АРТЕМ ДРАБКИН

ИСТРЕБИТЕЛИ. «ПРИКРОЙ, АТАКУЮ!»

Часть сборника: Мы сгорали заживо. Смертники Великой Отечественной

Артем Владимирович Драбкин
Истребители. «Прикрой, атакую!»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3489275
Истребители. «Прикрой, атакую!»: Яуза, Эксмо; Москва; 2012
ISBN 978-5-699-55489-8

Аннотация

«В бой идут одни «старики» – увы, в жизни всё было куда страшнее, чем в этом великом фильме. После разгрома советской авиации летом 1941 года, когда гитлеровцы захватили полное господство в воздухе, а наши авиаполки сгорали дотла за считаные недели, после тяжелейших поражений и катастрофических потерь – на смену павшим приходили выпускники училищ, имевшие общий налет меньше 20 часов, у которых почти не было шансов стать «стариками». Как они устояли против асов Люфтваффе, какой ценой переломили ситуацию, чтобы в конце концов превратиться в хозяев неба, – знают лишь сами «сталинские соколы». Но хотя никто не посмел бы обозвать их «смертниками» или оскорбить сравнением с камикадзе, – среди тех, кто принял боевое крещение в 1941–1942 гг., до Победы дожили единицы.

В НОВОЙ КНИГЕ ведущего военного историка вы увидите Великую Отечественную из кабины советского истребителя –

сколько килограмм терял летчик в каждом боевом вылете и какой мат стоял в эфире во время боя; как замирает сердце после команды «ПРИКРОЙ, АТАКУЮ!» и темнеет в глазах от перегрузки на выходе из атаки; что хуже – драться «на вертикалях» с «мессерами» и «фоками», взламывать строй немецких бомбардировщиков, ощетинившихся заградительным огнем, или прикрывать «пешки» и «горбатых», лезущих в самое пекло; каково это – гореть в подбитой машине и совершать вынужденную посадку «на брюхо»; как жили, погибали и побеждали «сталинские соколы» – и какая цена заплачена за каждую победную звездочку на фюзеляже…

Содержание

«Пропеллер, громче песню пой, неся распластанные крылья!» 5
Конец ознакомительного фрагмента. 68

Артем Драбкин
Истребители.
«Прикрой, атакую!»

«Пропеллер, громче песню пой, неся распластанные крылья!»

Утром 22 июня 1941 года Германия нанесла сокрушительный удар по советским аэродромам. В результате в первые же часы операции «Барбаросса» на земле было уничтожено и выведено из строя 800 советских самолетов и подорвана

значительная часть приграничных складов с боеприпасами и горючим. Вспоминает Герой Советского Союза Сергей Горелов: «На аэродроме было сосредоточено три полка – около двухсот самолетов. Ночью 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?»

Однако даже в этих условиях хаоса и неразберихи сре-

ди наших летчиков нашлось немало тех, кто сумел достойно встретить противника. В воздушных схватках, развернувшихся от Балтики до Черного моря, советские истребители сбили за день более 200 немецких самолетов. Так, самый результативный летчик первого дня войны, молодой лейтенант Иван Калабушкин, сбил 22 июня 5 немецких самолетов: два «Мессершмитта», два «Юнкерса» и один «Хейнкель». Правда, подобные успехи были единичными. Немецким летчикам в этот день удалось сбить около 400 советских самолетов.

Учебный самолет У-2 конструкции Н.Поликарпова. Все будущие летчики 30-х годов должны были освоить этот би-

план, прежде чем пересесть на более современные и скоростные самолеты. В задней кабине – учлет Юрий Афанасьев

Жаркое и страшное небо первых военных дней не благоволило к советским летчикам. Советским истребителям неизменно приходилось сражаться в меньшинстве. При этом в каждом «Мессершмитте», в отличие от наших самолетов, была надежная рация, которая позволяла при необходимости быстро вызвать подкрепление. Но даже в этой отчаянной ситуации советские летчики выжимали все что могли из своих зачастую устаревших самолетов.

Но, несмотря на это, бои не прекращались. Вспоминает Николай Дудник: «Мы 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».

Зимой накал воздушных боев немного спал – сказывались плохие погодные условия и неготовность немецких самолетов к морозной зиме. С наступлением весны 1942 года советских летчиков ждали новые тяжелые бои. Вспоминает Сергей Горелов: «Весна и лето 1942 года были самыми страшными днями войны. Жара стояла; сил не было из кабины вы-

лезти, пока самолет заправляют для нового вылета. Девушки стакан компота принесут – больше ничего не хочется…»

Очень непростыми для наших летчиков были бои в небе Ржевской битвы, куда в том числе были направлены и отборные немецкие асы из эскадры Мельдерса. В боях с ними выживали преимущественно летчики, прошедшие суровую школу 41-го года, которые успели выработать свою тактику воздушных боев. Вспоминает Виталий Клименко: «Под Ржевом на станции Старица постоянно разгружались наши войска. Немцы регулярно ходили ее бомбить… Здесь мы впервые встретились с эскадрой Мельдерса. С ними мы хорошо дрались. 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».

На построении летчиков и курсантов аэроклуба

Не легче было и в сталинградском небе. Вспоминает Степан Микоян: «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. Даже нашего командира полка Клещева… Хотя Клещев сам сбил за эти две недели шесть самолетов, а в этом бою, когда его сбили, он сбил два самолета, хотя ввязался один в бой против шестерки немцев… В тот период, как и в начале войны, потери летного состава были громадными».

Выпускная фотография. Чугуевское военное авиационное училище, 1940 г.

Между тем в ситуации уже наметился перелом. Основные советские авиационные заводы, эвакуированные в районы, недосягаемые для Люфтваффе, стали поставлять в войска все больше новых самолетов. Так, в течение 1942 года Советским Союзом одних только истребителей было выпущено 10 тыс., в то время как немецкая промышленность выпусти-

ла лишь 5,5 тыс. истребителей. При этом еще почти 2 тыс. истребителей было получено Советским Союзом по ленд-лизу.

Конечно, на втором году войны советским ВВС было еще далеко до того, чтобы на равных бороться с Люфтваффе (немецкие военно-воздушные силы). Но среди наших летчиков уже было достаточно опытных пилотов, не уступавших немецким. Именно они учили молодых, которые пришли на смену павшим.

До войны в СССР с популярностью Громова, Чкалова, Коккинаки, летчиков – участников спасения экипажа «Челюскина» могли поспорить только звезды 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 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. Грудь авиаторов часто украшали ордена, бывшие в то время огромной редкостью. Кроме того, летчики получали высокое жалованье, не говоря уже о полном обеспечении и хорошем питании. Психологический климат в армии также сильно отличался от привычного нам, во многом унаследовав черты революционного равноправия между командующим и рядовым составом. Однако многое

изменилось, когда в конце 30-х годов СССР начал увеличивать армию, готовясь к грядущей «большой войне». Коснулись эти изменения и ВВС.

Выпускная фотография. Одесская военная авиационная школа им. Полины Осипенко, 1940 г.

Своеобразной элитой этой «касты небожителей» являлись летчики-истребители, поскольку только в их задачу входила борьба с «себе равными» – авиаторами противобор-

ствующей 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.

Первичная подготовка летчиков изначально осуществлялась в аэроклубах, при этом учлеты обучались без отрыва от производства, в свободное время. В конце 30-х, 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 пришлось ради обучения «на летчика» бросить школу. Вспоминает летчик-истребитель Григорий Кривошеев: «Школу я не закончил – мы из 10-го класса ушли в аэроклуб, а потом – война». 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 замечательны-

ми 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!

Инструкторы аэроклуба. На заднем плане – группы курсантов у самолетов УТ-2

Как правило, в аэроклубах давали неплохие базовые знания, необходимые летчику. Подготовка начиналась с изучения основ теории, а вслед за этим начались вывозные полеты. Учлеты выполняли на самолете У-2 тренировочные

полеты с инструктором по кругу и в зону. А когда их действия в воздухе достигали достаточной уверенности, им разрешали вылететь самостоятельно. В заднюю кабину на место инструктора для балансировки помещался мешок с песком примерно такого же веса, как человек, привязанный, чтобы не мотался по кабине. Учлет взлетал. Ему предстояло выполнить несколько простых заданий, вроде полета по кругу над аэродромом, и самостоятельно приземлиться. После этого он уже начинал летать самостоятельно – в зону, на низкой высоте, по маршруту и т. д.

Летчики одного из истребительных полков дурачатся пе-

ред камерой фотографа. 1940 г.

После экзаменов в аэроклубе, принимать которые приезжали летчики-инструктора из училищ, прошедших отбор выпускников направляли на следующий этап подготовки в летное училище. Однако если в середине 30-х годов цикл подготовки летчика на этом этапе составлял порядка 2,5 года, то к весне 1941 года в связи с резким ростом ВВС он был предельно уплотнен. Для подготовки пилотов были созданы летные школы с четырехмесячным сроком обучения, предполагавшие наличие у курсанта подготовки в объеме аэроклуба, и летные училища с десятимесячным сроком для тех, кто в аэроклубе не занимался.

Летний лагерь 129-го ИАП в Тарнове. Белостокский выступ, май 1941 г. Война начнется меньше чем через месяц

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. Крайне мало будущие истребители тренировались и 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. Вспоминает Сергей Горелов: «После училища я, кроме как взлетать и садиться, ничего не умел, но считалось, что мы освоили У-2, И-5, И-15… Ни стрельбы, ни боя. Блудили мы страшно, даже не умели летать по маршруту».

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. Вспоминает Семен Букчин: «Ко времени выпуска у меня набралось чуть больше 20 часов налета, из них, может быть, 1 час (4 полета) самостоятельно! Как истребитель я к настоящим боям готов не был. Кроме того, ни разу в училище мы не совершили прыжка с парашютом! Многим это потом аукнулось…»

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.

Одним из приоритетов для Люфтваффе на 22 июня стало нанесение ударов по советским аэродромам. Белыми стрелками отмечены попавшие под удар самолеты, вероятно, истребители И-153

За полтора года до начала войны страшным ударом по престижу летной профессии стал приказ «лучшего друга летчиков», наркома маршала Тимошенко № 0362 «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. Летчики отказывались надевать знаки различия, ходили с пустыми петлицами в знак протеста. Часто бывало, что техники-лейтенанты вынуждены были докладывать о состоянии самолета своему командиру – сержанту, что несомненно являлось грубейшим нарушением основного армейского принципа – субординации. Вспоминает Дмитрий Гайдаенко: «Приехали из училищ лейтенанты-летчики, а тут приходит приказ, и их разжалуют в сержанты. Мало того что запихивают в казарму, так еще и звание снимают! Это ж позор пе-

ред девушками, знакомыми, родными! Конечно, дисциплина после этого резко упала. Трудно мне было держать эту банду молодых летунов. Они ходили в самоволки, пьянствовали. Причем если на выпивку не хватало денег, то ребята что-нибудь продавали из постельного белья. Бардак, одним словом… Думаю, меня здорово спасло начало войны, а то бы посадили меня за недостачу казенного имущества…»

Результатами этих ударов и тяжелых воздушных боев стало уничтожение в течение двух недель большей части

самолетов ВВС, сосредоточенных в западных округах

В противоположность советским летчикам, к лету 1941 года все пилоты Люфтваффе 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 пилотажи, 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.

Последняя серийная модификация И-16 – тип 29. Всего на заводе № 21 в г. Горький было построено 650 таких самолетов. На этом «ишачке» был установлен мотор М-63, вооружение составляли три синхронных пулемета: два 7,62-мм ШКАСа и один 12,7-мм БС

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 протяже-

нии 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.

Истребитель И-16 заходит на посадку

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

Обслуживание самолетов И-16, 286-й ИАП

Кроме того, в Люфтваффе всячески культивировались и поощрялись 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 легко уязвимы для немецких «охотников», атаковавших с большой высоты на повышенных скоростях, и нес-

ли большие потери.

Обслуживание самолетов И-16, 286-й ИАП

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.

Инженер эскадрильи проводит занятия с авиамеханиками, 286-й ИАП, 1942 г.

Однако к середине войны и в подготовке советских летчиков произошли качественные изменения. В январе 1943-го их снова начали выпускать офицерами. При этом программа авиационных школ по-прежнему была сокращенной до минимума, но летчики 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.

Обслуживание самолетов И-16, 286-й ИАП

Надо сказать, на практике обучение молодых летчиков в запасных полках было, как правило, ограниченным. Вспоми-

нает Борис Шугаев: «Первые месяцы, пока мой будущий 66-й полк не прибыл в ЗАП, мы учили теорию, немножко подлетывали, но основательно учебой мы там не занимались».

Обслуживание самолетов И-16, 286-й ИАП

Атмосфера в запасных полках тоже не всегда была благотворной для молодых летчиков. Вспоминает Григорий Кривошеев: «В первую ночь в запасном полку зашел к нам один летун и говорит: «Ребята, здесь много летчиков, которые уже были сбиты, пришли из госпиталей. Они удрученные, горелые. Они боятся летать. Я вас прошу: сделайте все, что-

бы здесь не задерживаться, пройдите курс – и поскорее на фронт, там совсем другая жизнь, другая атмосфера».

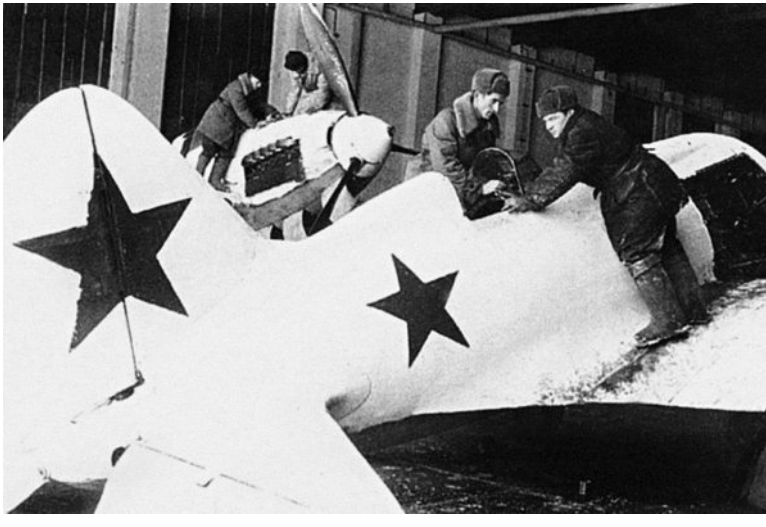
Обслуживание самолетов И-16, 286-го ИАП

Впрочем, обычно летчики слишком долго и не задерживались в запасных полках. Прилетал «покупатель» из боевой части, набирал людей… И уже там, в боевом полку, начиналась самая главная, настоящая учеба.

Как правило, молодого летчика ставили ведомым в пару к более опытному пилоту, что значительно повышало его шансы на выживание в первых боях. Вспоминает Юрий Мовшевич: «Нам говорили так: «Что бы ни случилось, вы должны держаться за ведущим. Если пара не разорвется, значит, есть шанс, что будете жить».

Летчики 178-го ИАП ПВО Москвы у самолета И-16

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.



Работы на И-16 и Ил-2 (на заднем плане) в ремонтных мастерских

Но, что самое главное, к середине войны практически в каждой эскадрилье были опытные летчики, купившие кровью свое мастерство в первые годы войны. Считаные месяцы назад им приходилось учиться на собственных ошибках, когда ценою ошибки зачастую была жизнь. Но зато теперь эти бывалые летчики с орденами на груди очень бережно относились к вводу в строй молодого пополнения. Вспоминает Александр Рязанов: «Когда я попал на фронт, в первый месяц взял меня под опеку один из ветеранов полка Владимир

Абрамов, впоследствии Герой Советского Союза… Он долго не давал мне боевых вылетов, а в первом полете на прикрытие Ил-2 сказал: «Встань мне в хвост и не теряйся…» Он прекрасно знал уровень нашей подготовки, старался передать свой опыт, понимал, что война войной, а человека можно погубить зазря».

Техники готовят И-16 к вылету

Именно под чутким руководством опытных летчиков молодым советским пилотам предстояло совершить свои первые вылеты.

Боевым вылетом у летчиков-истребителей считался либо

вылет за линию фронта, либо вылет, в ходе которого произошло соприкосновение с противником. Работали истребители всегда по вызову. На линии фронта находились пункты наведения авиации, откуда по рации связывались с КП полка и давали данные по предстоящему заданию.

Командир 13-го ИАП ВВС Балтийского флота Герой Советского Союза И.Г. Романенко и техники у истребителя И-16, лето – осень 1941 г. Звание Героя летчик получил за советско-финскую войну 1939–1940 гг.

Летчики, если погода была летной, ожидая получение задания, находились на аэродроме. Как правило, из трех эскадрилий полка одна все время дежурила на случай появления

над аэродромом самолетов противника или иных непредвиденных обстоятельств. Вспоминает Анатолий Бордун: «Мы сидим в своих машинах в течение часа, потом вылезаем из них, на дежурство другая эскадрилья заступает. И так все по очереди. Благодаря этому дежурная эскадрилья могла сразу же взлететь по сигнальной ракете, а остальные эскадрильи также в случае необходимости быстро бы в воздух поднялись».

Но вот командир полка получил задание с пункта наведения и ставит задачу группе летчиков. Подготовка к вылету у истребителей, как правило, была самой минимальной. Им было достаточно лишь провести карандашом на карте линию от какой-нибудь точки рядом с аэродромом до цели. При этом свой аэродром не обозначали, чтобы, если собьют, враг не узнал, где он находится. Но зато каждый хороший летчик-истребитель всегда старался работать над тем, чтобы держать в памяти карту предстоящего района боев. Вспоминает Анатолий Бордун: «В любом месте, где мы останавливались, у нас в хате потолок всегда был разрисован. Наши техники переносили на потолок карту района боевых действий, извилины рек, дороги, контуры леса и другие характерные моменты рельефа местности. А уже на печках и стенах мы сами рисовали углем или карандашом карты каких-то дополнительных районов, куда нам предстояло лететь. Соответственно, когда мы отдыхали, то вольно или невольно смотрели на эти карты на потолке и стенах, запоминали».

Получив задание от командира полка, летчики устремлялись к своим самолетам. Техники, дежурившие возле них, докладывали, что машина исправна и готова к бою. И только после этого летчик садился в кабину, ожидая сигнала зеленой ракеты. После чего летчики начинали взлетать по одному или парами.

Ремонт истребителей И-16 на одном из московских заводов. Ближняя машина принадлежит к одной из поздних модификаций, в то время как истребитель на заднем плане – старый тип 5

Летали летчики, как правило, в сапогах и гимнастерках, при этом боевые награды обычно висели у них на груди во время вылета. Зимой пилотам также выдавали меховые унты и меховые куртки. Но куртки надевали далеко не все. Вспоминает Григорий Кривошеев: «Истребитель первым делом должен видеть, что у него сзади творится, а с этим меховым воротником ничего не видно. Я подходил к самолету, отдавал куртку технику и летел в гимнастерке. В кабине тепло, ведь мы фонарь всегда закрывали, а собьют где-нибудь – замерзну, конечно, ну и черт с ним. Может быть, я потому и жив остался, что голова вертелась».

Летчики 84-го ИАП, весна 1943 г. Устарев еще к началу войны, И-16 тем не менее оставался на вооружении многих истребительных полков до середины 1943 г. Чаще всего пилотам «ишачков» в это время приходилось летать на разведку и штурмовку

Основными задачами советских истребителей были вылеты на сопровождение штурмовиков и бомбардировщиков, а также на перехват немецких бомбардировщиков.

Взлетает И-16 тип 29 286-го ИАП, 1942 г.

К середине войны, сопровождая бомбардировщиков, советские истребители до линии фронта, как правило, шли обычным строем крыло в крыло. Хотя, если обстановка в

небе была напряженной, истребители также могли идти до линии фронта «ножницами». Особенность этого боевого строя состояла в том, что часть истребителей шла с правой стороны, набрав высоту метров 600–700 над сопровождаемыми самолетами, и переходила со снижением на левую сторону. А истребители, шедшие с левой стороны, со снижением переходили направо. Потом и те и другие снова набирали высоту, и все повторялось. Подобные действия позволяли истребителям сохранять скорость и лучше контролировать воздушное пространство.

После пересечения линии фронта ведущие перестраивались вперед, а ведомые держались на дистанции 150–200 метров от них. Истребители при этом находились на высоте 300–500 м над клином «пешек», чтобы, в случае чего, не дать истребителям противника атаковать наши бомбардировщики.

Вылетали истребители на такие задания обычно не меньше чем звеном. А когда бомбардировщики Пе-2 выходили в район бомбометания, истребители перестраивались в «этажерку». Так назывался этот боевой порядок, когда истребители разбивались, как правило, на три небольшие группы. Одна группа оставалась сверху над бомбардировщиками и должна была не допускать, чтобы истребители противника могли ударить по «пешкам» сверху. Еще одна группа начинала летать вокруг района бомбометания на высоте входа бомбардировщиков в пикирование. А третья группа точно так

же летала на высоте их выхода из пикирования. При этом вторая и третья группы всегда летали с противоположным курсом: если вторая по часовой стрелке, то третья – против часовой, и наоборот.

Командир 286-го ИАП подполковник П.Н. Баранов (сидит на хвостовом оперении И-16) беседует с летчиком, зима 1941/42 г.

В результате, откуда бы враг ни попытался подойти к советским пикирующим бомбардировщикам, истребители тут же завязывали бой с самолетами противника и не подпускали их к «пешкам». Вспоминает Герой Советского Союза

Яков Михайлик: «Этот боевой порядок был сложен, но надежно обеспечивал безопасность бомбардировщиков и почти исключал потери от зенитной артиллерии, так как отдельные экипажи выполняли специальную задачу по уничтожению зенитных точек врага. Впрочем, на них обрушивал огонь тот, кто первый заметит».

Сопровождение штурмовиков несколько отличалось от сопровождения бомбардировщиков. Если Пе-2 ходили на задания, как правило, на высоте 3–4 тыс. метров, то штурмовики Ил-2 – на высоте 1–2 тыс. метров. Истребители шли в парах, прикрывая строй «илов» справа, слева и сверху. Пары по бокам летели в метрах 300–400 от «илов», с незначительным превышением где-то 100 метров. Пара сверху висела над строем «илов», метров на 500 выше. Если, например, «пеленг» «уступом вправо», то пара «яков» слева идет вровень с ведущим «илом», пара справа – вровень с замыкающим «илом». Естественно, что «яки» идут «зигзагом», постоянно контролируют окружающее пространство.

Летчик в кабине И-16 получает предполетный инструктаж, 286-й ИАП, 1942 г.

Дойдя до цели, если над ней не было истребителей противника, «илы» становились в «круг» и в несколько заходов «обрабатывали» цель. Истребители в этот момент уходили на 500 метров выше и метров на 500 в сторону, ходили там зигзагами – контролировали воздушное пространство. После завершения бомбо-штурмового удара опять строился прежний боевой порядок.

Готовится к взлету И-16 286-го ИАП

Однако в любой момент задания могли появиться и немецкие истребители. Вспоминает Иван Кожемяко: «Немцы чаще атаковали «илов» на подходе к цели, но могли и на отходе, на преследовании. Обычно «мессера» занимали высоту метров на 500 выше той пары «яков», которая была сверху. Дальше «мессеры» становились в широкий «круг», кружились, маскировались в облаках (если облачность есть), выбирали благоприятный момент для нападения. Когда же он наступал (по их мнению), то обычно следовала атака одиночным «мессером» на максимальной скорости, в крутом пике – 600–620 км/час. Чаще всего со стороны солнца, по замыкающему «илу». План у него такой – ударить на максимальной скорости, сбить «ил», отвернуть и выскочить на вертикаль».

Техник встречает летчика

Главной задачей советских истребителей при этом было даже не сбить самолет противника, а защитить штурмовики и не дать немцам разбить их строй.

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

Вылеты на «свободную охоту» были не особенно частым явлением в советских ВВС в отличие от Люфтваффе. В обычных полках этим занимались только лучшие летчики, да и то исключительно в те периоды, когда обстановка не требовала от них выполнения других заданий. А постоянные вылеты на «свободную охоту» были характерны ско-

рее для таких прославленных советских асов, как, например, Покрышкин, и их полков. Вспоминает Александр Шварев: «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».

Летчики 152-го ГвИАП Николай Шутт, Сергей Луганский, Иван Кузьмичев, Иван Корниенко, Николай Дунаев на фоне Як-1, подаренного Луганскому земляками – молодежью Алма-Аты. Все летчики получили звание Героя Советского Союза, а Сергей Луганский – дважды. Весна 1944 г.

На свободную охоту советские летчики летали, как пра-

вило, двумя парами. При этом истребители на больших высотах выходили в зону, где обычно проходили маршруты немецких транспортных самолетов. Атаковав самолет противника, охотники в большинстве случаев сразу уходили, но могли завязать и воздушный бой, если ситуация складывалась в их пользу. При этом летчики-истребители очень любили полеты на свободную охоту, поскольку в этом случае их не связывало конкретное задание, на их стороне было преимущество внезапности, а результатами охоты очень часто становились новые сбитые самолеты на счету пилота. Вспоминает Александр Хайла: «Мы ходили на свободную охоту четверкой. Это хорошая работа. Набираешь высоту 5–6 тысяч. Ходишь, высматриваешь. Отвечаешь только за себя».

Оружейники чистят 20-мм пушку ШВАК, на заднем плане истребитель Як-1

В отечественной литературе ведется широкая дискуссия, в которой преобладает мнение, что победа в воздухе была достигнута исключительно за счет количественного превосходства советских ВВС. 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, на-

пример, 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.

Техническое обслуживание истребителя Як-1

По статистике, более 80 % от общего числа принимавших

участие в боях не имело на своем счету ни одного сбитого самолета противника. Эти летчики, ведомые, обеспечивали действия ведущего. Во время войны 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. 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. Еще одной проблемой является установление числа побед, реально одержанных летчиком-истребителем.

Пара Як-1 из 1-го ГвИАП вылетает на задание, лето 1942 г.

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 не в 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.

Командир эскадрильи 12-го ГвИАП, Герой Советского Союза Алексей Катрич беседует с техником. На заднем плане Як-1, зима 1943 г.

Командир эскадрильи 12-го ГвИАП, Герой Советского Союза Алексей Катрич в кабине именного Як-1, зима 1943 г.

Взлетает истребитель Як-7Б, переделанный в двухместную учебно-тренировочную машину

Другой момент, который хотелось бы отметить: нередки 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).

У самолета Як-9Л летчики 168-го ИАП. Слева направо: Николай Галецкий, Иван Хальченко, Александр Ивановский. Весна 1945 г.

Летчик 89-го ГвИАП Юрий Мовшевич у своего самолета Як-9У

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, с ходом 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 награждений 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 неко-

торых 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.

Летчики 89-го ГвИАП после боевого вылета. Слева направо: Михаил Молчанов, Юрий Голдобин, Иван Кузнецов, Иван Гончар, Юрий Мовшевич

ЛаГГ-3 на полевом аэродроме зимой 1941 г. Деревянный планер был слишком тяжел для мотора М-105. От прекращения производства истребитель спасла установка нового двигателя АШ-82, превратившая «Золушку» в «принцессу» – Ла-5

Естественно, что по прошествии десятков лет в воспоминаниях ветеранов часто стерта грань между подтвержденны-

ми и неподтвержденными 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 года, хотя «белые пятна» в документации встречаются и в более поздние периоды.

Герои Советского Союза Виктор Миронов (слева) и Леонид Гальченко у ЛаГГ-3 Гальченко, 609-й ИАП, 1942 г.

Герой Советского Союза Леонид Гальченко у своего ЛаГГ-3

Возвратившись с задания, летчики сдавали самолет технику и докладывали командиру полка о выполненной задаче. Докладывая о том, что он сбил самолет противника, летчик должен был подтвердить факт своей победы. Как правило, для подтверждения было достаточно заявки летчика и доклада непосредственных участников боя. Однако во вто-

рой половине войны также часто требовалось свидетельство наземных наблюдателей. Это позволяло исключить приписки, хотя и здесь могли быть некоторые лазейки. Вспоминает Иван Кожемяко: «Иногда со сбитыми могли и смухлевать. Там пошлют старшину, чтобы он у наземных частей сбитого подтвердил, а он определит, что упал сбитый на стыке частей. Так он и у тех справку возьмет, что мы сбили, и у других. И выходит, что сбили мы не один самолет, а два. Бывало такое… Но этим не злоупотребляли. Поймают – позора не оберешься, а то и «дело» заведут».

Так или иначе, летчики-ветераны утверждают, что приписки на всех этапах войны были исключительно редким явлением, тем более что к концу войны на многих истребителях стали устанавливаться фотокинопулеметы, которые позволяли точно зафиксировать воздушную победу или отсутствие таковой.

Кроме наград, за сбитые самолеты были и денежные поощрения: 2000 рублей – за сбитый бомбардировщик противника, 1500 рублей – за транспортный самолет и 1000 рублей – за истребитель.

После отчета о вылете летчику обычно предстоял либо новый боевой вылет, либо отдых.

Жили летчики-истребители, как правило, в деревнях, находившихся в трех-четырех километрах от аэродрома. В соседней с аэродромом деревне освобождали большую хату,

и они заселялись туда целой эскадрильей, то есть по двенадцать летчиков на дом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

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