкий, Щукин Николай, -, -, Титович

— На этой фотографии Вы в буденовке. Когда их у Вас отменили?

Затрудняюсь ответить. А как обмотки мотал и в буденовке ходил, помню... А вот наш инструктор — Ляпин, маленький такой... Потом погиб во время стажировки на фронте...

— Вы летали на «Р-5», на «СБ», потом на «Ил-2»: Какой из этих самолетов был летчику удобнее? Я говорю, не про боевые, а именно про пилотажные качества.

«СБ» был очень хороший. Его называли «щучка двухмоторная». Летит, а моторы шипят: «ш-ш-ш...». Отличная машина, очень удобная, красивая, стального цвета. Они уже повоевали, начиная с Испании... Но, оказалось, очень легко загораются. Попадет по нему снаряд или пуля, он почему-то загорался... Были большие потери. (На самолетах «СБ» не было протектора и системы заполнения бензобаков нейтральным газом. Р.О.).

— На «Ил-2» Вас пересадили в каком году?

Наверное, в конце 1942 года. В 1943 году я уже уехал оттуда. Все даты у меня где-то записаны, по дням, по месяцам...

— Вы начинали учиться на двухместных учебных «Илах»?

Да, инструктор сидел сзади, а я должен был с самого начала привыкать управлять этим самолетом с первой кабины. У инструктора — только ручка, а у меня в первой кабине и газ, и все приборы...

— Ну и как Вам показался «Ил»?

Нам было жалко расставаться с «СБ», после него «Ил» казался тяжелым. Отнеслись к нему с недоверием. Мы не представляли, что это за штука, как она будет воевать. Надо было заново учиться сажать. Другие самолеты, когда убиралась газы, спокойно планируют, а тут надо на моторе подтягивать к полосе... «Ил» в управлении сложнее. Но когда полетали немножко, как бы успокоились: «Пойдет...».

— Чему Вас учили: пилотаж, боевое применение, слетанность?...

Сначала учили технике пилотирования: взлет, посадка, полет по кругу, в зоне. Потом, когда почувствовали что может «Ил», стали выполнять глубокие виражи, иммельманы, это крутые развороты. А вот петлю Нестерова на «Иле» не сделаешь. В общем, учили так, чтобы я смог почувствовать эту машину на всех режимах. А потом уже учились боевому применению.

У нас был полигон — специально выделенная площадка, а на ней круг и крест. Туда, мы летали стрелять и бомбить по этому кресту. Пристреливали оружие в тире: горизонтально хвост поднимали, и пристреливали каждый пулемет и пушку.

— **Учились бомбить боевыми бомбами?**

Нет, цементными, заполненными водой. Бомба ударится, «фьють», и разлетается.

— **Вы целились при бомбометании на «Ил-2» или по наитию сбрасывали?**

На кабине какие-то две полоски были. В зависимости, на какой ты высоте, по ним ориентируешься. Такой примитивный прицел на капоте. Чтобы хорошо бомбить, нужно было набраться опыта. Но сначала учились по этим полоскам. (На бронекозырьке были нанесены эллипсы и на капоте устанавливалась мушка, плюс на капоте разметка в виде полос для бомбометания Р.О.).

Потом когда научились, навоевались, натренировались... Помню такой случай в Эстонии, около Пярну.

Правда, мы тогда уже на новых самолетах, на «Ил-10» летали. Командир говорит:

— Кто по этому стогу сена попадет?

И мы по этому стогу как врежем маленькими бомбочками... Эстонец, хозяин этого сена потом нас здорово ругал.

— **Сколько всего времени и сколько полетов сделали в училище?**

Сколько летал на «Р-5» и «СБ», и на каком вылете на «горбатом» вылетел без инструктора я не помню. А вот самый первый самостоятельный полет очень хорошо помню. В аэроклубе я вылетел самостоятельно на «У-2» на сорок втором вылете. И когда взлетел, не знаю уж где мое сердце в тот момент было. Я ведь еще пацаном хотел быть летчиком. И вот стал им, и между прочим — абсолютно бесплатно! Лечу, и весь Краматорск как на ладошке. «Ох, — думаю, — какая красота!». И цех в своем заводе даже рассмотрел. С каким налетом на фронт попал, не помню. И восстановить не просто. У меня была летная книжка, но после войны в 1947–1950 годах в школах начали делать так называемые «Комнаты боевой славы». И ко мне пришли: «Фотографии есть? Давай! Шлемофон. Давай! Карты военные? Давай!». Все позабыли... Еле штаны сохранить удалось. И сейчас снова говорят «Давай! Опять будем делать «Комнаты боевой славы». Елки-палки, никого уже не осталось и уже давать нечего. «Дай хоть фотографию». А потом что? Опять все выкидывают...

— **В каком звании Вы закончили училище в Уральске?**

При выпуске присвоили звание младший лейтенант.

— **Через какое время Вам на фронте лейтенанта присвоили?**

Это в военном билете записано. Вот полковником недавно стал, звонили девочки:

— Приходите, — говорят — в военкомат, мы Вам поставим в военном билете печать и запишем «полковник авиации»...

Ну и что толку, что приду. Ну что мне этот «полковник», да еще авиации? Дома сижу и ничего не делаю, сто лет как не летаю.

— **Когда Вас отправили на фронт?**

Это, было в 1943 году, по-моему, в мае. Нас, группу окончивших училище, человек десять привезли в Куйбышев, там делали «горбатые». Там я получил самолет. Они были все одинаковые, новенькие, крашенные.

Я осмотрел самолет, принял, расписался, сделал несколько полетов. Все нормально. Обнаруженные при полетах дефекты технари устраняли, и я вновь облетывал.

Когда мы все полученные самолеты облетали, нам дали сопровождающего - «Пешку», мы взлетели с аэродрома Зубчаниновка, построились, и за «Пешкой»...

— **Вы получили тогда двухместные самолеты?**

Да... Лидер привел нашу группу в Хвойное, это под Москвой, там торфоразработки были. Там стоял учебно-тренировочный полк. Во 2-й учебно-тренировочной эскадрилье нас учили строем летать, учили бомбить, стрелять. Месяц мы там потренировались, потом оттуда шесть человек прилетали на Ленинградский фронт, в Будогощь. Нас снова «Пешка» привела. Около Будогощи в Гремячем мы сели. Где это могу показать, у меня здоровая карта висит...

Почему туда, я не знаю, немного там посидели, и перелетели к Волхову, где ГЭС, чуть в стороне от Волхова, в километрах, наверное, сорока есть населенный пункт Ечева. Вот там и стоял наш 872-й полк. Воевал и нес потери. Туда мы сели.



Бои на Волховском фронте зимой 42\43 года
3-й слева Белов, 4-й справа Платонов

— **Когда Вы в полк попали, помните месяц хотя бы?**

Июнь, 1943 год. Была теплая погода.



Начштаба Солдатов стоит слева,
1 ряд: Христолюбов, -, -, Титович, -, -, -,
2 ряд: -, -, штурман АП Рымарь, -, -, Огнев, -, Платонов
3 ряд: -, Трипольский, -, - вполоборота Андреев,

— Как Вас приняли в полку?

Вы, наверное, видели кинофильм: «В бой идут одни старики»? Точно так и нас в полку принимали. Этот фильм, самый правильный, самый честный, без всякой фальши и подделки. Все там точно... И мы были такие «кузнечики»... Точь-в-точь такие и мы были. Нас как в фильме построили и говорят:

— Вы — в 1-ю эскадрилью, командир старший лейтенант Белов.

Помню первые наставления командира, прямо как в фильме:

— Где бы ты не был, в строю или один, твоя башка должна крутиться на триста шестьдесят градусов. Иначе прозеваешь, и убьют сразу.



Штурман Рымарь (в гимнастерке) уточняет задачу перед вылетом.

— В самолете зеркало заднего обзора «Ил-2» было?

Не было. И в «Ил-10» не было.

— Бронезаголовник не мешал оглядываться назад?

Нет, не мешал.

Вот он на фотографии: Николай Белов — хороший парень, честный... Никогда его не забуду. Около месяца мы знакомились с обстановкой, ничего не делали, а в это время полк воевал, нес потери, люди пропадали, и самолеты.

Сначала приказали изучить окрестности аэродрома и район боевых действий. Показали по картам и повозили. Командир повозил нас:

— Вот линия фронта, вот горы, а тут река Волхов, а тут...

Ну и так далее и тому подобное. Когда мы по кругу летали, нас проверил и командир полка, и командир эскадрильи. Получили самолеты.

— В полк Вы прилетели на двухместных «Ил-2» со стрелками или стрелков Вам выделили уже в полку?

Конечно без стрелков. Мы и позже, еще несколько раз перегоняли самолеты с Куйбышева. И всякий раз без стрелков. Им в таких командировках делать нечего. Когда аэроплан в полк пригоним, стрелок свое оружие в порядок приведет, масло уберет. И все, может лететь и стрелять.

Когда мы прилетели в полк, мы ничего не знали и не умели, и поэтому новые перегнанные самолеты у нас забрали. Начинали мы на одноместных, которые в полку еще имелись.

— Как Вам сообщили о том, что Вы идете на боевое задание?

Это был июль-август, под Мгой, время снятия блокады с Ленинграда. Когда в феврале объявили, что блокаду сняли, это было сказано, скорее, для поднятия морального духа. Ведь прорвали-то всего полосочку, десять километров, и она простреливалась насквозь.

Там под Мгой были мощные укрепления, и несколько штурмовых полков воевали. Драка была страшная. Несколько дней бомбили, бомбили... Говорили, что как на Мгу прилетаешь, то стрелка компаса во все стороны крутится — столько металла накидали. Там насыпь железнодорожная была, и пока выбивали немцев, ее всю перемесили.

Немецких истребителей там почти не было, но здорово били зенитки. Тяжелая зенитная артиллерия стояла в Синявино, и когда отбомбился, выводилась вот сюда, и тут по тебе «фью-фью». Такие черные шапки...

Белов собрал молодых летчиков и сказал:

— Мы Вас всех сразу на задание не возьмем. Будем по одному в строй вводить. Сегодня пойдем четверкой, и ты будешь четвертым. И главное для тебя — делать как я. Слушай радио. Дам команду: «Огонь!» — Стреляй. Дам команду: «Сбрасывать!» — Сбрасывай. Но главное для последнего в группе — держаться хвоста.

Последнему чаще попадает. Вот и мне в первый день, на третьем боевом вылете наделали пять дырок. Зенитка врезала. У немцев была 37-миллиметровая автоматическая пушка, кассетами заряжали. Немец надавил педаль и: «бух, бух, бух, бух», и все в мой самолет.

Пал я до самого леса, выправил самолет над землей, и полетел «боком-раком». Долетел до аэродрома и плюхнулся... Подходит к моему самолету Батя и говорит:

— Поздравляю, будем считать боевым крещением. Если тебя в первый же день подбили, но не убили, значит, будешь летать до конца войны.

Мы сфотографировались. И тут мне говорят:

— Отойди!

И самолет мой трактором в кусты стащили... Жалко было до слез!

Я воевать продолжал на других самолетах, подменял тех летчиков, которые по каким-то причинам не летели на задание.

Со временем, когда самолетов в полку оставалось мало, командир комплектовал группу, человек пять-шесть, назначал руководителя, и они летели в Куйбышев. Я в таких командировках несколько раз был. Три аэродрома: Зубчаниновка, Смышляевка и Безымянка были заставлены новыми самолетами. Выбираем, облетаем и опять летим на фронт.



3 боевой вылет, повреждения Ил-2 5-ю 37 мм снарядами. Разбит руль глубины, разрушен правый лонжерон, разбит правый элерон, вырвана правая пушка, сорваны задние бронелисты с кабины, мелкие повреждения крыльев и фюзеляжа.

— **Качество самолетов изготовленных в Куйбышеве было хорошее, или техникам их приходилось переделывать?**

Полковым техникам доделывать ничего не надо было. При приемке я самолет осмотрую, капоты пооткрываю, управление проверю, на земле мотор погоняю. Все по приборам нормально. Но про качество я только тогда скажу, когда я облечу вокруг аэродрома. Тогда станет ясно, не кренится ли он, как мотор, как приборы работают, как гидросистема, шасси уберешь, посмотришь, как работают щитки. Все в воздухе надо пробовать. А после посадки расскажу технарю про замеченные дефекты:

— Вот это надо подтянуть, и у руля глубины триммер подними немножко выше.

Технарь все сделает. Потом я еще раз облетаю и говорю:
— Во, теперь нормально! Теперь можно ехать на войну!



Ремонт двигателя Ил-2 из 872 ШАП

— А было такое, что самолет облетали, и он не понравился?

У меня такого не было. Его можно и самому отрегулировать. В кабине штурвальчик есть, чтобы систему отрегулировать. Крен убрать на рулях глубины и поворота, триммера можно было регулировать.

— Вы перегоняли самолет, с завода несколько раз. Сколько времени занимал перегон самолета с завода в полк?

С Куйбышева гоним, делаем посадку в Вологде. Там дозаправляемся, там ночуем.

— Мы неоднократно слышали от ветеранов, что при перегонке на фронт были проблемы с бензином, из-за этого бывало и несколько недель с завода до полка добирались?

У нас никогда не было, чтобы из-за нехватки бензина при перегонке задерживались. Из-за погоды – это бывало. В Вологде сидели. Решение принимает руководитель перелета, это был, как правило, командир эскадрильи. Если погода плохая, там ночуем. Там, кстати, был завод пивной, и пиво хорошее. А в следующий раз мы сели уже в полку. Нас всегда сопровождал какой-нибудь «Пе-2». Он впереди, а мы кучей сзади.

— То есть при хорошей погоде два дня в среднем?

Да, на второй день. Но как погода. Один раз сели в Вологде, а там погода — сплошной туман. Мы долго не могли улететь. Мы ведь не летаем по приборам, мы не летаем в слепую, поскольку навигационных приборов у нас нет.

— На фронте погода сильно влияла на ваши действия?

Конечно, оборудование нашего аэроплана было рассчитано только на визуальные полеты.

— А в мемуарах летчики штурмовики пишут: «Лишь бы аэродром не развезло. Туман, снег, дождь, все равно летим работать по целям. Скорость у «Ил-2» небольшая, можно сесть в любую погоду». «Если дождь, — я форточку открыл, голову высунул и землю вижу.» Вот такое мне летчик рассказывали.

Голову высунул? Ага, вынь морду: голова «фьють», и отлетела, сзади осталась... Такого я не знаю. Если форточку откроешь, то, конечно, видно в левую сторону... Но по плохой погоде не летали. (Во всех документах командиры полков указывали, что «Ил-2» для полетов в плохую погоду – дождь, снег, туман и т.д. не пригоден, слеп и т.п. Р.О.)

— Когда Вас можно было назвать настоящим штурмовиком: когда начали видеть воздух и землю, стрелять не туда, куда ведущий стреляет, а конкретно по целям? Сколько на это времени потребовалось?

К этому надо привыкнуть. Знаете, вот чтобы этому научить нас специально и ставили последним. Когда несколько раз слетаешь, то начинаешь и хвост ведущего, и цель видеть. Начинаешь понимать и разбираться в обстановке, наверное, вылетов после восьми-десяти. Почувствуешь, что и по тебе бьют. И к этому нужно привыкнуть. И тогда уже обращаешь внимание, где цель, куда стрелять, где бомбы кинуть. (Считалось, что летчик молодой, при налете до 10 боевых вылетов. Р.О.)

— С каким вооружением Ваш первый самолет был?

Пушка «23»-миллиметров, вернее две пушки и два пулемета «ШКАС».

— У Вас до конца войны оставался «ПБПБ»? Ну, этот — лампочка со стеклышком? Или у Вас была насечка на лобовом стекле?

Я понял вопрос. Прицел в кабине стоял. Стеклышко перед самым носом, у стекла. Полосы по стеклу....
Подробнее не смогу: это было шестьдесят лет тому назад.

— Какая у Вас была боевая нагрузка?

Максимальная нагрузка — шестьсот килограмм. А когда мы на Карельском перешейке работали по линии Маннергейма, по две бомбы по двести пятьдесят килограмм возили. Там были такие мощные укрепления, что и двести пятьдесят маловато...

— На каких высотах Вы ходили на бомбометание?

А всегда шестьсот–восемьсот метров, это наша стандартная высота. А бомбить и стрелять снижаешься до высоты двести–триста метров. Но было и иначе: смотря какая цель, как прикрыта... Много могло быть «но...».

— Об эффективности «РСов» на «Ил-2» высказываются разные мнения. В Вашем полку «РСы» считались эффективным оружием?

А почему же не эффективное? «РС-82» и «РС-132» - воздушная «Катюша», хорошее оружие. По четыре на крыло. Всего восемь штук.

— Некоторые считают, что «РСами» попасть было очень сложно?

Это зависит от качества снарядов: если «РСик» целенький, хорошенький, и у него хвостовая часть-стабилизатор не погнута, достаточно точно попадаешь. Около 3-5 метров от точки прицеливания. А если с дефектом, то он «фьють» и мимо, только что не в обратную сторону...

— Какое вооружение штурмовика Вы лично считали наиболее эффективным?

Ну, как вам сказать, это зависит от того, какая цель. Если по танкам мы возили и маленькие бомбочки, малюсенькие. Полный ящик, как сыпанешь... И «ВАПы» даже использовали. («ВАП» — выливной авиационный прибор). Это гранулированный фосфор, залитой водой. При контакте с воздухом он

загорается. Даже танки горят от этого фосфора.

Эти «ВАПы» мы использовались на Волховском фронте. Задачу нам поставили сжечь немецкие склады в районе станции Померанье, это - Октябрьская железная дорога. Мы шестеркой с «ВАПами» подошли на высоте пятьдесят метров. Над елками снизились, потому что там зениток не было, кругом лес. Снизились, разбились на пары и прямо на эти длинные сараи-склады вылили... Все загорелось, начало взрываться. Здорово получилось... Немцам, думаю, понравилось...

— **И часто Вы «ВАПами» пользовались?**

Только один раз, в этот вылет. Больше не пользовались. Скорость они жрут сильно, а так штука хорошая.

— **Как Вы отнеслись к появлению «37»-миллиметровых пушек?**

Они хорошо стреляли. Самолет получил сразу две «37»-миллиметровые пушки. Их работа запомнилась, когда били эшелоны, уходившие из Новгорода на Псков. В район Дно-Порхов меня послали с четверкой. И мы этими пушечками по эшелонам хорошо постреляли, дым пошел. У них в эшелоне на площадках стояли зенитки, и оттуда: «пах», «пах», «пах». Они в меня, а я в них. Мы попали хорошо, а они промахнулись...

— **А некоторые летчики-штурмовики, с кем мы говорили, ругали самолет с таким вооружением. Были и катастрофы: крылья от стрельбы отваливались.**

Вы знаете что, я Вам скажу прямо, и на все сто процентов. Никто не разваливался, никто не падал. Такие пушки вешали только на металлические самолеты, уже в конце войны.

— **Но, вот пример, на Черноморский флот из армейской авиации было передано около десяти штурмовиков с «37»-миллиметровыми пушками. И за один вылет из-за перелома лонжерона и отрыва крыла при стрельбе было потеряно четыре самолета. И здесь на Балтике, морские летчики отказались летать на таких самолетах после нескольких катастроф, когда стреляли по цели при пикировании и отрывались крылья.**

У нас этого не было, и я про это слышу в первый раз. У нас крылья целые были. *(С металлическим крылом самолетов Ил-2 с пушками НС-37 не строили – выпуск Ил-2 с НС-37 был прекращен в ноябре 1943 г., а в это время завод № 30 производил штурмовики только с деревянным крылом – Р.О.).*

— **А Вас устраивали «23»-миллиметровые пушки?**

Почти всю войну из них стреляли. Устраивали...

— **Но «37»-миллиметровые Вам еще больше понравилось?**

Видишь ли, ситуация сложнее: снарядов «37»-миллиметров всего только пятьдесят штук. А у «23»-х миллиметровых большие ленты, я уж не помню сейчас сколько, но намного больше. По бронированным целям 37мм отлично работала, а вот если колонну штурмуешь – лучше иметь калибр поменьше, а скорострельность и боезапас побольше.

— **А фотографирование результатов производилось?**

Обязательно. Для контроля стрельбы у гондолы стоит ФКП — фотокинопулемет. И потом будут видны даже трассы, куда я стрелял, он зафотографирует. Если я бомбы сбрасывал, то как только люки открыл, и бомбы полетели, там еще фотоаппарат стоит и фиксирует, куда бомбы полетели.

— **Фотоаппараты стояли на каждом самолете? Или в группе был специально выделенный фотограф?**

Вопрос хороший. Когда летали мы на аэродром в Финляндию, в этом вылете один я с фотоаппаратом был. Было это во время Выборгской операции, вражеская истребительная авиация мешала и нашей авиации, и нашим наземным войскам. И тогда по их аэродромам мы шестерками ходили. Одна группа отбомбилась, другая отбомбилась. Аэродром хорошо накрыли: все горит, все взрывается. А я должен был при плановой съемке лететь на восьмистах метрах и «не шевелиться».

Стрелок, Волков, говорит:

— Вижу два истребителя.

Я говорю:

— Стреляй!

А мы фотографируем. Слышу:

— Еще два финских «FD». Их уже четверо. А вот и третья пара пришла...

А тут вдруг Волков стрелять перестал.

— Ты что не стреляешь?

— Заело, вот и не стреляю.

Мы к этому времени уже съемку кончили, и я спикировал, и полетел над самыми елками, прямо над головами у финнов и у немцев, что бы не сбили. Снизу будут пытаться бить, с хвоста им опасно заходить — сверху стрелок, а то, что у него заело, они не знают.

Волков помогал, чем мог:

— Оглянись — говорит, — сейчас, отвернешь немножко... Атакует!

Я отвернул, смотрю - трасса прошла слева. И он мне подсказывает, что трасса слева.

— Наверное, Вы не так спокойно переговаривались, как сейчас рассказываете...

А чего дергаться-то было? Запаникуешь, ошибку допустишь, и сожрут тебя, не подавившись... Так я маневрировал до Выборга, линия фронта была уже там. И уже линию фронта пролетал, но в это время какой-то фашист мне попал между жалюзями по мотору... То ли истребитель, то ли с земли... Тут же наши зенитки стрелять начали по этим вражеским самолетам.

Попали в масляный бак. Там было справа и слева два масляных бака по девяносто одному литру масла. (Всего в двух маслобаках 65-71 л – Р.О.). Смотрю: масло по полу, масло по стеклу, по приборной доске, кругом масло. Стал высоту набирать, смотрю: давление падает, температура растёт. Думаю: «Ни хрена себе! Куда ж мы падать будем?» На Карельском перешейке падать страшно. Там в лесу камни-валуны, на него наткнешься на скорости – считай все...

И я — «все выше, и выше, и выше...». Выпрыгивать нельзя: у меня же на пленке работа всего полка. Если упаду, то результат нашей работы не будет известен. И потихонечку, буквально на самом минимуме тяну. Пришли на наш аэродром, высота триста пятьдесят метров, потихоньку убавляю... И вы знаете, дотянул! Мотор заклинило, когда я уже шасси выпустил, щитки выпустил, метров двадцать над полосой. Я плюхнулся, и покатился... Ничего не вижу, останавливаюсь, выглядываю... Оказалось - подъехал прямо на КП.

Вся кабина, весь самолет черный - вымазан маслом до самого хвоста. Масло стекает по фюзеляжу, и под самолетом полосочка масляная появляется. И тут я вылез - весь в масле, как гусь в «подливе».

Окружили машину. Техник подходит, вынимает из кармана осколок зеркала и мне подает:

— Товарищ капитан! Посмотрите на себя!

Смотрю: весь в масле...

— Чего ты мне суешь, что я, сам себя не видел ни разу?

Пригляделся, а на висках у меня седина появилась... Седой! Зато фотографии получились отличные.

— Чьи это были истребители? Немецкие или финские?

«Брюстера», «FD» и «Мессера». Это «FD» и «Брюстера» — финские. Я и сам видел. Мне еще и Волков говорил. «Мессершмитты» могли быть и немецкие. А кто конкретно врезал, не знаю.

— По Вашему мнению, какая максимальная скорость была на «Ил-2»?

Двести двадцать — двести сорок километров. Это скорость по горизонту. А когда на пикировании и на выводе, то до пятисот доходило. Со свистом уходишь.

— Двести двадцать? Не триста двадцать? Четыреста?

На фронте — двести двадцать. Одно дело в испытательном центре, скорость которую летчик-испытатель показывает. У него машина «голая», вес на 2 тонны ниже... А другое дело, когда фронтовой летчик летит с полной нагрузкой... (240 км/час — это скорость в режиме максимальной дальности, средняя скорость в строю 320-340 км/час. Р.О.).

— Вас прикрывали истребители одного и того же полка?

Покрышев, дважды Герой нас прикрывал. Вот на фото я с ним рядом сижу. Это было в Москве, на праздновании двадцатой годовщины победы. Мы тогда группой поехали. Тут все фамилии написаны. А вот

банкетный зал, маршал Жуков, с ним здороваются Егоров и Кантария, которые водрузили знамя Победы над Рейхстагом. Такая фотография только у меня есть, я сам фотографировал... Куда делась?

— **То есть истребители Вас прикрывали постоянно?**

И прикрывали, бывало и не прикрывали. Когда получали сложное задание, или вылетал целый полк, то истребители прикрывали. И бывало они даже раньше нас над целью барражируют, ожидая, когда мы придем работать. Так бывало когда мы по аэродромам в Эстонии, западнее Пскова, работали. Ближайший населенный пункт - Померанье, по-моему. Нас там хорошо угостили, хотя и прикрывали нас истребители. Там нам поддали хорошо. Но и мы им хорошо дали.

— **Насколько эффективно было истребительное прикрытие?**

Уже само присутствие истребителей нам помогало. Немецкие истребители боятся и не мешают нам работать...

— **Но бывало же, что немцы прорывались через истребительное прикрытие и сбивали штурмовиков.**

Все бывало. Однажды, это было в Эстонии, истребитель прикрытия сбил уже атакующего меня немца. Потом этот наш летчик говорит:

— Молись за меня Богу! Я с твоего хвоста немца снял.

— **Были случаи, когда истребители Вас бросали, или теряли, или ввязались в бой с немецкими истребителями и про Вас забывали?**

Нет, нас никогда не бросали.

— **Вы базировались отдельно, или вместе с истребителями?**

Отдельно, но истребители где-то рядом стояли. И когда получали задание, командиры полков связываются, согласовывали время вылета.

— **Кто для Вас представлял наибольшую угрозу: истребители или зенитки?**

Истребители. Если вылет парой или четверкой без прикрытия, то могут одного, двух сбить. Помню, это было, когда Новгород мы уже взяли, и пришло время Псков освобождать. Сильно нам тогда мешали немецкие истребители, но где их аэродром находится, никто не знал. И вот я с товарищем, его лицо хорошо помню, тихий, спокойный, фамилия его, по моему, Христолюбов была парой пошли на разведку с фотоаппаратами. *(По данным ЦАМО: Мл.лейтенант Христолюбов Артем Александрович 1922 г.р. 2.4.1944 сбит истребителями. Перезахоронен д.Новоселье Струго-Красненский р-н Псковской Обл. И.Ж.)*, И как перелетели на ту сторону реки Великой, набрали высоту. Ходим, смотрим, ищем аэродром. Он же замаскированный, и обнаружили мы его только когда увидели две пыльные полосы — истребители взлетают с этого аэродрома. Мы быстренько туда. Сфотографировали и вниз к земле. Нас догнали, и сбили друга моего. И по мне уже над Псковским озером стреляли, но... И я прилетел домой один...

— **Как немцы вас атаковали? Парами? Или большими группами?**

Атаковали, как правило, две-три пары последовательно...

— **«Ил» был терпим к повреждениям?**

Хорошая машина, ничего не скажу. Крепкая. Я уже говорил, пять штук врезали, а домой я прилетел. Вот еще случай. Между Новгородом и Старой Руссой есть Мшинск. И вот в районе этого Мшинска, немцы построили в лесу железнодорожную ветку. По ней ползал ихний бронепоезд и бил по нашим — мешал наступлению.

Нашему командиру Белову дали задание: «Найти и врезать». В этот вылет с ним я пошел. Взяли по четыре или по пять бомб, соток.

Полетели. Ходили-ходили, наконец, смотрим: дымок из леса. Поближе подошли, увидели — это поезд едет.

И мы как по нему «шуранули», и по нам с бронепоезда «шуранули». «Пшик», и у меня в полплоскости дырка. Правое крыло начало крениться. Я предупредил командира про повреждение.

— Николай, а у меня дырка!

Он приказал идти домой.



Поврежденный Ил-2 872 ШАП (пилот не известен)

— В бронепоезд попали?

Из-за повреждения моего самолета мы точно так и не узнали результата. Наверное, попали. Во всяком случае, заявок от наземников на эту цель больше не было.

Прилетел на аэродром, из кабины вышел, по плоскости, и в эту дырищу спустился на землю.

— Попадание каких снарядов бронирование «Ила» могло выдержать?

Броню в том месте, где мотор находится, «37» миллиметровый снаряд не пробивал. Только вмятина. Подробнее я не отвечу. Более крупнокалиберные не попадали. А если кому и попали, то, наверное, он там и оставался. (Скорее всего, речь идет все же о калибре 20 мм, или о попадании снаряда 37 мм на предельной дальности, на излете. На полигонных испытаниях в типовых условиях обстрела Ил-2 снаряды калибра 37 мм пробивали броню бронекapота и заднюю стенку, при стрельбе на дистанциях действительного открытия огня. Р.О.)

— Практиковалось ли в Вашем полку выделение групп для подавления зенитной артиллерии? Например, из десяти два самолета работают по зениткам, остальные работают по цели.

Специально с зенитками не боролись. Главное удар по цели. А борьба с зениткой – маневр. И маневрировали. Например, в районе Мги, целей много было, укрепления были сильные. А зенитки не видны были, стояли где-то далеко, стреляли, наверное, километра за три, за пять от цели, может быть даже больше. Но стреляли очень здорово. Они в нас стреляли, когда мы еще к цели подходили. Белые вспышки, это мелкокалиберная артиллерия бьет, а черные - это крупнокалиберная.

После первых двух вылетов я не понимал, что такое зенитки. Даже интересно было, что это такое вокруг меня... А на третьем боевом вылете мне как дали, я сразу понял, что такое попадание. Когда под жопу дадут, вот тогда и поймешь.

— Вас на аэродроме немцы обстреливали? Бомбили?

А где же нам попало один раз утром? А где же это было? Было это ранним утром, не было видно, что за самолет, кто бомбил. Из-за Псковского озера прилетел один какой-то шалопаи и пострелял «бах», «бах», «бах»... Один раз было. Где я не помню. (Известны потери личного состава 872 ШАП при штурмовке аэродрома только 12.5.1944 года. Это воздушные стрелки: Пупков Алексей Михайлович и Ярцев Семен Егорович. Похоронены в районе ст. Ямм Ленинградская обл. И.Ж.)

— **Вы сказали про интенсивность полетов до нескольких в день. А в течение какого времени была такая высокая интенсивность вылетов?**

Интенсивность высокая, когда операция начинается, например, Мгинская операция, снятие блокады, потом Нарвская операция. На Карельском перешейке тоже в первые дни по два-три вылета. Как оборону сломаем, весь полк уже не ходит на задание. Теперь уже парами или четверками, и уже по одному вылету, и по очереди.

— **А бывали ли случаи удара по своим?**

По своим? А зачем? Их и так немцы хорошо бьют, а если еще и мы приложимся, то это вообще непонятно что такое будет.

— **Перепутали, или еще как-нибудь.**

«Перепутал и врезал по своим». Что-то я про такое слышал, но у нас не было. У нас перед каждым вылетом начальник штаба сверял и уточнял по картам положение наших войск. Ставил нас в известность о всех изменениях.

— **Нам Евдокимов рассказывал: дали им цель — отработать по переправе, что бы наши немцев на своем берегу добили. В назначенное время эту переправу разбомбили. Но, оказалось, вмазали по своим, которые как раз на этой переправе были — пока они летели, наши войска продвинулись вперед.**

Евдокимов в дальней авиации служил, летал высоко и далеко. А мы — над землей. Отбомбился, отстрелялся и над елками домой.

— **Везде пишут и говорят, что в начале войны ходили на брeющем...**

Так всю войну на брeющем. А вот над целью не пойдешь на брeющем. Перед целью горку делали. Но опять же «но»... Вот когда работали по аэродрому в районе Померанье, то горки не делали: как над самыми елками шли, так и вышли, и по складам гранулированным фосфором ударили брeющим...

— **Летчики-штурмовики в активные воздушные бои ввязывались?**

Нам не до воздушных боев, нас прикрывали...

— **А если появляется перед Вами чужой истребитель, что, на гашетку лень нажать?**

Нам не лень, но как бои с нашим участием происходили. Вот, например, в Эстонии это было, нас атаковали истребители и с КП говорят:

— Быстренько, встань в круг!

Когда мы в кругу, то мы друг друга защищаем. Стрелки защищают хвосты. А я впереди летящего защищаю. Пока мы в кругу, нас никто не трогает – потому, что мы и ответить можем, а самому под удар лезть, немец не дурак... И они уходят...

— **У Вас были случаи, когда пилоты-штурмовики сбивали самолеты противника?**

Честно говоря, я никого не знаю, что бы кто-то сбил.

— **Летчик-штурмовик казах Талгат Бегельдинов, Герой Советского Союза, восемь истребителей сбил.**

С ума сойти! Так это что, «законно» или рассказы?

— **«Законно», с подтверждением.**

Ничего себе! И все же сбивать самолеты не была нашей задачей.

— Скажите, какая была Ваша самая нелюбимая задача?

Отвечу сразу: очень опасно бомбить аэродромы противника. Их здорово прикрывали, и зенитками, и истребителями. Наверняка и летчик-истребитель Вам тоже самое скажет. Работать по передовой, по эшелонам намного легче. И на разведку летать, тоже легче.



Петр Глазков, -,-, Василий Томаров (ГСС), -,-,-, Сидит КАЭ-3 Николай Платонов,

— Премии за что платили?

Деньги платили за боевые вылеты, за тридцать вылетов, за пятьдесят вылетов, за восемьдесят вылетов...

— За уничтоженные самолеты летчику-истребителю платили деньги. А Вам за уничтоженные на земле платили?

У нас такого никогда не было.

— А насколько точно можно было оценить результаты штурмовки вражеского аэродрома, например, число уничтоженных самолетов?

Фотоаппарат! Я рассказывал, как я фотографом был при ударе по аэродрому. Привез результаты плановой съемки. Потом увеличили, планшет сделали такой длинный, и специалисты рассматривали, считали

— Вот, этот горит, этого сбили, этого...

Все просмотрели, подвели итоги и нам сказали:

— Хорошо отработали!

— Вы не помните, как были окрашены Ваши самолеты?

Все были камуфлированные, со звездочкой.

— Зеленый-зеленый, черно-зеленый, зелено-коричневый?

Камуфляж такой: оттенки зеленого, с серым и желтым... И кроме камуфляжа, на аэродроме хвостом в лес и еще елку на него загнут, так, что его не видно.

— **Вы когда получали на заводе новые самолеты, номера уже были на фюзеляже?**

По-моему, номеров не было. Их рисовали уже в части. По трафарету, картонку прилепят и «пш-ш-ш», пульверизатором напишут.

— **Как номера присваивали? Ну, вот Вы будучи зам. комэском, могли наверное себе номер выбрать?**

Ты такие вопросы задаешь, что ответа я не знаю.

— **Номера какого цвета были?**

У всех одинаковые, по-моему, красного цвета они были.

— **Какие-нибудь элементы быстрого распознавания были? Ну например, на киле цветная полоса, или покрашенный кок?**

Нет, такого у нас не было. Все одинаковые, только номерами отличались.

— **А для опознания какой полк летит?**

Нет, не было такого.

— **А писали на бортах надписи? Например, «За Сталина»? «За Васю», или «Долой фашизм»? Или что-то такое?**

Нет, у нас такое не писали. Но где-то к концу войны, наверно с конца 1944 года, не знаю, откуда это взялось, стали рисовать на фюзеляже картинки.

У Димки Андреева на фюзеляже появился такой рисунок: стоит на хвосте рак, держит в клещах кружку с пивом, и пенка так выходит. Я про эту картинку какому-то корреспонденту рассказал. Он взял и написал...

— **А командование полка, командование дивизии не возражало против рисунков?**

Никто не возражал. Приходит Батя, увидел рака на самолете и засмеялся:

— Ну и ну! Фашисты рисуют на своих самолетах тигров, драконов всяких. В общем, что-нибудь страшное, запугивающее, а тут — рак держит кружку пива, с пеной...

А у меня технарь взял и нарисовал между кабиной и хвостом вместо звезды, что на фюзеляже, сердце. Цвета такого оранжевого, или красно-оранжевого. С той стороны, с которой я в кабину заходил...

— **Вы помните, кто был Ваш техник?**

Техников не помню я. Их было несколько.

— **Вы самолет, перед вылетом у техника официально про документам принимали?**

Да. Как принимал? И шасси, и щитки, и рули обязательно проверю. Поправляешь, пока в кабине сидишь. Потом когда запустил мотор, погоняю мотор, смотрю по приборам: и давление масла, и давление бензина... И в бортовом журнал расписался, значит принял.

А когда я прилетаю, если есть замечания, говорю:

— Вот там подгони, вот тут подкрути чтоб не текло. А это помажь, и там вытри...

— **Ваше отношение к авиатехникам?**

Самое хорошее. Как же я могу к ним плохо относиться: они мне готовят аэроплан, чтобы я летел на войну. Помните, в кинофильме «В бой идут одни старики» старый технарь говорит молодому:

— Самое тяжелое в нашей работе — это ждать.

Сидят и ждут, вернется его летчик или нет.

Я еще скажу. После уже войны, на праздники: Дни победы, Новый год — всегда на подразделения выдавали какие-то премиальные. При этом говорили:

— Поощрите, как и кого угодно. На ваше усмотрение.

Я к этому времени стал маленьким начальником. Собираемся я, инженер и главный штурман.
— Нас — летчиков обувают, одевают, кормят... Мы, — говорю, — живем в достатке. А труд технарей, которые готовят нам самолет в любых условиях и в любое время года, дня и ночи, в полной мере оплачивается?
Вот что ребята, — говорю штурману и инженеру — Я не беру ни копейки. И предлагаю: эти деньги разделим по техникам. А вы как хотите?
И мы себе и из этих премий никогда не брали.

— **Перейдем к бытовым условиям на войне. Как Вас кормили?**

На фронте все не так как в тылу. И кормежка совсем другая и тем, кто на задания летал по сто грамм выдают. Хорошо кормили, перебоев не было, но витаминов было мало.

— **Добывали сами?**

И где же мы будем добывать? Может быть, в разоренных и сожженных немцами деревнях где-то малина и осталась, а где-то крыжовник. И если аэродром рядом, то... Нам не до этого было...



Ульяновский, Рымарь, Платонов, - Белов

— **А сто грамм выдавали за один боевой вылет? Или независимо сколько вылетов, сто грамм вечером?**

По сто грамм вечером давали. Но это в период, когда мы летаем интенсивно, по два, по три вылета в день делаем. Полетаем в течение месяца, пока нас не перебыют наполовину... По-моему, когда было затишье, эти сто грамм не давали.

— **Ну, а если сто грамм не хватало. Если хотелось добавить, находили?**

А вы знаете как было? Это я хорошо помню. Дают по сто грамм, праздники приближаются, например, ноябрьские. И официантке говорим:

— Катя, мои сто грамм отлей на следующий раз.

И на следующий раз тоже:

— Катенька, ты и эти отлей. А к празднику дашь побольше.

И вот так несколько раз, и накопишь на ноябрьские праздники. Набрали и празднуем. Молодые, здоровые, ну что нам сто грамм.

— **А у местных не покупали что ли? Вы же про эстонскую самогонку говорили, ее у местных брали?**

Я никогда не покупал, и не знаю, как доставали. Но несколько раз пил самогонку. Она лучше нашей водки. По вкусу как будто с чаем. Вкусная, и горит. Выпьешь, а не жжет. А у нас другой раз водку выпьешь, а она режет — сивуха.

— **А ликер «шасси» пили?**

Технари пили. И мы, но знаешь когда? Уже когда я в транспортной авиации летал. В самолете, у меня за спиной бачок чистяка. Называли так: «Противообледенительная жидкость». Чтобы, когда в облаках летишь, образующийся лед не прилипал к плоскостям, и на винты. Эта антиобледенительная жидкость – чистый спирт. Я как-то на «Ли-2» возил бочку такой жидкости двести литров. На ней было написано: «Брак». Я спросил сопровождающего, который с нами летел:

— А почему «брак»?

Он ответил, что при проверке крепость оказалась всего лишь девяносто два градуса вместо положенных девяносто шести.

— **А на Вашей памяти, по пьянке или спохмела, кто-нибудь летал?**

Это противопоказано. Батя и за этим следил. В десять часов все летчики должны были быть дома. Батя приходит, проверит и дежурному напоминает:

— Смотри, что б никто никуда не ушел.

Потому что завтра опять надо летать, а если кто к девкам пойдет, или где-то найдет выпить, то все-е-е... Но, этого не было. Правда, был один такой случай, Димка Андреев, вот он на фото:

— Пойду, — говорит, — по Индии пройду. Он Индией Эстонию прозвал.

Самогонки выпил, и еще бутылку принес. Он попался и поэтому несколько раз не летал боевые задания. Ему Героя так и не присвоили. Что с ним дальше было, я не знаю.

— **Жили на фронте в каких условиях?**

Мы в разных условиях жили. Когда в Гремячево прилетели, нас расселили по населенному пункту. Спали в спальных мешках.

В каких хочешь: и на крыше спали, на нарах спали, и по деревьям спали... Однажды перелетели, самолеты пригнали, а батальон обслуживания отстал. И мы три дня спали на улице. Ноябрь месяц, земля замерзшая, и мы спали три дня в копне сена. Прямо в унтах, во всем теплом. Ничего...

И в землянке жили на нарах в два этажа. На нарах — сено, брезентом укрытое, на нем лежат спальные мешки. В землянке, бочка с трубой, топится дровами, тепленько.

Вечером, если операции нет, командир полка, Батя, часов в десять-одиннадцать приходил в наше «общезитие», ну, туда где мы спим. Проверял...

Вот на фото Батя – Николай Терентьевич Кузнецов — москвич. Здесь с женой сфотографирован, а вот отдельно.



Командир 872 ШАП, бывший полярный летчик Николай Терентьевич Кузнецов.

— Скажите, пожалуйста, а зверье водилось в полку?

Ну, а как же! Была всеми любимая собачка, и звали ее Дутик. Его все таскали, буквально из рук в руки передавали. Все время возили с собой.

— Вообще-то я имел в виду другое зверье - вши заводились?

Вот такое я не знал. Нам выдавали и белье, и мыло, и в баню водили регулярно. Про вшей я не знаю.

— Концертные бригады к вам часто приезжали?

Приезжали. Два–три раза за лето – это часто или нет? Мы тогда пацанами были, и кто знаменитый артист, а кто еще нет, не знали. Это сейчас я знаю, что Тарасова была знаменитая актриса, а Орлова - самая знаменитая. А тогда никого не знали. Они песни попоют, поиграют и уедут... А мы – опять на войну.

— Вас в город выпускали? В Ленинграде бывали в войну?

А зачем? Мы во время войны все в полку, в части, в казарме. И вечером командир, сам Батя, проверял, что бы все были на местах, никаких городов, никаких гулянок.

— А в дома отдыха направляли отдохнуть?

Во время войны никуда, никто тебе не отправлял.

— Ну почему же? Здесь на Ленинградском фронте в Бернгардовке, Всеволожске были дома отдыха для летчиков...

Я этого не знал. Во время войны у нас никого никуда не отправляли. Вот после войны был и профилакторий, и «дома отдыха». Каждый год было два месяца отпуска: один обязательно направляли в санаторий, облечиться, чтобы хорошо летать. А второй месяц уже в личных целях используешь. А когда

Никита Хрущев добрался до власти, он подарочки преподносил: в авиации обрубил отпуск на пятнадцать дней. И что-то с выслугой лет еще сделал, льготы какие-то урезал тоже. За ордена перестали платить.

— **Женщин много в полку было?**

Вот фотография - весь полк. Было пять или шесть девушек в полку, которые перекладывали парашюты, или заряжали пушки и пулеметы.

Вот 8 марта, командир полка сфотографировался с девочками.



— **А романы заводили, любовь крутили с этими девочками?**

Ну, были такие, знаешь, когда отбой, а операции нету.

— **Каково Ваше отношение к комиссарам и замполитам? И были ли они у Вас летающие?**

Они были разные. Все зависит от человека. Замполит полка майор Панюшкин, он не летал, но хороший мужик был, внимательный, простой. Побеседуешь с ним, ну, прямо как с отцом поговоришь.

И замполит, и комсорг, и парторг, могли быть «человечными»: ко всем вопросам подходить грамотно, умно... А были и, как бы Вам сказать: есть на «А», а есть и на «Г».

— **По Вашему мнению, политработники были нужны?**

Я не могу сказать определенно, нам они, по крайней мере, не мешали работать. Я не помню, чтобы кому-то сделали «втык», или «воспитанием» чьим-нибудь занялись...

— **Особый отдел у Вас был в полку?**

Особист в полку был. Вот фамилию его не помню. Он был вроде как шпион. За каждым следил: что говорит, что делает, куда ходит. Но последствия его деятельности нам были не известны и не заметны...

Пожалуй, только единственный случай знаю. После того, как у нас погиб командир полка, на смену ему пришел командир какого-то учебно-тренировочного полка Зесельсон. Но он, как говорится, «не пришелся ко двору» — к боевому полку, и по методам воспитательной работы, и по знаниям. Он привык обучать

молодых летчиков, и стал нам «азы» преподавать... Он побыл немножко, и куда-то испарился. Куда его дели, никто не знает. Лучше Кузнецова нам командира не найти было...

— **У Вас в эскадрилье адъютант был летающий?**

Мой адъютант не летал. Он не был летчиком. Адъютант ведь, вроде как хозяйственник, помощник начальника штаба. Именно у него в распоряжении была вся документация, все летные книжки. Работы хватает...

— **А стрелком он летал? Мы разговаривали с бывшим адъютантом эскадрильи, он говорил, что у него пятьдесят вылетов в качестве стрелка.**

Адъютант - стрелком? На моей практике такого не было. Ведь чтобы стрелком летать, нужно знать матчасть, уметь устранять отказы, уметь прицелиться, стрелять. Как же стрелком сажать, того, кто не хрена не знает. Но все может быть. И надо было выяснить: врал ваш собеседник или нет.

— **За сколько вылетов стрелку давался орден «Красной Звезды»?**

Стрелку - орден за вылеты? В нашей практике такого не было... Вот если он сбил вражеский самолет, другое дело...

Вы такие вопросы задаете, про то, что было шестьдесят лет тому назад, что я могу половину перепутать...

— **Какое отношение у Вас к Советской власти было до войны и во время войны?**

В то время мы не знали другой власти. Но та, которая была, нам нравилась. А вот та, которую сделали этот плешивый комбайнёр, Горбачев, с этими Кравчуком и с Ельциным — нет. Все поломали... Они говорили, что предотвратили путч. А на самом деле они сами путч и сделали.



На фоне трофейного Мерседеса и Харлей-дэвидсон (найжены в стогу сена после освобождения карельского перешейка). Адъютант 1-й АЭ Гольщукон, Дмитрий Андреев,-, Томаров, Титович, Зайцев.

— **Скажите, какие взаимоотношения были в вашем многонациональном полку?**

Разные национальности были, а межнациональных проблем, которые Вы имеете в виду, не было. Всех оценивали по качеству работы. А грузин ты, или украинец, армянин или казах (у нас и казахи были) — не

важно, лишь бы работал хорошо. И никто ни с кем не ругался по национальному признаку. И в наземных войсках тоже самое... Перед каждой крупной операцией нас сажали в машины и везли на передовую, чтобы мы своими глазами посмотрели. Чтобы мы знали и что и где, и по своим чтобы не врезали. Ведь немцы были через пятьсот метров... А на передовой все наши нации были. И слышали, как хохол говорил: — Слушай, кацо, дай закурить? Оставь мне «бычка».

— **А местные в Эстонии к Вам как относились?**

Хорошо. Нас в Эстонии с распростертыми руками встретили... Как освободителей... В Эстонии мы стояли в Тарту, Пярну, Хапсала... Только в самом Таллинне, профашистские эстонцы над нашими моряками поиздевались в городском парке... Это я помню, было. Что в Эстонии мне запомнилось: очень чисто, и в деревнях, и в городах. И неважно зима это, лето, или осень. Везде чистота идеальная. Мы жили на квартирах хорошо, мирно. И никто из хозяев эстонцев никогда, ничего не говорил нам плохого, или чем-то был недоволен.

— **Вы помните, когда Вы получили «Ил-10»?**

В самом конце войны. И он нам не понравился почему-то. Он какой-то вертлявый, особенно на посадке. Мог и упасть. Я летал на «Ил-2», а потом на «Ил-10» полетал, но он быстро ушел... Их почему-то убрали, или мы их сдали, я не помню.

— **А на что пересели после них?**

После них? На «Ли-2». С «Ил-2» на «Ли-2»
Как война кончилась, части стали расформировывать. Я был тогда замкомэск, капитан. Пришел к начальнику отдела кадров 13-й воздушной армии полковнику Ростову. Он говорит: — Авиации слишком много, мы демобилизуем, и увольняем. Теперь народное хозяйство и жизнь надо налаживать. И всех будем демобилизовывать. И у меня, — говорит, — для тебя нет места. Я говорю: — Я никуда не уйду. Я еще пацаном хотел быть летчиком. А теперь, когда я научился всему, а ты меня хочешь списать. Дембель, — говорю, — не пройдет. Буду сидеть за штатом и ждать. Согласен на любое место, лишь бы летчиком. Я через два месяца пришел к нему — «Нет мест». Два месяца мне зарплату платили, потом только за звание. Я еще месяц сижу, жду. Нет места. Но я решил: буду год сидеть, без всякого пособия, но буду летчиком. Все равно буду! И только через четыре месяца нашли мне место вторым летчиком «Ли-2» в «придворную» эскадрилью Ленинградского военного округа, базировалась здесь в Левашово. Командиром корабля у меня был Никольский.

— **Немного назад вернусь. Когда Вы узнали о том, что открыт второй фронт, Вы какое-то облегчение почувствовали? Или Вам безразлично было: «Ну, открыли, и хрен с ними»?**

Как мы к этому относились? Мы же не большое начальство. Мы - ну рядовые летчики. Вот к его отсутствию мы относились отрицательно. Наши войска уже в Германии, а они только фронт открывают: — Ура! — Кричат, — мы поможем России. Надо было помогать раньше. Тогда, когда мы немцев по России гнали. Вот тогда надо было. А то уже наши под Берлином, а они фронт открывают.

— **От бывшего стрелка «Ил-2» я слышал такое мнение:**

— **Знаешь, — говорит, — ну открыть они открыли, но воевать не умели, и немцы им пинков в Арденнах надавали. И мы вынуждены были начинать не подготовленное наступление, что бы войска немецкие оттянуть, спасти союзников. То есть даже успех американцев на Западном фронте оплачивали русской кровью. У вас не было таких разговоров?**

Такого я не слыхал. Пожалуй, так и было. Сложно все это...

— **Как Вы узнали о том, что Вы стали Героем Советского Союза?**

Это было для меня полной неожиданностью. Я не знал даже, что кто-то меня представлял к Герою. Мы тогда стояли в Пярну. И вдруг командир полка говорит:
— Вот, — говорит, — газета. Сейчас я, прочитаю. У нас есть Герои Советского Союза. И прочитал. Оказывается, то ли в «Правде» или в «Известиях» за 22 февраля, ко Дню Красной армии опубликован список тех, кому присвоено звание Героя. И еще — кто награжден орденами.

— **И как в полку отметили это событие?**

А никак, это же только приказ в газете напечатан. Отмечали потом, когда я с наградой из Москвы вернулся. Командир отправил меня в командировку для получения награды. Мне оформили командировочные и проездные документы в Москву к какому-то указанному дню. Все было договорено. Мне нужно было поселиться в гостинице «Москва». Там меня должны были найти и все подсказать, куда и как, и что. В Москве у меня жила племянница Эллочка. Она меня встретила. Вот тут я с ней сфотографировался на память. Это в гостинице, вот командир полка, Эллочка и я. Это надо же! Вот когда надо было, не мог найти это фото... А это фото как раз после вручения награды. Тоже у гостиницы «Москва».

— **Тут Вы уже капитан?**

Да, уже. Уже растем.

Тогда десять человек получили Героя Советского Союза. Вручал Михаил Иванович Калинин. Перед началом вышел Лацис, из Риги (Депутат Верховного Совета от Латвии) и говорит:

— Вы, фронтовики, у вас силища - будь здоров. А дед старенький, так что он только Героям награды вручит, а остальным буду вручать я.

Когда я вернулся в Пярну. Утром на построении мне говорят:

— Выходи, расскажи, как в Москве награды получал.

А я не выхожу, что-то застеснялся. Вытолкнули, вышел на середину. Говорю:

— Калинин вручал... Вы знаете что, я, чем Вам про это рассказывать, лучше еще десяток вылетов сделаю. Давайте не будем «ля-ля»...

А они меня за голову, за ноги, за руки и качать...

Водки там не было, самогонка. И мы «Звездочку» обмывали самогонкой. Хорошо обмывали. А вы знаете, какая хорошая в Эстонии самогонка, лучше нашей водки.

— **Присвоение звания Героя изменило отношение летчиков к Вам?**

Абсолютно ничего не изменилось. Во время войны быть Героем значило не на митингах выступать, а в самое пекло лезть. Так что нам не завидовали, но уважали, конечно.

— **В Вашем полку, сколько Героев было?**

Есть фотография такая: командир полка и еще пять человек. Ну, такая картинка: сфотографировались самые опытные летчики, которые больше других летают.

Если бы пять стали Героями, то и командир полка тоже бы мог стать Героем Советского Союза. Звание Героя присвоили Комарову, Малиновскому, мне. Федяков стал Героем... И Ульяновский Героем стал. А командир Героем не стал - погиб под Пярну в Эстонии.

Погиб-то как-то нелепо... Ну, просто жалко. Под конец войны в феврале 1945-го мы стояли в Эстонии, деревня называлась Тори. Ко Дню Красной армии к командиру приехала жена.

Командование договорилось по телефону ко Дню Красной Армии подбросить нам по линии Военторга что-то к праздничному столу. Командир мне говорит:

— Бери «У-2», выброси заднее сидение, туда загрузи ящики и военторгшу, она сядет на ящики. И слетай в Таллинн.

Слетал в Таллинн, там военторгша набрала и водочки, и коньячку для руководящих, «Казбек», тогда были знаменитые папиросы. В общем, набрали много чего. Заднюю кабину набили полностью всяким барахлом. Военторгша опять наверх на ящики залезла, пригнулась, и полетели мы домой.

Какое-то страшное, плохое совпадение случилось... Я прилетел в полк, произвел посадку, зарулил на стоянку. И в это время, когда военторгша начинает разгружать, мы видим как в воздухе над аэродромом столкнулись два самолета....

К нам недавно приехала партия молодых летчиков. Вот они тренировались: летали по кругу, учились бомбить. Для этого здесь же за взлетной полосой кто-то нарисовал круг. И они по этому кругу....

И Николай Терентьевич Кузнецов с кем-то из молодых тоже летал. Их самолет уже заходил на посадку, а другой молодой спикировал и «фьють»... Самолет в самолет.

Я мотор только-только выключил, привез для того, чтобы праздновать, а вместо праздника получились

поминки.

Жена приехала как жена, а уехала вдовой. Вот она картиночка: он сфотографировался с женою в последний раз.

(Выписка из ЦАМО: 22.2.1945 при столкновении над аэродромом погибли два экипажа. 1-й: командир полка подполковник Кузнецов Николай Терентьевич (1905 г.р., г.Брест-Литовск), мл. лейтенант Сердюк Александр Иванович(1923 г.р., Сталинская обл.) и 2-й: мл.лейтенант Шкурный Иван Алексеевич (1922г.р., Брянская обл.) и стрелок Успенский Лев Евгеньевич (1926 г.р. г.Арзамас). Похоронены в 4 км вост. м.Тори Пярновского уезда ЭстССР И.Ж.)



Последний снимок Кузнецова с женой, за несколько часов до гибели.

— Кто, по вашему мнению, еще должен был стать Героем?

Почему я стал Героем, а Коля Платонов Героем не стал, и Андреев Героем не стал, не знаю.

— Скажите, пожалуйста, почему Ваш полк не стал гвардейским?

Он вел очень активную боевую деятельность. Он нес потери, выполнял задачи при этом. Казалось бы все необходимые условия для гвардии.

Я не знаю, почему он не стал. Я не помню и не знаю, что нужно было для того чтобы мы тогда стали гвардией... Но хорошо помню: мы тогда не думали о гвардии, о наградах. Наши мысли были о том, как летать и бомбить. Ни о льготах, ни о деньгах, мы не думали. Я и не думал, что получу Героя, никогда об этом не думал... Мое дело маленькое – летай себе да летай. А то, что за это еще и медали с орденами дают – это продукт побочный.

Первыми Героями стали те, кто спасал челюскинцев: Леваневский, Ляпидевский... Первым Героям власти дали по машине, по двадцать пять тысяч рублей, по квартире... А нам только орден дали. Я не думал и о том, что со временем Героям вновь будут привилегии и льготы.



ГСС Федяков после 150 вылета на штурмовку вылезает из кабины

— Как у Вас с радиосвязью было в полку?

По-моему, сначала рации не было, двухсторонняя связь только со стрелком была, и то знаешь какая - труба, и по ней разговаривали. (СПУ-2 или СПУ-2ф, связь плохая, жаловались на помехи Р.О.).

Был радиоприемничек. Но он такой плохой, больше трескотни, чем разговоров. Потом когда появилась рация, было очень трудно ею пользоваться. Фиксированные волны стояли, заранее настроенные. Была связь, но не очень качественная, не всегда понятно, что тебе передают.

А в конце войны было хорошо слышно. Надежная связь.

Я, например, очень хорошо я слышал, когда мне с большого расстояния с КП, а я тогда был в районе острова Эзель, передали:

— Слушай, там на море два корабля, видишь? Пойди, стрельни по ним!

А я им говорю:

— А я плавать не умею.

Я имею в виду, что у морских летчиков есть оборудование и если его собьют, они будут плавать, а я нет. Мы - сухопутные.

— Вообще над водой боялись летать?

Как так «боялись»? Мы над Финским заливом летали! Но так с краюшку, чтобы в случае чего до берега дотянуть... А летать над водой у меня оборудования соответствующего не было. И особого желания нет, и вода холодная, и пузырей у нас нет никаких спасательных.

— Радиодисциплина разговоров соблюдалась? «Галдежа» в эфире у Вас было?

Нет. Когда летишь на задание, заранее такая команда: «Всем молчать, только слушай!» Только командир имел право, но и он тоже молчит до цели, чтобы не обнаружить нас не могли. Мы летали всегда низко. Я не знаю, были у немцев локаторы или нет. Но мы летали всегда низко. А уже ближе к цели поднимались выше восьмьсот метров, отработали цель и опять над елками домой.

— А высоту как набирали? Горку делали? Или постепенно набирали?

Постепенно, до цели еще не доходя, перед самой линией фронта, чтобы не просто было бы в нас попасть. Ведь когда ты низко, не только зенитки, все стрелять начинают...

— **О немецких локаторах Вас предупреждали?**

Об этом никто никогда не говорил, и мы не знали. Вот вы были у Евдокимова, и он Вам рассказывал... Он летал на высотах. Вот его могли предупреждать, поскольку его могли засечь. Потому что он летал на три-пять тысяч. А я летал над елками.

— **Здесь под Ленинградом воевал 8-й гвардейский штурмовой полк ВВС КБФ. Морские летчики мне рассказывали, что здесь локаторы были. И чтобы немцы их не обнаружили, они на бреющем ходили. А как только поднимутся, немцы сразу истребители поднимают.**

Это я в первый раз слышу. А мы ничего не знали.

— **Иногда в старой кинохронике видно, что «Илы» на бреющем идут разве что винтом землю не цепляют. Вы примерно так же и летали?**

Да. Так и летали. «Скреб винтом по дороге». Тогда снизу истребителю не зайти, а сверху у меня и пушки есть, и стрелок может попасть. Так - низко, низко побезопаснее. Ну, относительно конечно.

— **Ваш стрелок кого-нибудь сбивал?**

Стрелял и попадал, но не сбивал.

— **А в полку были случаи, когда стрелки сбивали самолеты противника?**

Я знаю точно, что какой-то стрелок сбил атакующий истребитель.

— **И как стрелка наградили?**

Ох, какие вопросы задаете. Не помню. Знал бы, что спрашивать будут – записал бы...

— **Боезапас у стрелка был сто пятьдесят патронов, не маловато?**

Нет, хватало. Нормально. Потому что когда группа идет, на группу истребители не очень-то и нападают. В Эстонии на нас несколько раз истребители нападали, мы сразу в круг становились, и они даже и не подходили близко.

— **А такой маневр как «ножницы» Вы применяли?**

Ножницы? Да я такой прием знаю, но я не применял.

— **А сколько примерно самолетов, минимальное количество нужно, чтобы встать в круг?**

Четыре-шесть, уже нормально. (Считалось не менее 6, 4 – мало, дистанция между самолетами великовата Р.О.)

— **Ваше мнение о финских и о немецких истребителях? И о летчиках?**

И те, и другие хорошо стреляют. И мне попало от них под Выборгом, как врезали, еле-еле добрался...



Томаров, -,-, Ульяновский, Анатолий Стрельников, Титович

— Попали то в Вас один раз. А Вы-то бомбили их много раз?

Так, мы же полком бомбили, то есть шестерками, шестерками, шестерками. Это совсем другая ситуация.

— Немцы в мемуарах пишут: «Прилетела толпа русских — сто самолетов, мы парой взлетели и начали их сбивать. Одного, другого, третьего». А наши: «Немцы напали только тогда, когда преимущество в численности получили». А Ваш опыт какой?

Вопрос хитрый такой... Я бы ответил так: они напали только тогда, когда чувствовали, что не напрасно будет атаковать.

Я Вам уже рассказывал, про полет, когда я фотографировал результаты нашего удара по их аэродрому, и остался один. Сначала пара появилась, но не атаковала. Стерegli меня, воздушный бой лишь изображали, наверно для начальства. Но вот когда еще две пары подошли, тогда уже начали стрелять по мне. Я активно маневрировал... Но уйти от них удалось все же благодаря вмешательству наших зениток.

Если ты доктор, то должен спрашивать: «А что у тебя болит?» А ты спрашиваешь: «Где ты летал? Как воевал?».

— Тогда задам вопрос по своей специальности. Чем занимался Ваш полковой врач? Я так представляю, раненых у Вас было немного, чаще или не вернулся или цел?

Именно по этой причине, когда мы воевали, у нас врача не было, а была медсестра.

Вот после войны, когда я в транспортной авиации летал, у нас в полку был свой врач. Перед каждым мне дают задание и полетный лист. Все подробно расписано. И нужна отметка врача. А он знает, какие нормальные показатели у каждого и проверяет пульс, давление, температуру. Проверил и печать шлеп — «разрешаю вылет».

— А на войне у Вас медицинского контроля фактически не было? По правилам, в авиационном полку был врач, который должен был заниматься медицинским контролем, и, конечно, первичной помощью раненым. У Вас такого не было или на сестру возлагалось?

Врача в полку я что-то не помню...

— Посмотрите список погибших, возможно, Вы вспомните подробности.

Ну, вот что тут написано про Белова? Белов Николай Андреевич — правильно, капитан — правильно, командир эскадрильи — правильно. Я был в его эскадрилье. «Не вернулся с боевого задания, сбит». И все, больше ничего не написано. (Выписка из документа ЦАМО: Экипаж: комэск капитан Белов Николай Андреевич (1919г.р., Калининская обл, Старицкий р-н) и стрелок Пушев Виталий Петрович (1920 г.р. Чувашия). Не вернулся с боевого задания 15.4.1944 из района Пскова. И.Ж.)

Где его сбили, я могу показать на карте. Вот - южнее Пскова. Вот Псков. Вот река Великая, южнее Пскова. Вот под Печорой, мы отсюда заходили, стреляли, и на свою территорию уходили. Он вот здесь упал... Район Снегирева, Неклочь, Дубяги, Тямша.

Мы работали по линии фронта. Причем ни зениток, ни истребителей не было. Он пикировал, видно было

что бомбил, стрелял... Но не стал выводить. В землю воткнулся. При ударе он почему-то не взорвался, мотор сорвался и вылетел метров на двадцать... Я еще заход сделал, низко, самолет Белова сфотографировал, и полетел домой. Привел четверку. (Я пятый). И на подходе к аэродрому, полевой аэродром Желча был южнее Гдова, взаимно обменялись позывными. Радио тогда уже хорошо работало.

Спрашивают:

— Кто ведет? Кого нет?

— Его, — говорю, — нет...

Когда сели, подходят, спрашивают: «Где?» Я говорю:

— Пускай фото сделают...

Фотоаппарат отнесли в фотолабораторию к Пете Савановичу, он сделал планшет такой. Вот налепил. Он сделал такой, ну длинный такой планшет получился. Я барражировал низко, и все видно на фото: их территория, окопы, траншея, самолет, мотор... И ведь никто не стрелял...

Все фотографии, которые у меня есть, сделал Петя Саванович. Он был начальником фотолаборатории 872-го штурмового полка. Живет он в Зеленогорске, когда-то я его на электричке встретил. Он сказал, что тут где-то живет. Это было несколько лет...



Комэкс-1 Белов

— А не было ощущения, что Белов самоубийство совершил?

Не тот он человек был. Или сознание потерял, или с самолетом что-то случилось, скорее всего. Так, дальше... Давыдов Миша. Тут у Вас написано, Выборгское направление — правильно, Выборгская операция. Мы оттуда шли и его потеряли. Куда он делся, не знаю. (Давыдов Михаил Митрофанович (1922 г.р. г.Ташкент) мл. лейтенант пропал без вести 19.6.1944. Стрелок неустановлен. В этот день полк потерял трех пилотов и трех стрелков. И.Ж)

— В каком районе Давыдов пропал?

Маршрут бесполезно рассказывать. С Карельского перешейка из-под Выборга возвращались, и его пропажу мы обнаружили, пролетая в районе Зеленогорска. Летели домой в Левашово, Зеленогорск справа от меня, три-четыре километра, группа летела над лесом. Мы летали только над лесами. Ну, зачем летать над городом, мешать людям жить. Смотрю, нет одного самолета. Куда он делся? Предложил:

— Давайте станем в круг.

Мы кружили, кружили. Круга два или три сделали. Его позывной я не помню сейчас. Я его вызывал, вызывал. Тихо.

В ваших документах: "пропал без вести". Правильно. И до сих пор не знаю. Ни в погибших, ни в живых нет его. Если бы упал, он бы загорелся. Но пожара не обнаружили.

Я так и командиру доложил:

— Мишка Давыдов пропал без вести!

Машковцев?...

(Машковцев Александр Васильевич (1919 г.р., Ярославль), лейтенант, стрелок мл.сержант Шарапов Дмитрий Иванович (1924 г.р., Иркутская обл.) Самолет сбит истребителями 7.4.1944 в р-не Печоры, Псковская обл. И.Ж)

Так это он, Машковцев, сопровождал меня на разведку аэродрома, а не Христолюбов! Машковцев меня прикрывал! «Чертова Труба» назывался аэродром. Сфотографировали, а когда уходили домой, Машковцев пропал. И я прилетел домой один. Написано Печоры. Ну, правильно, значит это наше место. "Останки найдены в 1950 году у Бабино". Правильно, это он значит Машковцев.

Я не видел, куда он делся, потому что я сам тикал, меня два истребителя гнали через Псковское озеро.

Думал: «Только крылом бы водичку не зацепить».

Стрельников Анатолий. А ну, как тут написано? Останки найдены... Это Нарвская операция. Он москвич был, мы у него на квартире были в Москве. Мы за самолетами поехали в Куйбышев через Москву, и к нему заходили. Там немножко попраздновали, потом опять до Куйбышева. Стрельников. Погиб он... (*Экипаж: лейтенант Стрельников Анатолий Герасимович (1910 г.р., г.Москва), ст.сержант Яковлев Алексей Яковлевич (1915 г.р., Чувашия) найден в 2001 году, сбит истребителями 24.7.1944*)



Личный состав 872-го авиаполка.

Слева направо в первом ряду: начальник штаба майор Солдатов, командир эскадрильи ст. лейтенант Н. Платонов, командир полка подполковник Н. Кузнецов, зам. командира эскадрильи лейтенант Н. Белов, пом. командира полка капитан П. Ковалёв.

Стоят слева направо: летчик Мошковцев, зам. командира эскадрильи ст. лейтенант Г. Ульяновский, штурман полка майор С. Рыжарь, летчик лейтенант Д. Андреев, ст. техник-лейтенант по вооружению И. Зуб, авиаспециалист Мимов.

/фото военных лет — 1943 г. од,

Волховский фронт/.

— А видели, как он упал?

Нет. Вы знаете, наверно я не летал с ним тогда.

— Вы видели, как самолеты товарищей сбивали?

Я видел сам, как сбивали моего лучшего друга Колю Трипольского. Мы вместе с Колей Трипольским из Краматорска в полк прилетели.

Вот он на фото: мой соученик, мой сокурсник. Мы учились вместе в школе, в аэроклубе, в летной школе, и воевали в одной эскадрилье.

В тот день полетели вместе, и он там остался... Тогда сперва я в район Печоры на разведку ходил. А потом мы полком, шестерками на этот немецкий аэродром... Вот где возня была! О-о-о! Какие-то новые разрывы зенитные, такого я еще не видел: круглые голубые шапки. Весь аэродром накрыли мелкими шапками. И вот в него зенитка попала. Вижу: у него «нога» выпала, мотор стал плохо работать, и самолет пошел вниз... Сел на опушку леса на той стороне реки Великая. Стрелок дал ракету, вроде сигнал "живы". И все... Больше мы ничего не знаем. (Экипаж: мл. лейтенант Трипольский Николай Васильевич, стрелок Перепелица Николай Семенович Сбит истребителем 8 апреля 1944 года. И.Ж)

— А Вы еще видели, как падал сбитый самолет?

А больше я так подробно не видел...

— То есть, больше было таких случаев: Вы оглядываетесь, а его уже нету?

Да. И часто до сих пор не знаем... Пропал без вести...

— Распространено мнение, что в штурмовой авиации на одного погибшего летчика приходилось семь погибших стрелков. Аргументы такие: летчик вроде как в броне сидит, а стрелок, он там в хвосте и у него только это по пояс прикрыто.

Сколько, сколько? Я, может быть, буду и не совсем точен, но не помню, что бы у нас кто-нибудь из стрелков погиб, а летчик живой прилетел. И гибли, и без вести пропадали экипажами. (*Известные потери всего 73 летчика, 45 стрелков. В 1944 году летчиков-31, стрелков -29*).

— Сколько летчиков первого состава полка до конца войны дошло?

Не считал, даже таким вопросом не занимался.

— Вопрос о Вашем инструкторе Ляпине. Когда он погиб: до того, как Вы в полк пришли, или уже при Вас?

Я слышал, что он поехал из училища на стажировку на фронт. Потренироваться, посмотреть... А то они в тылу кружатся вокруг аэродрома. Взлет-посадка, взлет-посадка, и больше ничего. Когда я прибыл в полк, сразу спросил про Ляпина. Мне отвечают:

— А он, погиб вчера или позавчера. Где-то в районе Любань-Тосно. Не вернулся. А как погиб и не знаем. Получилось буквально так: я прибыл, а он погиб. (*Версия событий И.Прокофьева изложена в приложении*)



Ворошиловградское АУ, 1943 год, Апрель. Инструктор Ляпин (в буденновке) с курсантами-выпускниками.

— Были ли у Вас случаи в полку, сбитые за линией фронта, возвращались в полк?

Сбивать-сбивали, но чтобы возвращались, такого при мне, вроде бы, не было.

— Вы были знакомы с Афанасьевым Николаем Захаровичем? С ним, судя по документам, какая-то сложная история случилась: в архивных документах 872-го ШАПа записано, что он сбит, попал в

плен, бежал, вернулся в полк. В феврале 1944 года появляется запись «уменьшение на одного летчика, произошло за счет лейтенанта Афанасьева, изъятого органами контрразведки «СМЕРШ»...

Вы знаете что, этого я не помню. Может быть, он вернулся, но нам не успели сказать, «СМЕРШ» его забрал на проверку, а назад в свой полк он не вернулся...

— Да, потом он 448-м ШАПе погиб на боевом задании. (Афанасьев Н.З. лейтенант, комзвена 18.11.1944 погиб при посадке на поврежденном самолете: «потерял сознание, сгорел в самолете». о.Эзель И.Ж.)

А 448-й ШАП в нашей дивизии был. Командир дивизии Греськов Сергей. Как его отчество не помню. (полковник Греськов Сергей Евменович) Вот картинка на фоне аэродрома. После войны он почему-то в Риге жил, и в Риге умер. Пока он был живой, нас он собирал. Мы были при нем как бы «Совет ветеранов». Мужик, он хороший был, но какой-то замкнутый. Придешь к нему, два—три слова скажет, задание дал и все. Как отрубил...



Со знаменем Титович. Встреча комдива. АЭ Тори, (Пярну) зимой 44. Ближний самолет – Уил-2. Далее стоят боевые машины.



Встреча комдива. АЭ Тори, (Пярну) зимой 44. Несмотря на то, что действие происходит на том же аэродроме что и на предыдущем фото на Иле №35 виден ЭБО – белая половина кока винта.

— Как Вы узнали, что закончилась война?

Это такое ликование народа! Были в Эстонии. В четыре часа утра мы спим, расквартированные были по домам, к эстонцам. Окна приоткрыты, тепло, май месяц. И вдруг слышим стреляют. Стрельба идет, зенитки стреляют, пулеметы стреляют, пистолеты. Все что есть, стреляет на улице. И народ кричит... Потом в шесть часов по радио объявили: «Великая Отечественная война, которая длилась столько лет, сколько-то месяцев и суток — закончена!» О! Тут все целоваться. И мужики и женщины, и пацаны, знакомые и

незнакомые, все обнимаются, целуются. И тут же появилась выпивка. А у эстонцев их «конек» - это самогонка, причем она действительно хорошая. Появилась сразу тут же, прямо на улице, самогонка рюмками, бутылками... И все за одно: «За Победу»! Да... Победа... А сколько ребят не дождалось...

Приложение

Версия событий при штурмовке аэродрома Бородулино штурмовиками 872 ШАП 27 июля 1943 года

Попытаемся кратко описать боевой вылет 27 июля 1943 года.

Из состава 872-го штурмового авиаполка на свободную охоту вылетают два штурмовика Ил-2, в составе экипажей Максимов-Чупров и Ляпин-Кузьмин.

Для их сопровождения и прикрытия вылетает тройка истребителей Як-1б из состава 287-го истребительного авиаполка под командованием старшего лейтенанта Борисова.

В районе 18 часов штурмовики находят цели для бомбоштурмового удара в районе аэродрома Бородулино и начинают штурмовку. Высота, с которой наносят удар самолеты Ил-2 от 1200 до 50 метров. В это же время тройка истребителей Як-1б, которые обязаны были прикрывать штурмовики при выходе из атаки, вступают в воздушный бой с численно превосходящим противником.

Как следует из документов истребительного авиаполка, наши самолеты были атакованы ФВ-190 и одним Ме-110. Характерная смешанная компоновка немецкой авиагруппы говорит о том, что, скорее всего, немецкие истребители сопровождали своего разведчика, который возвращался или вылетал на боевое задание с аэродрома Бородулино. Воздушный бой между истребителями шел гораздо выше по высоте, чем та на которой работали штурмовики. Проведенный воздушный бой оказался безрезультатным с обеих сторон. Но в это время зенитным огнем противника были подбиты оба наших штурмовика Ил-2. Кто-то из истребителей сопровождения успевает заметить, что один подбитый штурмовик разворачивается и целенаправленно врывается в склад боеприпасов, находящийся на краю вражеского аэродрома. Второй штурмовик Ил-2 при выходе из атаки подбитым уходит в северном направлении от аэродрома в сторону Ладожского озера. Но так как истребители сопровождения скованы боем с немецкими самолетами, они не успевают проследить (не говоря о том, что они должны были сопроводить) за вторым Ил-2, который на свой аэродром не возвращается. Тем самым в штабе 872-го штурмового авиаполка оба самолета относятся к разряду не вернувшихся с боевого задания. При возвращении наших истребителей на свой аэродром они докладывают, о том, что видели: один Ил-2 врезался в склад, второй ушел в северном направлении. Скорее всего, указать точно какой бортовой номер был у самолета, врезавшегося в склад с боеприпасами, а какой самолет ушел подбитым от цели, они не могли, так как на это очень сильно влияли следующие факторы: разность высот, слияние ниже летящего самолета на фоне местности, (не забудем, что речь идет о лете) и воздушный бой с превосходящими силами противника. Поэтому указать о том, что именно самолет Максимова-Чупрова таранил склад боеприпасов, могли только в штабе 872-го штурмового авиаполка, при составлении очередного оперативной сводки. Дивизионная и армейская оперативные сводки просто дублировали сообщение и выводы полка. Но факт остается фактом! Обломки самолета и останки экипажа Максимова-Чупрова (Летчик сержант Максимов Гурий Николаевич (1919 г.р., г.Владимир), воздушный стрелок рядовой Чупров Кузьма Алексеевич (1925 г.р., Новосибирская обл. И.Ж.)) были обнаружены в 40 км от аэродрома Бородулино, и именно место обнаружения находилось севернее относительно аэродрома. Факт о том, что огненный таран летом 1943 года на аэродроме Бородулино имел место, тоже подтвержден! Из вышеперечисленного выходит, что огненный таран 27 июня 1943 года совершил экипаж самолета Ил-2 в составе:

- летчика младшего лейтенанта Ляпина Ивана Пантелеевича (1918 г.р., уроженец Воронежской области Буденовский район хутор Хуторский, жена Ляпина Нина Гавриловна проживала в Казахской ССР город Уральск, ул. Почиталинская д.54. Мобилизован Таганрогским РВК Ростовской области);
- воздушного стрелка старшего сержанта Кузьмина Михаила Михайловича (1915 г.р., уроженец Татарской АССР Лапинский район дер. Средне-Девятово, жена Бырикова (Быринова) Александра Павловна проживала в Татарской АССР Теньковский район Гребневский стеклозавод. Мобилизован Молотовским РВК г. Омска).