

Евгений Георгиевич Пепеляев «МиГи» против «Сейбров»



OCR, правка: Павел (pavel752@yandex.ru)
««МиГи» против «Сейбров»»: Эксмо, Яуза; Москва; 2005
ISBN 5-699-14274-6

Аннотация

55 лет назад началась первая русско-американская война – в 1950 году в небе Кореи советские летчики впервые сошлись в бою с американскими пилотами. Символами той войны стали советский МиГ-15 и американский F-86 «Сейбр» – лучшие истребители своего времени, очень похожие внешне и примерно равные по своим боевым возможностям, так что исход боя решало лишь мастерство пилотов. И «сталинские соколы» вышли из этой схватки победителями. Предлагаем вашему вниманию лучшую на сегодняшний день книгу воспоминаний о воздушной войне в Корее (1950–1953 гг.), автор которой лично сбил 20 американских самолетов, став вторым по результативности асом Корейской войны и заслужив Золотую Звезду Героя Советского Союза.

Евгений Георгиевич Пепеляев «МиГи» против «Сейбров»

Предисловие к первому изданию

Сегодня уже ни для кого не секрет, что в 1950–1953 годах в небе Северной Кореи и Китая против многонациональных сил ООН, главным образом авиации США, на стороне объединенных корейско-китайских войск, одетые в форму китайской армии и под псевдонимами, воевали советские летчики, входившие в состав 64-го истребительного авиационного корпуса. Одним из таких летчиков-асов, сбившим в небе Кореи 20 самолетов противника, был командир истребительного авиационного полка Герой Советского Союза полковник Евгений Георгиевич Пепеляев – автор настоящей книги.

Предлагаемая читателю книга «МиГи» против «Сейбров» (Воспоминания летчика) имеет свою историю, особую глубину, содержит множество уникальных подробностей тех незабываемых дней, суждения и выводы военного профессионала, которые не утратили своего

значения и в настоящее время. В равной степени книга представляет интерес как для широкого круга читателей, так и узкого круга специалистов. Она с успехом может быть поставлена в ряд мемуарной литературы, в определенной мере использована для изучения узким кругом специалистов основ тактики воздушного боя, принципов боевой подготовки авиационных соединений, частей и подразделений, истории военного искусства, а также для воспитания молодежи.

Название книги «МиГи» против «Сейбров» выбрано автором очень удачно. Это придает тем далеким событиям особый акцент и в наибольшей степени характеризует тот исторический период, существовавшее противоборство двух систем, наук, технологий, людей и боевой техники. Принятое название прямо отражает основное содержание книги, показывает остроту борьбы за господство в небе Кореи советских и американских летчиков.

Вызывает некоторое сожаление лишь то обстоятельство, что предлагаемая читателю книга несколько запоздала с выходом в свет из-за существовавшей долгие годы завесы государственной тайны, окутывающей те далекие времена. В то же время по значимости и яркости событий тех далеких лет, историческим военным подробностям, ярким примерам, показывающим умение советских летчиков драться с противником и побеждать его в бою, особой глубине и духу передаваемых автором событий книга рассчитана на современное восприятие ее читателем. Ее с интересом прочтут и молодые читатели, и ветераны войны.

Начальник Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина генерал-полковник В. П. Козлов

Предисловие ко второму изданию

Двадцатый век вписал много новых страниц в книгу военной истории, но ярчайшей из них в своей новизне, красоте и неповторимости является та, где запечатлено описание воздушных сражений. В этом новом виде поединка – воздушном бою – вскоре появились свои чемпионы – Гинемер и Рихтгоффен, Удет и Фонк, Меннок и Бишоп. В годы Второй Мировой счет асов шел уже на тысячи.

Принципиально новым этапом борьбы за господство в воздухе стала война в Корее (1950–1953 гг.) – первая война реактивной эры, во время которой реактивная техника массированно применялась с обеих сторон, к чему США оказались явно не готовы. Относительно легкая победа над Германией, измотанной в смертельном противостоянии с СССР, и досрочная, не ожидавшаяся так скоро, капитуляция Японии, элитные сухопутные силы которой были разгромлены Красной Армией, вскружили американцам головы. Не настал ли теперь черед и самих русских, не уважающих «священную частную собственность», гордых, диких и несговорчивых? Имея на вооружении сотни таких машин, как стратегический бомбардировщик Б-29, способный нести 10 тонн бомб со скоростью свыше 600 километров в час, Соединенные Штаты могут диктовать условия всему миру!

Но в Корее американцев ждало фиаско. На земле они столкнулись с упорным сопротивлением корейского народа и миллиона китайцев, мобилизованных Мао Цзедуном. В воздухе их встретили русские летчики, переодетые в китайскую форму. Однако американцы предпочли не поднимать шум по этому поводу – уж больно тяжелые потери несла в Корее их авиация, прежде всего бомбардировочная.

Среди тех, кто остановил агрессивного, самоуверенного, прекрасно оснащенного врага, был и автор этой книги Евгений Георгиевич Пепеляев, командовавший тогда 196-м истребительным авиационным полком, который одержал в небе Кореи 108 побед, потеряв лишь 10 самолетов и четырех летчиков. Сам Е.Г. Пепеляев сбил не менее 23 истребителей противника и, вместе с Н.В. Сутягиным, стяжал лавры лучшего аса Корейской войны.

Впечатленные успехами советской авиации, правительство Г. Трумэна так и не решилось атаковать СССР с воздуха – а ведь такое нападение, в рамках превентивной войны, было предусмотрено планом «Дропшот»: американцы намеревались нанести удар по 73 советским городам тремястами атомными бомбами. Однако искусство, доблесть и воля русских летчиков, продемонстрированные в Корее, заставили неприятеля отказаться от этих планов...

Герой Корейской войны Евгений Пепеляев родился в 1918 году в «Париже». «Париж» – так прозвали один из двух больших барakov (другой назывался, естественно, «Лондон»), поставленных золотоискателями в Бодайбо на правом берегу Вилюя. С детства Евгения окружали мужественные люди, жившие в исключительно тяжелых условиях, знакомых нам по шишковской «Угрюм-реке» и рассказам Джека Лондона. Эти суровые и смелые, порой жестокие, а чаще наивные люди сыграли в воспитании будущего Героя Советского Союза определяющую роль.

Отец с детства пристрастил Евгения к охоте. Вот откуда его умение планировать поединок, мгновенно принимать выигрышное решение и, конечно же, великолепные снайперские способности. Е.Г. Пепеляев был исключительно сильным стрелком – с 70–80 метров он мог попасть пулей в гусиную шею! Замечу, что заядлый охотник Пепеляев разработал и несколько раз применил уникальный способ охоты на медведя. Дело было в Желтом Яре, где Евгений служил в голодные 42-й и 43-й годы. Тяжелее всего тогда приходилось техникам, мотористам, вспомогательному персоналу и – особенно – их семьям. Как-то раз, возвращаясь на аэродром после тренировочного полета, Пепеляев заметил внизу, среди деревьев, медведя. Мгновение – и И-16 ринулся на мишку. Испуганный зверь шарахнулся прочь. Свои атаки летчик строил так, чтобы гнать медведя к аэродрому. Выполнив еще несколько заходов и приметив ориентиры, он снял пулеметы с предохранителей и короткой очередью прекратил медвежьи метанья. Благодарность «технарей», а в особенности их ребятишек, впервые за многие месяцы наевшихся досыта, навсегда запомнились Евгению Георгиевичу...

В выборе летной профессии решающее влияние на него оказал старший брат Константин. Красавец, весельчак, прекрасный спортсмен и талантливый летчик, оставленный инструктором в летной школе, до войны он работал испытателем, затем воевал в славном 402-м полку и погиб в 1941 году, в бою с «Мессершмиттами» над Ильмень-озером.

По примеру брата, Евгений Пепеляев совмещал учебу в Одесской летной школе с интенсивными занятиями спортом: гимнастикой, особенно популярной у летчиков, футболом, стрельбой, парашютным спортом. Его успехи в каждом из этих видов были весьма значительны.

По окончании летной школы Пепеляева направили в 29-й Краснознаменный *иап* на Дальний Восток. С этим краем была связана вся его активная служба в авиации. Здесь произошла и памятная встреча с Е. Савицким, отношения с которым не сложились. В учебном воздушном бою против будущего маршала Пепеляев одержал «победу» настолько очевидную, что раздосадованный Савицкий ушел на другой аэродром. «После этого боя он просто перестал меня замечать», – вспоминает Пепеляев. Не этой ли давней неприязнью самолюбивого маршала объясняются и ошибки, допущенные в Корее в 1952 году, и «незамеченные» представления к наградам, и тот вопиющий факт, что Герой Советского Союза Пепеляев, лучший ас и командир самого результативного полка Корейской войны, человек трезвый, дисциплинированный, требовательный, военный до мозга костей, впоследствии успешно командовавший дивизией, через тридцать лет был отправлен в запас в том же звании полковника, в котором воевал в Корее.

Но все это случится позже, а в ноябре – декабре 1943 года старшего лейтенанта Пепеляева откомандировали на стажировку в действующую армию, в 162-й *иап* 1-й ВА. Однако на фронте был период затишья и, совершив 10 боевых вылетов, побед он не имел. Вскоре, несмотря на просьбы оставить его в полку и согласие полкового начальства, Пепеляева вернули на Дальний Восток.

После войны Евгений Георгиевич окончил Высшие летно-тактические курсы в городе Липецке. Тогда же он и женился. Этому счастливому браку уже 58 лет. Его супруга Майя Константиновна также росла в «авиационной» семье, в детстве жила в одном доме со знаменитым летчиком, первым дважды Героем страны С.И. Грицевцом, играла с его дочерьми. Из Испании Грицевец привез ей игрушечное яичко, бережно хранимое и поныне. Отец Майи Константиновны был инженером авиаполка и погиб на Одесском аэродроме при проведении учебных полетов. Ее двоюродный брат А.А. Баршт совершил во время Отечественной войны более 300 боевых вылетов на разведку и корректировку артогня, в воздушных боях сбил 6

самолетов противника и, по личному ходатайству маршала И.С. Конева, был представлен к званию Героя Советского Союза.

А для Евгения Георгиевича Пепеляева звездным часом стала Корейская война, о которой он подробно рассказал в этой книге. Согласно формулярам полка, Пепеляев совершил в Корее 108 боевых вылетов, провел 39 воздушных боев и одержал 23 победы, сбив 18 новейших американских истребителей Ф-86 «Сейбр», 2 «Тандерджета» Ф-84, 2 «Старфайра» Ф-94 и одного «шута» – истребитель Ф-80 «Шутинг стар».

Именно благодаря Пепеляеву Советский Союз получил бесценный трофей – почти целый «Сейбр», подбитый Евгением Георгиевичем 6 октября 1951 года и совершивший вынужденную посадку на северокорейской территории, на морском берегу, прямо в полосе прибоя, откуда он был оперативно вывезен и доставлен в СССР, где его детально исследовали. Ценность такого трофея трудно даже представить!

Мало того, есть все основания полагать, что в том памятном бою Пепеляев «завалил» не простого вражеского летчика, а первого аса ВВС США Джеймса Джабару – сохранилась фотография, на которой тот дает интервью на фоне своего «Сейбра» Ф-86А-5 под номером ФУ-318. Но ведь именно этот номер был обнаружен на борту трофейного американского истребителя, подбитого Пепеляевым!

Понятно, почему этот факт замалчивают американцы – такой удар по их самонадеянности! – но нам следовало бы лучше знать своих героев...

Сегодня Евгений Георгиевич Пепеляев живет в Москве неподалеку от метро «Новогиреево», в обычной двенадцатизатяжке, в трехкомнатной квартире с женой, дочерью, зятем и внучкой, ходит в магазин, в сберкасса – платить за квартиру, время от времени выбирается на торжественные мероприятия, гуляет, встречается со знакомыми. И невдомек мальчишкам, сидящим на лавочке у его дома и сокрушающимся по новостям футбола, что рядом с ними проходит воин, чье имя будут вспоминать через века, что этот невысокий старик в темном пальто – лучший в истории ас реактивной авиации.

Н.Г. Бодрихин

От автора

Где-то в начале января 1999 года, после новогоднего праздника, ко мне зашли Николай Бодрихин и Феликс Чуев. Разговор шел о самолетах, о полетах, в общем, об авиации. Я рассказал некоторые эпизоды из своей жизни вообще и авиации в частности, и эти ребята начали меня уговаривать и убеждать, что, имея такой большой и интересный жизненный опыт, я должен написать книжку о своей жизни, службе и работе в авиации. Я долго отказывался и отнекивался, так как никогда ничего не писал, да и не хотелось ворошить в памяти прошлое, особенно период войны в Корее, когда в воздушных боях за господство в воздухе погибали товарищи – молодые здоровые ребята, которые еще должны были жить и жить. Во многих случаях гибели моих ребят можно было избежать, но война есть война, и в воздушном бою, тем более с сильным противником, не всегда получается так, как хочешь ты.

За 10 месяцев непрерывных воздушных боев с истребителями противника полк потерял четырех летчиков. Это не так уж много, тем более что у нас побед было гораздо больше, но все равно это лежит тяжелым камнем на моей душе, и особенно это переживаешь с возрастом. Чем больше лет, тем тяжелее вспоминать как об умерших, так тем более о погибших в боях и учебных полетах летчиках.

О воздушных боях истребителей написано очень много как в служебной, так и в художественной литературе, но понять это человеку, даже летчику, если он сам не участвовал в воздушных боях, очень сложно.

Как проходит воздушный бой, как действуют летчики, о чем думают и как взаимодействуют, можно понять, только когда ты этот бой видишь с земли или участвуешь сам в групповом бою не первый раз.

Описать же свободный групповой воздушный бой истребителей с истребителями очень сложно, так как один и тот же бой каждый летчик видит по-своему. И если описать действия

каждого летчика одной пары в воздушном бою, если участвует в этом бою 30 самолетов, в течение 20 минут боя, то получится целый отчет, в котором даже специалисту трудно разобраться. Понять, как мне кажется, можно только отдельные эпизоды воздушного боя и окончательный результат этого боя.

Вот я и решил написать свое видение отдельных эпизодов воздушного боя и того, что происходило в частях авиации, где я служил и летал с 1936 по 1962 год. О жизни, учебе, полетах летчиков-истребителей, их работе в мирное и военное время, уделив большее внимание Корейской войне, так как для многих эта война является мутным пятном в истории и боевой работе авиации, как для военных, так и для штатских людей нашей страны.

Корейская война началась летом 1950 года и закончилась летом 1953-го. Воевали между собой корейцы Севера и Юга, воевали две системы. Система социалистическая и система капиталистическая. В результате этой трехлетней войны, в которую ввязались американцы и их сателлиты под флагом ООН – с одной стороны, Китай и Советский Союз – с другой, ничего не изменилось, так как и границы между воюющими странами, и их государственное устройство остались прежними. В то же время эта война отличалась исключительным кровопролитием и унесла жизни 4 млн. человек.

С началом войны северокорейские войска в результате ожесточенных боев разбили основную группировку южнокорейских войск, быстро продвигались на юг и близки были к завершению наступательной операции, а следовательно, и к победе в этой войне. Им помешали американцы.

Под флагом ООН американцы, я имею в виду США, успешно провели крупнейшую десантную операцию, высадив в районе 38-й параллели, на западе и востоке Корейского полуострова, крупные группировки войск. Эти группировки отрезали наступавшие войска от баз снабжения оружием, продовольствием, горючим. Но на этом война опять-таки не закончилась.

Руководство Корейской Народно-Демократической Республики, потеряв на юге страны основные силы своей армии, обратилось к своим друзьям – Китаю и Советскому Союзу за помощью.

Китай взял на себя решение боевых задач сухопутными войсками, а Советский Союз – задачу авиационного прикрытия от ударов с воздуха важнейших объектов и коммуникаций на территории Северной Кореи.

Помощь, оказанная КНДР Китаем и Советским Союзом, была очень значительной и сыграла решающую роль в том, что государственная граница между Северной и Южной Кореей возвратилась на 38-ю параллель.

К сожалению, опыт Корейской войны до сих пор остается практически не востребовавшимся. Американские военные чиновники, зная об этой войне гораздо больше нас, приглашали меня в Центр подготовки командного и штабного состава ВВС, чтобы уточнить многие интересующие их вопросы. Наши же чиновники от ВВС и ПВО Корейской войной не интересовались, довольствуясь поверхностными выводами и тенденциозными оценками боевых действий авиации, выданными на скорую руку разношерстными комиссиями.

В нашей стране большинство людей знает о Корейской войне очень мало. А ведь воздушная война в Корее по размаху, интенсивности воздушных боев и по потерям была во много раз значительнее воздушных войн в Испании и Китае, Афганистане и Вьетнаме.

Чтобы хоть как-то закрыть остающиеся белые пятна, фрагментами показать реальную картину боевых действий в воздухе, я и решил написать эту книгу, которая, на мой взгляд, будет интересна и полезна не только любителям авиации и летчикам, но и просто патриотам и даже военным чиновникам.

Хочу поблагодарить своих соратников Н. К. Шеламонова, Л. Н. Иванова, а также Л. Е. Крылова, которые предоставили мне некоторые справочные и фотографические материалы для этой книги.

1. Корни

Предки мои с Дона. В шестидесятих годах XIX века мой прадед Пепеляев Аким (отчества

не знаю) со всей родней, состоявшей из нескольких семей, на двадцати подводах выехал из одной из станиц среднего Дона в Сибирь на поселение.

По рассказам деда, ехали Пепеляевы несколько лет, оставляя на пути отдельные семьи. Два сына с семьями отстали и осели на Урале. Третья семья остановилась в районе Красноярска.

Мой дед Егор был самым молодым из всех братьев, неженатым и, очевидно, хулиганистым парнем. Проезжая Забайкалье, в одной из станиц он отрезал косы местной атаманской дочке. Его осудили и отправили на каторжные работы на Ленские прииски. Так как мой дед был бравый и веселый парень, то за ним поехала моя бабушка Прасковья Афракowa. Последние два брата Пепеляевы – Михаил и Иннокентий поехали дальше на восток и осели в селе Высокое Амурской области, неподалеку от города Белогорска.

Дед Егор выполнял на Ленских приисках разные работы: был шахтером, кузнецом, конюхом, работал на заготовке и сплаве леса. Мой отец, Пепеляев Егор Егорович, родился в декабре 1879 года на заимке лесозаготовителей. Он был наблюдательным мальчишкой и изнутри видел всю приисковую жизнь ссыльных и свободных людей, их тяжелую мужественную работу, беспросветный быт, пьянство, драки и даже убийства.

Как-то, когда ему было 5–6 лет, он пришел к своему отцу, моему деду, в кузницу и попросил:

– Папа, сделай мне лопату и кандалики.

– Лопатку сделаю, а вот «кандалики», братец, когда вырастешь, сам заработаешь, – усмехнулся дед.

Отец вспоминал, что, играя на следующий день с новой лопаткой около своего барака, он стал копать землю. Копнул несколько раз, увидел кусок желтого металла. Когда показал находку своему отцу, тот спросил: «Чего ж тебе купить за это золото?» Мальчик ответил: «Ландрину», – так назывались тогда популярные конфеты-леденцы.

Через несколько дней из скупочного магазина дед привез целую телегу продуктов, несколько четвертей водки и большую банку конфет «Ландрин». Целый день «гудел» барак, обмывая находку маленького Егора.

Отец рано начал работать. Ему было лет 17, когда умер дед, не доживший и до 40 лет. Нужно было кормить двух младших сестер. Отцу очень помогло то, что он оказался под влиянием порядочных людей. Много работая, он занимался самообразованием, освоил профессии слесаря, токаря, кузнеца, паровозного машиниста, даже счетовода.

Мать мою звали Аполлинария Эдуардовна. Была она дочерью ссыльного поляка по фамилии Тыль и местной уроженки из семьи переселенцев.

После Октябрьской революции 1917 года на Ленских золотых приисках жизнь рабочего люда слаще не стала.

Моя мать, имея двух детей, решила отказаться от третьего ребенка. В один из осенних дней 1917 года она наняла извозчика и поехал в больницу делать аборт. По пути в больницу ребенок зашевелился в утробе, и тогда мать велела извозчику заворачивать обратно.

Вскоре моя мать подарила мне жизнь. Это произошло 18 марта 1918 года в городе Бодайбо Иркутской области.

У меня был брат Константин, 1912 года рождения. Как, наверное, и большинству людей, мой старший брат казался мне очень интересным человеком. Всю свою недолгую жизнь он всегда искал и находил что-нибудь новое. С детства он много и увлеченно занимался музыкой, обладал хорошим голосом и слухом. Пел в церковном хоре, играл в струнном, затем в духовом оркестре на многих музыкальных инструментах, хотя его «коньком», инструментом, который он освоил, как мне казалось тогда, виртуозно, была балалайка. Любил спорт, приобщал к нему сестру и меня. Дома у нас образовалась гимнастическая партерная группа. После окончания школы какое-то время он учился в Омском железнодорожном строительном техникуме, который, как и я, не закончил. Учился он и в Горном институте в Иркутске, который тоже не закончил.

В 1932 году он пошел в авиацию. Учился в летной школе Осоавиахима, затем в военной школе летчиков и в 1934 году в Одессе закончил школу пилотов. Служил в Одесской школе летчиков инструктором, командиром звена. Перед войной служил в летном отряде Монинской

академии ВВС. С началом войны в составе 402-го *иап* находился в действующей армии. В августе 1941 года был сбит над озером Ильмень при возвращении с боевого задания.

Моя сестра Людмила, 1914 года рождения, в 1933 году окончила железнодорожный строительный техникум в городе Омске, где в свое время учились брат Костя и я. В 1939 году в Одессе вышла замуж за авиационного военного инженера-оружейника М. Дюдина. До 1955 года ездила с мужем по авиационным гарнизонам, осваивая те профессии, что там требовались. С 1968 года она пенсионерка и проживает в Московской области, в селе Белые Колодези.

2. Бодайбо

В двадцатые годы город Бодайбо был небольшим провинциальным городком с 10 тысячами жителей. Наряду с тем, что город был административным и хозяйственным центром, он являлся также главной перевалочной базой снабжения всем необходимым для работы и жизни нескольких золотых приисков. Город расположен в зоне вечной мерзлоты, на берегу полноводной реки Витим с быстрым течением. Витим, впадающий в Лену, протекает среди не очень высоких гор, покрытых смешанным лесом и багульником. Река эта судоходная, не очень глубокая, шириной 600–800 метров. Чем выше горы, тем на них меньше растительности. Высокие горы, где вовсе нет деревьев, в тех краях называют гольцами.

Все строения в городе были деревянными и одноэтажными, так как помимо всего прочего находились в своеобразной климатической и сейсмической зоне. Город находится на невысокой, в 6–10 метров, платформе, которая тянется вдоль реки на 3–4 км. Ширина платформы от берега реки до основания гор порядка 500–600 м. Через весь город, от пристани и складов, тянется узкоколейная железная дорога, построенная в начале XX века англичанами. Узкоколейка уходит на прииски, петляя вокруг и вдоль гор.

Улицы города зимой всегда завалены снегом, летом, в сухую погоду, покрыты пылью, в непогоду, особенно весной и осенью, непроходимой грязью. Вдоль улиц, как правило, с одной, иногда с двух сторон были сделаны деревянные тротуары. В городе в те времена не было ни одного автомобиля. Был только гужевой транспорт. Это телеги, коляски, сани, санки и т. п., запрягаемые лошадьми. Так что начальник конного двора был большим человеком в городе, ибо своих лошадей у горожан не было. Я до сих пор помню фамилию Белоусова, бывшего в то время начальником конного двора.

В 1943 году, на аэродроме Желтый Яр, во время дневных полетов, находясь на старте и разговаривая с командиром 300-го полка, в то время майором Белоусовым, я сказал, что когда жил с родителями в Бодайбо, то начальником конного двора был его однофамилец Белоусов. Представьте себе мое удивление, когда он мне ответил, что то не однофамилец, а его отец.

Кроме того, в городе всем взрослым и детям были известны такие именитые граждане, как Казаков – начальник небольшой электростанции, предназначенной только для освещения городского жилья, или регент церковного хора, он же режиссер любительского театра по фамилии Мостец, или местный спортсмен В. Копьев, который без всякой страховки, в одиночку переплывал реку Витим.

Водопроводов и колодцев в городе не было, так как вечная мерзлота не позволяла их устроить. Воду по домам развозили водовозы. Лошадь, запряженная в сани или в телегу с бочкой, снабжала население питьевой водой. Водовозы воду брали из реки, так как вверх по течению на сотни километров не было ни одного населенного пункта. Летом они заезжали на телеге с бочкой в реку и ведром набирали воду. Зимой было труднее – черпать воду приходилось из проруби, а к марту месяцу лед на реке промерзал на глубину до двух метров. Кто жил у берега, тот сам таскал воду из реки.

Нам к дому воду привозил всегда один и тот же водовоз – пожилой мужчина лет пятидесяти. Он часто рассказывал, как воевал с японцами, как играл в военном оркестре на втором корнете «Б». Иногда он брал корнет моего брата, который тоже играл в духовом оркестре, и пытался сыграть марш, который он называл «Старый друг». Хотя получалось плохо, но водовоз был доволен. После этого мать его поила чаем, и водовоз ехал дальше.

Мне запомнилось еще и то, что каждую весну, когда на дорогах была грязь, я обязательно в нее падал. Последний раз это было так: я, веселый и аккуратный ученик 1-го класса, иду в

школу по деревянному тротуару. Была весна и какой-то религиозный праздник – наверное, Пасха. В то время религиозные праздники уже не праздновали. На улице тепло и солнечно. Снег растаял, земля еще не высохла, и на дорогах грязно. Я наряжен во все чистое: в короткие штаны, чулки и ботинки. Рядом, по дороге, меня обгоняет водовоз. Я решил прокатиться. Сзади бочки на телеге было небольшое место, на которое я и сел. Проехав не более 200–300 метров, колесо телеги попало в яму, телегу сильно трянуло, я не удержался и вместе со школьной сумкой упал в глубокую грязную лужу. Поучилось так, что вместо школы мне пришлось идти домой обмываться и переодеваться. Это было у меня последнее падение в грязь, но отнюдь не последнее падение вообще.

Первый раз я прилично упал, еще не учась в школе, когда мне было 3–4 года. Подражая взрослым ребятишкам, решил и я прыгнуть с одной свободной от бревен платформы на другую. Но не допрыгнул и приземлился между вагонами головой на рельсы. Первое неудачное приземление сильно напугало моих родителей: меня долго лечили домашними средствами, даже поправляли череп... Каждую зиму или осень, особенно после простуды, у меня всегда поднималась высокая температура, болела голова, вплоть до потери сознания, и так продолжалось лет до 14. Случалось мне ломать руку и ногу, падать с турника. Однако в 18 лет при поступлении в летнюю школу я прошел всех врачей медицинской комиссии без ограничений.

...Вокруг Бодайбо в лесах было много грибов и ягод. Ягоды – бруснику, смородину, чернику, голубику и т. д. – собирали совками с зубьями впереди, ссылая в корзинки и ведра, а дома пересыпали в бочки, где они и хранились. Иногда запасов хватало до весны. В лесах было много зверья, водились даже медведи. Однажды на окраине города, где мы с братом собирали ягоду, довелось и нам встретиться нос к носу с молодым медведем, который, увидя нас, прворно побежал в сторону гор, а мы – в противоположную сторону.

С птицами в тех краях было хуже. В основном там водились воробьи, летом появлялись трясогузки, филины, совы, кедровки, куропатки, стрижи и ястребы. Не было ни скворцов, ни соловьев, ни даже серых ворон.

Туго было и с фруктами. Росли там лишь черемуха и облепиха. Не знаю, можно ли их отнести к райскому виду? Первое свое яблоко я съел в Новосибирске, когда мне было лет 10.

За каждым домом в городе был свой огород, на котором выращивали овощи и картошку. В те времена свежих овощей, картофеля и каких-либо фруктов в Бодайбо не завозили.

Свежее мясо было редко. В основном продавали солонину. Поэтому многие жители, как и мой отец, занимались в свободное время охотой и рыболовством. Отец отпуск брал всегда осенью, чтобы на зиму заготовить дичь, рыбу, грибы, ягоды, кедровые орехи. Мы все в этом ему помогали. Помню, осенью, после уборки картошки и овощей, отец с товарищами и моим старшим братом уезжали на охоту или рыбалку. По приезде обрабатывали рыбу или дичь, в основном это были утки и гуси. В голодный 1922 год отцу очень повезло: в начале зимы ему удалось застрелить молодого оленя. Поэтому наша семья избежала голода: оленьё мясо растянули в похлебках и щах более чем на год.

...В 1926-м или в 1927 году отец с двумя своими товарищами охотниками-любителями Стебаковым и Безруковым, по каким данным, не знаю, получили информацию о месте спячки медведя. Стали готовиться к охоте на этого зверя, о чем узнал известный в городе человек, хороший товарищ моего отца, регент Мостец. Тот охотником и рыбаком не был, но всегда рассказывал о случаях на охоте и рыбалке, выдавая все слышанные охотничьи истории за фактические, внутренне перерабатывая, упорядочивая и дополняя, преподносил от своего лица как от главного действующего.

Отец со своими товарищами брать его на медведя отказывались. Тот настаивал и в конце концов уговорил, обязавшись обеспечить компанию транспортом – лошадью и санями.

Когда охотники выехали в тайгу, я не видел, так как еще спал. Погода была благоприятная – безветренно, с небольшим морозцем. После обеда я вышел на улицу, с друзьями мы с горки катались на санках. Помнится, еще не наступили сумерки, как я увидел лошадь и рядом с санями отца, идущего со своими товарищами. Мостец сидел в санях. Лошадь с санями пошла не к нашему дому, а завернула к поликлинике, которая размещалась неподалеку. Через несколько минут лошадь с санями подъехала к нашему дому. Отец со

Стебаковым и Безруковым вытащили тушу медведя и начали ее разделывать. Из разговора отца с товарищами я узнал, что произошло тогда на охоте.

Охотники добрались до медвежьего логова еще засветло. Распределили обязанности: кто где встанет, кто будет поднимать медведя шестом, кто и как будет стрелять. Мостеца поставили там, где медведь, по всем соображениям, из логова подниматься не должен. По команде старшего, то есть Стебакова, медведя стали поднимать. Тот не заставил себя ждать. Встал из берлоги в том месте, где его не ждали, как раз против Мостеца. Мостец очень сильно испугался, неприцельно выстрелил и так сильно крикнул, что у него из суставов выскочила челюсть. Медведя, конечно, убили. Но у них появилась другая проблема – с Мостецом. Он говорить не мог, мычал и плакал, не умея поставить челюсть на место. Челюсть ему быстро поправили врачи. Еще не сняли с медведя шкуру, как Мостец появился вновь и стал рассказывать об охоте, как он стрелял и ранил медведя, как ему медведь чуть не оторвал челюсть. Вот такое событие произошло в Бодайбо в середине двадцатых годов XX века.

Характерно еще и то, что в тех краях зимой температура воздуха временами опускалась ниже 50°С, а летом на солнце, случалось, поднималась выше 40°С. Вода в реке летом нагревалась до 12–13°С, но мы, ребяташки, все равно купались, только своеобразно. Прежде чем залезть в воду, собирали на берегу сухие плети и палки, разжигали костер и только после этого лезли в воду, а из воды к костру. Своеобразно мы определяли температуру морозного воздуха. Термометра у нас не было, поэтому, не зная, какая температура на улице, мы надевали на ноги лыжи или коньки. Если температура была ниже 45°С, ни лыжи, ни коньки не скользили и не катились, а ноги двигались, как по песку.

На охоту или просто в тайгу ходили на лыжах, подбитых камосом, – это выделанные полоски шкурок с передней части ноги оленя. Такие лыжи легко скользят по снегу только вперед, независимо от температуры воздуха.

Летом 1928 году вся наша семья выехала из Бодайбо на барже, которую по Витиму, а затем и по Лене тянул буксир до села Жигалово на Лене. Выше по Лене пароходы не ходили, пассажиры пересаживались на телеги, и лошади везли их до ближайшей станции Сибирской железной дороги.

Из Бодайбо, главной базы снабжения Ленских приисков, наша семья уехала в 1928 году сначала в поселок Тулун, затем в Новосибирск, потом был прииск Степняк Петропавловской области, Шумерля в Чувашии, прииск Белоусовский Семипалатинской области, село Глубокое. Отец ездил по стройкам, монтировал и ремонтировал дизели, паровые котлы и генераторы. Брат и сестра учились в Омске, Иркутске, в других городах и поселках Союза. Я ездил с отцом и матерью, учась каждый год в разных школах. 7-й класс окончил в Степняке, в Шумерле учился в ФЗУ, в 1934–1935 годах учился в Омском железнодорожном строительном техникуме, но его не окончил. Осенью 1935-го брат, возвращаясь из отпуска, взял меня с собой в Одессу, где он служил летчиком-инструктором в 8-й военной школе летчиков.

3. Начало

Так как я с детства мечтал стать летчиком, то, приехав в Одессу, поступил на работу в авторемонтные мастерские и стал заниматься в Одесском аэроклубе, который также мне окончить не довелось. В августе 1936 года проводился спецнабор в Одесскую военную школу летчиков, я был зачислен курсантом и 2 октября 1936 года начал учебу.

Учеба в военной школе началась с прохождения курса молодого бойца: строевая, огневая, тактическая, физическая и политическая подготовка, а также общеобразовательные предметы: математика, физика, русский язык в объеме средней школы.

Курс молодого бойца, сдав зачеты по военным и общеобразовательным дисциплинам, мы закончили в конце года.

В спецнаборе было около 40% курсантов из украинских городов – Киева, Одессы, Днепропетровска, Николаева, процентов 30 из российских городов – Москвы, Ленинграда, Ярославля, Смоленска и других, и примерно столько же из кавказских республик – Грузии, Армении, Азербайджана. Половина ребят была призвана из институтов и техникумов, другая половина – из окончивших среднюю школу, и небольшой процент курсантов составляли

передовики производства.

Службу и учебу в военной школе мы начали в спецроте. Это подразделение из 240 молодых курсантов организационно было сведено в отряд, который назывался спецротой. Ротой командовал ст. лейтенант Вознесенский, политруком роты был Николаев.

Спецрота состояла из 8 отделений по 30 курсантов в каждом. Командирами учебных отделений были младшие командиры, в основном украинцы из пехоты. Все командиры отделений жили в казарме вместе с курсантами. Нашим 5-м отделением командовал младший командир (два треугольника в петлице) Урбан, имени его я уже не помню.

Распорядок дня и учебы был солдатский. Выполнялся установленный распорядок очень строго: подъем в 6.00, в любую погоду, летом и зимой, пробежка и зарядка, затем туалет, завтрак, занятия строго по расписанию и т. д. Отбой в 23.00.

Осенью 1936 года, когда курсанты еще не летали, произошло трагическое событие. В Одессу, не знаю уж по какому случаю, прилетели три чехословацких летчика на спортивных самолетах, во главе с капитаном Новаком. Моторы на этих самолетах были приспособлены для длительного полета вверх колесами.

В назначенный для показательных полетов день на аэродроме собрались представители городских властей, командование ближайших частей, передовики производства. Планировалось провести показательные полеты. В программе был пилотаж на малой высоте летчиков эскадрильи высшего пилотажа на самолетах И-5, И-16 и чехословацких летчиков на своих спортивных самолетах.

Перед полетами нас, курсантов спецроты, всей группой привели на аэродром и посадили на землю для просмотра предстоящих показательных полетов.

Через несколько минут на боевом самолете И-5 взлетел летчик-пилотажник лейтенант Евгеньев. Разогнав самолет, он на высоте 40–50 метров прошел вдоль разместившейся на аэродроме публики и стал выполнять боевой разворот с бочкой. Эту сложную фигуру высшего пилотажа он выполнил очень плохо, так как самолет И-5 с мотором М-2 2 был тяжеловат для этой фигуры. Поэтому вместо набора высоты на боевом развороте самолет потерял высоту до 15–20 метров. Это летчика, однако, не смутило, и он, зайдя с другой стороны, разогнал свой самолет и, поравнявшись с публикой, с высоты 30–40 метров решил выполнить ту же фигуру пилотажа, то есть боевой разворот с бочкой в процессе разворота. Но вместо набора высоты во время выполнения сложной фигуры самолет вновь ее потерял и на выходе из разворота ударился о землю. Летчик Евгеньев погиб. После катастрофы самолета И-5 показательный полет на пилотаж И-16 отменили.

На своих спортивных самолетах взлетели звеном чехи. Очень аккуратно на высоте 200–300 метров они продемонстрировали высший пилотаж, и на этом показательные полеты были закончены.

Вся эта трагедия произошла на глазах присутствовавшей на аэродроме публики, в том числе молодых курсантов. В результате чего через год при формировании эскадрилий для обучения на боевых самолетах в истребительную эскадрилью из 80 курсантов Закавказья пошел учиться только один. Думаю, что на это повлияла не только катастрофа самолета И-5, но и похороны командира эскадрильи высшего пилотажа капитана Рогова и инженера авиашколы инженер-капитана Файермана, в которых участвовали курсанты нашего набора, после того как в августе 1937 года произошел другой трагический случай. На главном аэродроме в Одессе во время тренировочных полетов эскадрильи высшего пилотажа летчик этой эскадрильи капитан Якушин при рулении на самолете И-16 врезался в группу людей, находящихся на аэродроме. В результате чего под винтом самолета погибли командир этой эскадрильи капитан Рогов и главный инженер Одесской школы летчиков инженер-капитан Файерман.

...Во время пребывания в спецроте мне запомнился весьма характерный диалог между замполитом роты ст. политруком Николаевым и моим товарищем курсантом Н. Лесковым. Как-то Коля Лесков явился из городского отпуска слегка «поддатым». По этому случаю он был приглашен на беседу к замполиту Николаеву. Замполит спрашивает Лескова:

– Где были? Что и сколько пили?

Курсант Лесков отвечает, что выпил с товарищем два стакана кагора, затем в «забегаловке» еще грамм сто водки. Ст. политрук сделал удивленные глаза:

– Как так! Водку продают на граммы? Лесков ответил утвердительно. Тогда политрук сказал:

– От этого, пожалуй, и я бы окосел.

Через 2–3 месяца после этого разговора нам зачитали приказ по школе, в котором было сказано, что «ст. политрук Николаев за систематическое пьянство увольняется из рядов РККА».

...Закончил «терку», то есть курс молодого бойца, я в конце 1936 года. Из курсантов спецроты была сформирована 2-я учебная эскадрилья для обучения на учебных самолетах У-2 (По-2).

Организационный и учебный процессы были построены следующим образом. Учебная эскадрилья в составе 240 человек курсантов состояла из двух отрядов по 120 человек в каждом. Отряд состоял из 4 звеньев по 30 курсантов. Звено состояло из 3 групп по 10 курсантов. В каждой летной группе был летчик-инструктор. Для удобства проведения летной подготовки, классных занятий и соблюдения непрерывности учебного процесса группа делилась на две части по 5 курсантов. Поэтому каждый летный день пять курсантов находились на аэродроме и летали, а другая группа из пяти человек была на занятиях в классе. На следующий летный день летала вторая подгруппа из пяти курсантов, а первая занималась в классах.

Я попал в третью учебную группу – инструктор лейтенант Герасимов. Первым звеном командовал ст. лейтенант Сапожников – большой и изощренный матерщинник. Второй отряд – командир отряда капитан Пушкарев. Вторая учебная эскадрилья – командир эскадрильи майор Степичев, заместитель по политчасти старший политрук Завгородний. Заместителем командира эскадрильи по строевой был капитан, фамилию которого я забыл. Это был строгий строевой командир, всегда выбрит, подстрижен, аккуратно и чисто одет по форме. Не курил, не пил. За глаза все курсанты его звали «Иван-Царевич». Это прозвище перешло от предыдущего набора. Фактически он был командиром и контролером земной деятельности курсантов эскадрильи. Он всегда находился на территории эскадрильи и поддерживал уставной порядок от подъема до отбоя. Почти всегда перед увольнением в город он выстраивал в одну шеренгу курсантов и проверял внешний вид, поворачивая направо или налево, после чего, по одному, каждый увольняемый с разбега должен был перепрыгнуть через гимнастического «коня» или «козла». Кто перепрыгнул – идет в увольнение, кто не перепрыгнул – в город не уходил.

Свободное от занятий и полетов время я, в числе многих других курсантов, проводил, как правило, в спортзале на спортивных снарядах, а летом, если позволяла погода, на стадионе, занимаясь прыжками, метанием и бегом. С радостью мы участвовали в спортивных играх, отдавая предпочтение футболу. На тренировках и в играх завязывалась дружба, о которой до сих пор, спустя более 60 лет, остались самые теплые воспоминания. Как живых вижу перед собой своих дорогих товарищей: Володю Цебенко, Васю Рожкова, Толю Груздева, Васю Абрамова, Виктора Волкова, Сережу Веселовского, Сашу Коккинаки – третьего летчика в семье Коккинаки. Всем им выпало сражаться в Великой Отечественной, большинство из них погибло в первые дни войны.

С января месяца мы приступили к классным занятиям по специальности. Изучали материальную часть самолета У-2, мотор М-11, авиационные приборы. Появились спецдисциплины: теория полета (аэродинамика), самолетовождение, теория воздушной стрельбы, НПП (наставление по производству полетов), НШС (наставление по штурманской службе), история ВКП(б) и другие предметы.

Учебные полеты начались только с апреля, так как в зимние месяцы в Одессе всегда плохая погода: дожди, туманы, слякоть. К тому же все грунтовые аэродромы зимой раскисали.

С апреля по ноябрь наш отряд летал с западного аэродрома, находившегося километрах в 5 от основного аэродрома Одессы.

В 1937 году я в числе первых вылетел самостоятельно на самолете У-2 и также в числе первых курсантов эскадрильи закончил программу летной подготовки. На самолете У-2 налетал тогда 25 часов, сделал 163 посадки.

По окончании программы 1-го курса всем курсантам нашей эскадрильи дали отпуск на 20 суток. Во время нашего отпуска в Одесской школе проводилась весьма интенсивная работа:

- выпускали курсантов, закончивших обучение на боевых самолетах;
- проводили набор курсантов для обучения в школе;

– формировали учебные подразделения 1-го и 2-го годов обучения.

В конце 1937 года, после окончания курса подготовки нашего выпуска на самолетах У-2 и формирования новых подразделений для обучения на боевых самолетах, курсантов нашего отряда отправили в двадцатидневный отпуск.

Незадолго до моего отпуска родители из Одессы уехали в Северный Казахстан, где отцу предложили работу, и он, любитель природы и охоты, не раздумывая, поехал с мамой туда жить. Ехать в Казахстан к родителям, тем более зимой, я не захотел, так как недавно с ними расстался. Я принял предложение своего товарища, с которым у нас были дружеские отношения, ехать вместе в отпуск по Черному морю на корабле. Двадцать дней как раз хватало, чтобы на корабле проплыть по Черному морю от Одессы до Батуми и обратно с остановками в крупных черноморских городах. Тем более что у моего друга Александра Коккинаки родители жили в Новороссийске и мы должны были недолго пожить в этом городе. На корабле по морю я никогда не плавал, поэтому мне очень хотелось пережить и почувствовать все самому. Я буквально мечтал, чтобы во время плавания наш корабль попал в шторм.

Не помню, какого числа декабря месяца отплыли мы из Одессы вечером на корабле «Абхазия». Наши места были в каюте 3-го класса. Каюта человек на двадцать находилась в трюме носовой части корабля. Двухъярусные нары для пассажиров были застелены постелями. Пассажиров в каюте было мало, и мне запомнился один характерный эпизод – как один пожилой человек в одежде моряка гражданского флота без зеркала брил свою лысую голову опасной бритвой. Прошло много лет, и, когда у меня появилась лысина, я тоже стал мылить и брить свою голову без зеркала, правда, не опасной, а безопасной бритвой, а в дальнейшем электробритвой.

Утром следующего дня корабль прибыл в Севастополь. Погода была сырая, дождливая и холодная. На берег мы вышли только в Ялте. Было уже темно – город светился яркими огнями у берега и постепенно затухающими на склонах окружающих гор. Через пару дней наш корабль пришвартовался в Новороссийской бухте. Одноэтажный дом, в котором жили Коккинаки, находился в десяти минутах ходьбы от морского порта. В свое время глава семейства К. Коккинаки всю свою жизнь работал в этом порту. Отец и мать Александра жили одни в большом доме и были очень рады приезду своего сына. Все делали, чтобы мы были довольны.

В семье Коккинаки было шесть сыновей и одна дочь. Старший сын Георгий – моряк, ему тогда было уже за сорок. Второй сын Владимир, известный всей стране и всему миру летчик-испытатель, установивший множество мировых авиационных рекордов и достижений на различных советских самолетах. Как мне кажется, самым существенным и трудным, почти невероятным, был рекорд высоты четырнадцать тысяч метров, установленный им на самолете И-15 с открытой кабиной, без высотного костюма – только с кислородным прибором.

В декабре месяце 1937 года впервые в Советском Союзе проводились открытые и прямые выборы депутатов в Верховный Совет СССР. По этому случаю и приехал в Новороссийск Владимир Константинович Коккинаки, так как был кандидатом в депутаты Верховного Совета по Новороссийскому избирательному округу. Приехал Владимир с женой, совместив деловую поездку с посещением родителей.

Выборы, назначенные на воскресенье (не помню, какого числа), прошли организованно и дружно. Жители Новороссийска все проголосовали за своего знатного земляка, и Владимир Коккинаки стал депутатом Верховного Совета СССР.

Для меня и большинства молодых людей того времени он был непререкаемым авторитетом, кумиром, который своими делами добился всеобщего признания как выдающийся летчик великой страны. В тридцатые годы прошлого века он был еще молодым человеком, полным физических и духовных сил, удивляя мир рекордными полетами, что, собственно, все наблюдали в последующие годы его дальнейшей авиационной жизни. Помню, как в разговоре со мной и Александром он сказал: «Если в жизни хочешь чего-то добиться, надо очень много работать и всю жизнь учиться».

Следующими в семье были братья Павел и Константин. Павел жил в Новороссийске, помню, что его работа была связана с ремонтом автомобилей. Константин был вторым летчиком в семье. В то время служил в одной из строевых частей истребительной авиации ВВС на Дальнем Востоке. Третьим летчиком и пятым братом в семье Коккинаки был Александр –

мы, товарищи, звали его Сашкой, что в те времена было вполне нормально. Сашка был замечательным, общительным, веселым парнем, честным и добросовестным товарищем, хорошим спортсменом – играл в сборной футбольной команде авиашколы. В 1938 году по окончании школы военных летчиков, в звании младшего лейтенанта, Александр был направлен для прохождения дальнейшей службы в строевую часть – город Витебск летчиком в базировавшийся там бомбардировочный авиаполк.

В начале Великой Отечественной войны с первых дней принимал активное участие в боевых действиях авиаполка (на самолетах «СБ») и в одном из вылетов не вернулся с боевого задания.

Самый младший брат, четвертый летчик в семье, Валентин Коккинаки (лично я его не знал), как и его старшие братья, закончил военную школу летчиков. Работал летчиком-испытателем и погиб при испытании нового реактивного бомбардировщика.

Из шести братьев Коккинаки четверо были летчиками. Двое из них, Владимир и Константин, внесли существенный вклад в развитие советской авиации, вошли в ее историю и стали Героями Советского Союза, а два младших брата, Александр и Валентин, погибли в молодые годы, выполняя – один боевое задание, другой испытательный полет. В семье Коккинаки у шести братьев была сестра Клавдия, в 1937 году она жила и работала в Новороссийске.

В Новороссийске мы пробыли около недели, затем на теплоходе по Черному морю поплыли дальше с остановками до города Батуми, поворотной точки нашего путешествия. В Батуми мы поселились в одной дешевенькой гостинице, три дня бегали по достопримечательным местам, таким, как Ботанический сад, колоннада и т. д. и т. п. Все было очень интересно, особенно для меня, так как в субтропики я попал впервые, тем более во время, когда созрели мандарины, лимоны. Мы с Александром наполнили чемодан и мешок мандаринами, другой тары у нас не было, чтобы в Одессе угостить товарищей, с которыми еще год предстояло осваивать профессию военных летчиков. Через четыре дня мы прибыли в Одессу. На последнем отрезке маршрута из Севастополя до Одессы исполнилась моя мечта. Наш корабль «Крым» попал в шторм – мы видели, как эта громада спускалась с одной огромной волны и выбиралась на другую, одновременно переваливаясь с одного бока на другой, видели, как мучились многие пассажиры во время качки, и ощутили все это сами, правда, на нас с Александром качка особенно не влияла. Прибыв в Одессу, из-за шторма наш корабль около двух часов швартовался к причалу. Словом, наше плавание и отпуск прошли очень хорошо, оставив на всю жизнь приятные воспоминания.

Из нашей эскадрильи 240 курсантов закончили обучение на самолете У-2, появились курсанты-новобранцы призыва 1937 года, закончившие обучение в аэроклубах на тех же самолетах. Было сформировано две эскадрильи: 1-я эскадрилья для обучения на самолетах И-16, 2-я эскадрилья для обучения на самолетах Р-5. В первую эскадрилью вошло два отряда по 120 курсантов. Первый был сформирован из курсантов спецнабора. Второй отряд – из курсантов, окончивших аэроклубы, призыва 1937 года.

Я попал в третью группу 1-го звена 1-го отряда, где инструктором-летчиком был лейтенант И. Рац, командиром звена ст. лейтенант С. Кузьмин, командиром отряда капитан Пугачев, командиром 1-й эскадрильи капитан Печенко, замполитом Бакин (две шпалы).

Несколько слов о командире эскадрильи Печенко. Это был замечательный летчик, хороший педагог и организатор учебного процесса. Патриот своего дела, которому, к сожалению, не всегда сопутствовала удача в полетах.

Будучи летчиком-инструктором, в начале 30-х годов Печенко попал в летное происшествие. Взлетая парой на самолетах У-1 (Авро), его ведомый на высоте 20–30 метров винтом повредил хвостовое оперение его машины. Самолет упал, но не загорелся. Печенко вытащили из разрушенного самолета, посчитали мертвым и отвезли в городской морг. Ночью он пришел в сознание и сбежал из морга домой, благо что жил недалеко от этого печального заведения. Перепутал до чертиков свою жену, так как был весь в крови, с изуродованным лицом. После нескольких пластических операций, когда срослись сломанные кости, он вернулся на аэродром. Летал на разных типах самолетов. В 1941 году на самолете УТ-1 он упал в лес, но остался жив. На фронте командовал авиадивизией. Погиб в 1944 году.

С января 1938 года курсанты эскадрильи приступили к изучению самолета И-16, мотора М-25, спецоборудования и вооружения самолета, а также к изучению на более высоком уровне первоначально знакомых предметов: аэродинамики, теории воздушной стрельбы, метеорологии, тактики ВВС, истории ВКП(б) и др. Изучением указанных дисциплин занимались до мая месяца, до самого убийства в лагере, где должны были проводиться полеты.

Летние лагеря Выгода, в 40 км от Одессы, были оборудованы всем необходимым для выполнения учебно-боевых полетов на боевых самолетах, для учебы и жизни личного состава одной эскадрильи.

Полеты на двух аэродромах лагерей Выгода проводились регулярно. Погода благоприятствовала. Наш 1-й отряд в срок закончил программу обучения на самолете И-16. Я на самолетах УТИ-4 и И-16 налетал 20 часов, выполнил 137 посадок. Соответственно, меня научили взлету и посадке на самолете И-16; простому и частично высшему пилотажу: петля, переворот, боевой разворот, ввод и вывод из штопора; ориентировке, элементам воздушного боя и стрельбе по наземным целям.

К ноябрю 1938 года мы закончили курс летной подготовки на самолете И-16 и в палатках летних лагерей ждали приказа о присвоении воинского звания и назначении к новому месту службы, так как в Одессе, на наших бывших зимних квартирах, проходил новый набор курсантов. Только во второй половине декабря нам выдали документы об окончании школы летчиков, присвоили воинские звания младших лейтенантов, экипировали в заветную военную форму и отправили в части ВВС для дальнейшего прохождения службы.

4. Служба на Дальнем Востоке

В середине января 1939 года, часов в 10–11 утра, поездом Москва – Хабаровск группа из 10 молодых летчиков из Одесской школы прибыла в пункт назначения, в г. Белогорск, что неподалеку от станции Куйбышевка Восточная, в сотне километров от Благовещенска. Погода была безоблачная и безветренная, мороз около 40°C. Нас встретили, приодели в новые полушубки и валенки. Привезли в гарнизон, устроили в гостинице, выдали талоны на питание. На следующий день мы уже были на службе в своей части. Пятерых, в том числе и меня, определили в 1-ю эскадрилью 29-го Краснознаменного истребительного авиаполка, имевшего на вооружении истребители И-16 с моторами М-22. Командиром 29-го *иап* был майор Шалимов В. М., командиром нашей 1-й эскадрильи – капитан П. Чистяков.

Распределили нас по звеньям, и началась наша настоящая учеба мастерству летчика-истребителя. Изучение карт и зачет по знанию района полетов, экзамены и зачеты по знанию техники и теоретических дисциплин. Знание инструкций и наставлений, проверка эксплуатационных навыков. Затем полеты днем на пилотаж простой и сложный, одиночные и групповые полеты, одиночный и групповой воздушные бои, стрельбы по наземным и воздушным целям, полеты по маршрутам на малых и больших высотах... На второй год, параллельно с полетами на отработку техники пилотирования и боевое применение, нас обучили полетам «под колпаком» – по приборам на УТИ-4, полетам ночью на УТИ-4 и И-16.

Самолет И-16 был известнейшим советским истребителем 30-х годов, созданным в КБ Н. Н. Поликарпова. Моноплан с низкорасположенным крылом, на двухколесном шасси, убирающемся летчиком механически, посредством вращения рукоятки, с одним мотором М-22, затем М-25 и к концу 30-х годов с мотором М-63, более мощным и более высотным. Максимальная скорость от 420 до 525 км/час к зависимости от мотора. Высота от 7000 до 9000 м. Вооружение 2–4 пулемета ШКАС или 2–4 пулемета БС, или 2 пушки ШВАК и другие варианты.

Немаловажное значение в нашем становлении как летчиков-истребителей имело то обстоятельство, что мы служили в прославленном Краснознаменном полку, ранее называвшемся «Первой Краснознаменной эскадрилей», стяжавшей ратную славу еще в Гражданскую войну. Эту эскадрилью формировал и позднее ею командовал выдающийся летчик Гражданской войны И. У. Павлов, впоследствии главный инспектор ВВС РККА. В этой эскадрилье служили выдающиеся летчики: В. П. Чкалов, первый дважды Герой Советского Союза С.И. Грицевец, дважды Герой Советского Союза маршал авиации Е. Я. Савицкий.

Первая встреча с капитаном Е.Савицким у меня произошла весной 1939 года в Куйбышевке-Восточной Амурской области, на малом аэродроме, при следующих обстоятельствах.

В солнечное весеннее утро, когда подтаявший за день зимний снег к утру замерзает, из штаба полка поступила команда: «Всем прибыть на построение». Личный состав полка, в том числе и наша эскадрилья, был построен в «каре» перед штабом полка. На построении я впервые увидел вновь прибывшего на должность заместителя командира 29-го Краснознаменного полка Е. Савицкого. Капитан Савицкий, затянутый армейским ремнем с портупеями и одетый строго по форме, после небольшой вступительной речи поставил перед строем прибывших из училища двух молодых летчиков – лейтенанта И. Макеева и лейтенанта А. Моисеева и начал их распекать за появление нетрезвыми в общественном месте. Он всячески ругал, оскорблял и унижал их так, как я никогда не слышал. У меня к нему еще тогда зародилась неприязнь, укоренившаяся после того, как я получил от него взыскание за пилотаж якобы не в своей зоне. На самом деле я пилотировал там, где должен был пилотировать.

В марте месяце 1940 года полк базировался в Возжаевке. Наша 1-я эскадрилья находилась в зимних лагерях на полевом аэродроме Васильки. Летчики эскадрильи вели плановые полеты, когда на аэродроме произвел посадку самолет заместителя командира авиаполка Савицкого. После стрельбы по конусу я со старшим лейтенантом Толмачевым и другими летчиками, которые участвовали в стрельбах, подсчитывали свои пробоины в конусе. Дырок моего цвета в конусе (у каждого летчика пули красились своим цветом) было больше, чем у других летчиков. К конусу подошли капитан Савицкий и командир эскадрильи капитан П. Чистяков. Савицкий посмотрел на конус и сказал:

– По конусу стрелять научились, а научились ли драться?

Комэск Чистяков ответил:

– Умеют и драться.

Тогда капитан Савицкий сказал, что тот, кто стрелял желтыми или синими пулями (пули моего цвета), полетит на воздушный бой с ним, и поставил задачу: «Взлет парой, по команде, на высоте 1500 м расходимся разворотом на 90°, через минуту, разворотом на 180°, сходимся. Вылет через 10 минут».

Я подошел к своему самолету. Самолет заправляли бензином. Я сказал технику, чтобы заправили не более 150 литров, то есть на 30 минут полета. Взлетели парой. Капитан Савицкий набрал заданную высоту. Самолеты были одинаковые – И-16 с двумя пушками ШВАК и двумя пулеметами ШКАС. При встрече, после первого же боевого разворота, мой самолет оказался в более выгодном положении, выше и несколько сзади. Видя, что бой будет проигран, капитан Савицкий взял курс на Поздеевку и со снижением ушел на базовый аэродром.

Я же вернулся и произвел посадку на аэродроме Васильки. Комэск меня похвалил, а Савицкий после этого боя просто меня перестал замечать. Как мне кажется, я ущемил тогда его самолюбие.

Летом 1940 года 29-й Краснознаменный *иап* находился в летних лагерях. Штаб полка и две эскадрильи, 2-я и 4-я, базировались на аэродроме Завитая Амурской области. Две эскадрильи, 1-я и 3-я, базировались на полевом аэродроме Успенковка, в 15 км от Завитой.

Летчики 1-й эскадрильи должны были выполнять тренировочные прыжки с парашютом под руководством полкового парашютиста лейтенанта С. Медового. В один из пасмурных летних дней на аэродром Успенковка на У-2 прилетел заместитель командира полка капитан Е. Савицкий с лейтенантом С. Медовым. Лейтенант С. Медовой совмещал две должности – инструктора парашютного спорта полка и личного секретаря депутата СССР майора В. М. Шалимова, командовавшего тогда 29-м *иап* и бывшего депутатом Верховного Совета СССР первого созыва.

Полетов в этот день не было, и капитан Савицкий решил провести парашютные прыжки. На аэродроме выложили для прыжков посадочное «Т». Командиру 1-й эскадрильи капитану П. Чистякову он приказал на У-2 вывозить своих летчиков на прыжки. Погода была облачная, высота нижнего края облаков 500 м, видимость хорошая, безветренно, и капитан Савицкий решил выполнять прыжки и бросать летчиков с высоты 400 м. Капитан Савицкий взлетел на У-2 с солдатом – укладчиком парашютов, как сейчас помню, худеньким, маленького роста.

Савицкий выбросил его с высоты 200 м. Солдат – опытный парашютист – нормально раскрыл парашют и приземлился точно у «Т». После этого прыжка Савицкий сказал:

– Какие вы истребители, если не хотите прыгать с парашютом.

Капитан Чистяков стал вывозить летчиков на прыжки. Подошла и моя очередь. На высоте 400 м я покинул самолет. Через пару-тройку секунд выдернул кольцо. Раскрыв парашют, почувствовал, что скорость снижения гораздо больше, чем обычно. Посмотрел вверх и увидел, что стропа парашюта перехлестнула купол. Я хотел достать нож и перерезать эту стропу, но понял, что этого сделать не успею. Земля быстро неслась на меня. Я сгруппировался и принял необходимую позу для приземления. Ногами сильно ударился о землю, в глазах потемнело. Когда ко мне подбежали товарищи, в глазах уже прояснилось. Я поднялся с земли и начал собирать парашют.

Спасло меня то, что стропа парашюта перехлестнула купол не по центру, а немного в стороне, кроме того, был мягкий грунт, да мой вес тогда был не более 60 кг.

После моего прыжка капитан Савицкий сел в свой самолет У-2 и улетел на базовый аэродром Завитая и только оттуда по телефону спросил, как чувствует себя младший лейтенант Пепеляев.

Возвратившись с Корейской войны в Советский Союз, 324-я авиадивизия вошла в состав войск ПВО страны. Генерал-лейтенант авиации Савицкий, будучи командующим авиацией ПВО страны, с группой офицеров часто навещался на аэродром Инютино в 196-й *иап*. Проводил различные эксперименты и изучал опыт боевых действий полка. Нам всем было известно, что после убийства из Кореи наши сменщики, то есть летчики 97-й *иап*, несли большие потери и американцы свободно ходили над аэродромом Андунь. Эту информацию мы получали от наших бывших техников, которые приезжали из Кореи.

Генерал Савицкий никак не хотел смириться с тем, что авиаполки ПВО воюют хуже, чем летчики ВВС, поэтому его команда стремилась всячески принизить успехи летчиков 324-й авиадивизии, бывшей дивизии ВВС в Кубинке. Отсюда нападки Савицкого на самолет МиГ-15. Якобы он гораздо хуже в бою, чем самолет Ф-86. Препятствия Савицкого в достойном награждении летчиков 196-го *иап* за боевую работу были значительны. Из шести летчиков, представленных к званию Героя, пропустил только меня. Многие летчики за боевые вылеты, воздушные бои и победы по нормам Отечественной войны заслужили боевые ордена, а их наградили орденами Красной Звезды. Мне лично рассказал И. Н. Кожедуб, что все представления, которые он написал на летчиков 196-го *иап*, не пропустил выше генерал Савицкий.

Савицкого давно нет, да и нет многих летчиков, заслуживших награды в Корее. Это уже история. А все-таки обидно за несправедливость, которая существовала и существует в нашей жизни до сего времени.

29-й Краснознаменный полк начал боевые действия в первые дни Великой Отечественной войны. За успешные боевые действия под Москвой первыми в Советских ВВС его летчики стали гвардейцами, после того как полк, уже 6 декабря 1941 года, был преобразован в 1-й гвардейский *иап*.

За два года службы в этом полку я многое познал. Научился летать днем и ночью, освоил высший пилотаж на самолете И-16. Научился стрелять по наземным и воздушным целям, вести одиночный свободный воздушный бой, освоил полеты под колпаком на УТИ-4, полеты по маршруту и т. д. За 1939 и 1940 годы в 29-м Краснознаменном полку я налетал 270 часов.

Необходимо отметить, что на Дальнем Востоке и во время, и до, и после Отечественной войны в частях истребительной авиации всегда, днем и ночью, находилось на боевом дежурстве звено в готовности №2. Это когда самолет готов к полету и находится на старте, а летчик, в летном обмундировании и полной готовности, находится неподалеку от самолета. В приказе, особенно на бумаге, боевое дежурство экипажей истребительной авиации кажется простым. На самом деле это очень сложная, трудная и тяжелая работа, требующая высокой согласованности, четкости и дисциплины.

В довоенные годы на Дальнем Востоке исключительно большое внимание, особенно в истребительной авиации, уделялось боевой готовности частей и подразделений. Регулярно, два, три раза в год, проводились боевые тревоги для полка, а для эскадрильи они устраивались

каждые два месяца. Отрабатывались оповещение, сбор личного состава, подготовка самолетов к вылету, вылет полка или эскадрильи, оборона аэродрома и т. п. В период боевых действий на озере Хасан и на Халхин-Голе большинство истребительных авиаполков базировалось на полевых аэродромах и несло боевое дежурство, находясь в первой и второй готовности.

Особое внимание уделялось боевой подготовке дежурного звена. Я расскажу, как осуществлялось боевое дежурство звена истребителей И-16 в 21-м Краснознаменном истребительном авиаполку зимой 1939–1940 года. К боевому дежурству допускались летчики, подготовленные к боевым действиям днем в простых метеоусловиях, обученные простому и высшему пилотажу, полетам в группе, умеющие стрелять по воздушным и наземным целям, вести свободный воздушный бой. Меня, как и других, допустили к боевому дежурству после того, как я освоил указанные элементы полетов.

Летчиков, допущенных к боевому дежурству, отмечали приказом по полку, выдавали личное оружие – пистолет ТТ. Меня к боевому дежурству допустили примерно через полгода после прибытия в полк. Помню, как мы, молодые летчики, завидовали «старикам», которые ходили на боевое дежурство при личном оружии.

...Мы уже ходили в дежурное звено и носили пистолеты, а младший лейтенант В. Липатов в полетах отставал и поэтому «своего» пистолета не имел. Однажды, желая показать, что он не такой уж «зеленый», пристал к младшему лейтенанту И. Власову:

– Дай мне пистолет сходить на танцы. Ну, пожалуйста, дай!

Власов пистолета, однако, не дал, важно отрезав:

– Полетай с мое, получишь пистолет. Дежурное звено заступило в 17 часов, на сутки.

Летчики на своих самолетах подруливали к стоянке, это 20–30 метров от дежурного помещения, и ставили самолеты на место уруливших самолетов отдежурившего звена.

На аэродроме Поздеевка личный состав дежурного звена размещался в двух фанзах, соединенных между собой тамбуром, в котором находились столовая и коридор. Вход был в коридор, из которого дверь прямо в столовую, а вправо и влево двери в одну и другую фанзы. Фанза – это сборный, круглый, утепленный, деревянный домик, снаружи похожий на юрту кочевников. В фанзе диаметром 8–10 метров был деревянный пол, два или четыре небольших окна, печь и все необходимое для жилья и работы. В одной из фанз размещался летный состав, в другой техники и мотористы. В фанзе летчиков были три или четыре металлические кровати с постелями, стол, стулья, патефон, как правило – с одной пластинкой, репродуктор – круглая темная тарелка. Были здесь шахматы, шашки, домино, различные инструкции, уставные наставления, а также полевой телефон для связи со штабом и оперативным дежурным. Летчики в течение суток во время дежурства находились здесь в меховых комбинезонах и меховых унтах, поэтому часто фанзу проветривали, открывали двери, чтобы было прохладно.

Другая фанза для технического состава была оборудована проще. В фанзе были сделаны нары с матрацами для отдыха. Стоял стол с настольными играми и спецлитературой, скамейки и небольшая печь.

Между фанзами было оборудовано теплое помещение и коридор с дверями на улицу, в каждую фанзу и столовую, где ужинали, обедали и завтракали по очереди летчики и технический состав. В столовой стояли стол человек на десять, покрытый клеенкой, пара скамеек, шкаф с посудой и плита для подогрева пищи. В назначенное время из летной и технической столовых пищу в термосах привозила официантка, разогревала на печке и подавала на стол.

Летом с самолетами и бытом личного состава дежурного звена было проще. Зимой, в мороз возникали сложности. Теплая одежда стесняла движения и работу как летчиков, так и техников. При температурах – 20°C и ниже быстро охлаждались моторы. Холодный мотор не запускался, поэтому на прогретые моторы надевались теплые, ватные чехлы с юбкой. Под юбкой на санках ставили катализаторы – специальные печи, в которых очень медленно сжигался бензин, создавая нужную температуру, необходимую для быстрого запуска мотора.

Во время дежурства с целью тренировки часто проводились боевые тревоги. Отрабатывались действия личного состава с целью сокращения времени вылета. Поднимали в воздух дежурное звено очень редко. Право на подъем звена имел только командир полка.

Большую часть времени личный состав дежурного звена проводил весело, рассказывая

друг другу байки и анекдоты, шутя и подтрунивая друг над другом.

Приведу пример нештатной ситуации, случившейся со мной при выполнении тренировочного полета.

Зимой 1940 года 29-й *иап* проводил плановые тактические учения. Эскадрильи полка, каждая в свое время, взлетали с базового аэродрома Поздеевка и, выполнив задание, должны были приземлиться на полевом аэродроме Михайловка. 1-я авиаэскадрилья под командованием капитана П. Чистякова в составе 10 самолетов И-16 в боевом порядке «клин звеньев» и один самолет сзади, в котором находился я как штурман эскадрильи, взлетела вовремя. Полет эскадрильи по маршруту на малой высоте, с целью посадки на аэродроме Михайловка, начался очень хорошо. Погода была безоблачная, видимость отличная. После взлета, через 50–60 км полета, впереди, на высоте 400–500 м, стали появляться редкие рваные облака. Чем дальше шла группа на северо-восток, тем плотнее и ниже опускались облака. Выше облаков поднимались горы. И когда сплошные облака стали совсем закрывать горы, командир эскадрильи, покачав крыльями, вошел своим звеном в облака.

Я одновременно пристроился четвертым к левому звену, чтобы пробивать облака в плотном строю. Радиосвязи тогда между самолетами не было. В облаках я смотрел не на приборы, а на впереди идущий самолет и чувствовал, что полет звена в облаках проходит не так, как должен выполняться. Звено, пробив облака, вышло из них с большим углом набора, с креном 50–60° и на очень малой скорости. Так как я был четвертым в звене и оказался внутри группы, скорость оказалась недостаточной, и мой самолет сорвался в штопор. Это видели командир звена мл. лейтенант И. Власов и другие летчики, пробившие облака.

Штопоря в облаках, я отдал от себя вперед ручку управления, по показанию прибора поворота и скольжения остановил вращение самолета и стал выводить самолет из пикирования. Слева в тумане увидел большие зеленые ели. Стал кренить самолет вправо, там в тумане такие же ели. Сохраняя поперечное равновесие самолета, я прибавил обороты и перевел его в набор высоты. В наборе скорость полета стала падать, я это чувствовал, так как кабина самолета И-16 открыта, отдаю ручку от себя – скорость растет, так несколько раз – вверх, вниз, пока не увидел прибор скорости. Установил по прибору нужную скорость и вывел самолет за облака. За облаками светило яркое солнце, внизу простиралось огромное поле белых облаков, и ни одного самолета. Установил нужный курс и прилетел на аэродром Михайловка, там облаков не было. При заходе на посадку рассмотрел, куда зарулила наша эскадрилья, и, произведя посадку, зарулил туда же.

Хочу объяснить, почему я не видел прибора скорости, почему остался жив, почему так получилось.

Я получил хорошие навыки полетов по приборам на самолете УТИ-4 (двухместный самолет И-16), выполнил программу полетов под колпаком. Под колпаком на УТИ-4 отработал и вывод самолета из штопора. После вывода самолета И-16 из штопора в облаках я не видел прибора скорости потому, что на И-16 он расположен не в том месте приборной доски, что на самолете УТИ-4. А не врезался я в землю потому, что четко и быстро вывел самолет из штопора, причем направление выхода самолета из штопора совпало с направлением долины между горами, в которую попал самолет.

Хочу также рассказать, к чему приводят мелкие на первый взгляд неточности, несвоевременные действия летчика по включению какого-либо тумблера, снятию предохранителя, перезарядки оружия и т. п., а также плохое знание всего того, что имеется в кабине самолета. Летчик должен все это не только хорошо знать и уметь управлять в нормальном полете. Он, если хочет жить, должен своевременно включить и выключить тумблер, кнопку, рычаг и в экстремальных условиях, когда в кабине ничего не видит, в условиях задымленности, тряски, перегрузок.

Приведу пример. Весной 1940 года, в апреле, с адъютантом 1-й эскадрильи старшим лейтенантом И. Толмачевым мы выполняли стрельбу по наземным целям. Я был ведомым. Перед полетом Толмачев сказал мне:

– Стрелять будем не по одному, а парой. Чтобы было эффектно, огонь будем вести одновременно. Раньше меня огонь не открывать.

На пикировании с углом 40–45° я прицелился по своему щиту и ждал, когда откроет огонь

Толмачев. Увидев наконец, что ведущий открыл огонь, я нажал на гашетку пулеметов, а гашетка не двигается! Посмотрел в кабину, чтобы снять предохранитель, отодвинул его и вижу, что до земли остались считанные метры. Энергично потянул ручку управления. Сжался, ожидая удара о землю. Но на этот раз меня пронесло. Руководитель стрельб на полигоне заметил потом:

– Я видел, как самолет при выводе из пикирования коснулся земли, поднял облако снега и ушел с набором.

Если мой полет на стрельбу закончился благополучно, то через несколько дней полет на стрельбу летчика 2-й эскадрильи мл. лейтенанта Мазия закончился плачевно. На пикировании, при стрельбе по щитам, летчик, очевидно, повторил мою ошибку, вовремя не снял предохранитель, опоздал с выводом самолета. Самолет И-15 ударился о землю лыжами, левой коробкой крыльев (И-15 биплан) и стал разрушаться. Двигатель укатился до километра вперед. Летчика с сиденьем вырвало из кабины. Пролетев в воздухе метров 150, он ударился о копну сена, рикошетом от копны пролетев еще 50–60 метров, упал на следующую скирду. Прокатившись по скирде, он на ней и остался. Направление скирды совпало с траекторией полета летчика, выброшенного из самолета. Летчика Мазия на санитарном самолете У-2 отвезли в госпиталь. Ему была сделана трепанация черепа, и он остался жив.

Эти два случая показывают, что летчики в обоих случаях вовремя не выполнили «мелочь» – не сняли с предохранителя гашетку пулеметов. Были и обратные случаи, когда летчик загодя снимал с предохранителя кнопку стрельбы МиГ-15 и, случайно при рулении нажав на нее, стрелял из всех пушек.

Хочу обратить внимание на некую особенную культуру, сложившуюся в жизни и быту летного состава. Не хочу анализировать, откуда и когда все это появилось, но прекрасно знаю, что поведение и некоторые неписанные правила быта, жизни по традиции передавались от одного поколения летчиков к другому. Среди этих неписанных правил были как положительные, так и нехорошие стороны поведения и быта.

В довоенной жизни, в войну и после войны, вплоть до перестройки к положительным сторонам воспитания военных летчиков можно отнести такие стороны характера, как коллективизм, общительность, личная смелость и отвага, патриотизм, товарищество, уважение старших и достойных, почет заслуженным людям.

Как недостаток в быту и жизни летного состава строевых частей должен отметить пьянство, хулиганство, неумные розыгрыши, с которыми периодически боролись командование и политорганы, но без особого успеха.

Например, при первой или второй встрече мой командир звена, кроме добрых напутственных слов, изрекал и такие фразы:

– Что ты за летчик, если не куришь и не пьешь?!

– Летчик должен всегда быть одет по форме, умыт, чисто выбрит и слегка пьян.

Такая бравада не лучшим образом влияла на поведение некоторых молодых летчиков.

Примером подражания и «доблести» в дни моей молодости считался такой случай.

Два хороших уважаемых летчика – инструктор-летчик по технике пилотирования полка капитан П. Семенов и штурман 29-го Краснознаменного *иап* капитан С. Савенков при перегонке двух самолетов И-16 в ремонт из Куйбышевки-Восточной в Хабаровск поспорили: кто вперед будет пьяным после прилета в Хабаровск! Ведущий пары капитан Семенов после посадки в Хабаровске первым зарулил на стоянку и хотел бежать в буфет. Сразу за ним на стоянку зарулил капитан Савенков и кричит ему: «Петька, не спеши! Я уже пьян!» Он выпил четвертушку водки после посадки, а вторую четвертушку – сразу после того, как зарулил и выключил мотор. Такое ухарство в авиации раньше несправедливо считалось доблестью, а подобные спектакли иногда кончались печально. Так, за 1939 год в 29-м Краснознаменном *иап* произошло 5 авиакатастроф, не считая аварий и поломок. Среди других погиб мой товарищ по 1-й эскадрилье младший лейтенант В. Мясников. Выполняя пилотаж в зоне на высоте 1400–2000 метров, после переворота самолета летчик не сумел вывести самолет из отвесного пикирования, так как зимой у самолета И-16 не хватало рулей глубины для преодоления аэродинамического сопротивления лыж, и самолет нередко пикировал до самой земли.

Это был не единственный случай, когда зимой летчики на перевороте опаздывали

выводить самолет И-16 из пикирования, при этом засасывало лыжи, и редко кто выходил из этого положения.

...На всю жизнь запомнился мне своеобразный характер и быт замечательного летчика холостяка капитана Петра Семенова. Жил Семенов всегда в небольшой комнате, которую называл «келья». Окно завешивал солдатским одеялом. Спал на солдатской кровати, но без пружин. В баню ходил редко, но ежедневно тщательно умывался и чистил зубы. Друзей близких он не имел, но все были ему товарищи. Ходил всегда трезвый, исключительно в военной форме, как правило, в технической, то есть в кожанке. При получении обмундирования со склада, будь то мундир, реглан (кожаное пальто), сапоги и т. п., прежде чем надеть обнову, обязательно отдавал ее поносить технарям, чтобы было видно, что одежда, обувь не новые. Только после этого он надевал на себя. Денег на себя он не тратил, так как находился на полном армейском обеспечении: питании и обмундировании. Под кроватью у него находился старый чемодан без крышки, куда он бросал получаемые за службу деньги. Если кто из летчиков или техников приходил к нему занять денег на покупку или на отпуск, он отворачивал на кровати одеяло и говорил:

– Бери сколько нужно и запиши на печке.

В комнате была высокая беленая кирпичная печь, на которой написано: «Список нищих». И кому были действительно нужны деньги – брали, записывали сумму и свою фамилию.

Погиб Семенов в 1939 году, при столкновении двух самолетов И-16 в учебном воздушном бою: выпрыгнул неудачно. Его ударила бронеспинка разрушавшегося самолета.

Когда я служил в 29-м Краснознаменном авиаполку, инженером полка по спецоборудованию был инженер-капитан Л. Паткин, скромный, знающий свое дело офицер. В полку среди летчиков ходила шутка – спроси у инженера Паткина, мол, я слышал, что вам, товарищ инженер, присвоили звание инженер-майор? Он обязательно широко улыбнется, у него был очень большой рот и губы почти как у негра, и скажет: «Пора бы. Мои сверстники это звание уже давно получили». Когда я его спросил:

– Товарищ инженер, я слышал, что вам присвоили очередное звание? – он очень широко улыбнулся, рот его растянулся до ушей, сам он подобрел с лица, поднял вверх голову, немного наклонив ее, ответил с веселым вызовом:

– Пора бы, мои сверстники это звание уже давно получили.

Этот разговор происходил в 1940 году. Летом 1949 года я в газете «Сталинский сокол» вижу фотоснимок, на котором запечатлены Паткин и группа военнослужащих, а под фотографией надпись: «Ветеран 1-го гвардейского истребительного авиаполка инженер-капитан Паткин беседует с молодыми летчиками срочной службы».

Вот пример нашей жизни, службы, действительности. Довоенная шутка, вызывающая улыбку и смех, годы спустя вызывала горечь.

Хотелось бы рассказать о своих наблюдениях видимой стороны деятельности наших контрразведчиков, находившихся в каждой воинской части РККА и Советской Армии в звании младших офицеров.

Я их не боялся и не любил, так как за собой не знал и не чувствовал никакой вины перед товарищами и государством. Многие из них видели во мне врага или предателя, так как я носил ту же фамилию, что и некоторые деятели Белого движения времен Гражданской войны на Дальнем Востоке. Некоторые из этих офицеров в своем служебном рвении хотели бы видеть меня за решеткой.

Первое знакомство с офицерами контрразведки у меня произошло до войны, примерно через год с момента моего прибытия в 29-й Краснознаменный авиаполк. В комнате общежития летчиков в гарнизоне Поздеевка нас жило 6 человек. В один из зимних вечеров я обратил внимание, что в 22–23 часа тихонько ушел младший лейтенант Л. Егоров. Возвратился он домой через час-полтора. Прошла пара дней, и в то же время отлучился младший лейтенант И. Власов. Я спросил у Власова:

– Где ты был?

Он мне не ответил. С тем же вопросом обратился к Егорову, тот сказал:

– Не твое дело.

Через несколько дней на улице, при встрече с контрразведчиком полка (в разные годы их

называли по-разному – контрразведчик, особняк, смерш и т. п.), он назначил мне встречу в 23 часа в своем кабинете. В назначенное время я пришел. Их там было двое – полковой и лейтенант из аэродромного батальона. Вели они себя грубо, вызываясь, нахально. Предложили мне работать на них осведомителем. Я отказался. Перед моим уходом они сперва просили, потом требовали, а потом угрожали, чтобы я подписал протокол разговора. Я отказался и ушел. На следующий день у меня был неприятный разговор с секретарем партбюро, хотя я и не был членом ВКП(б), с заместителем командира полка по политической части, с другими партийными работниками. Только после того как командир полка сказал, чтобы нападки на Пепеляева прекратили, меня перестали травить эти деятели.

За свою службу в армии я много встречался с представителями КГБ в армии. Большинство из офицеров КГБ были до военной службы комсомольскими и партийными работниками районного масштаба. Призвав на военную службу, в армии им внушили, что они здесь представители партии и правительства. Многие из них утвердились во мнении, что они – уполномоченные КГБ, стоят на голову выше всех иных армейских офицеров. Поэтому часто пренебрегали армейскими уставами и существующими порядками. В должности командира эскадрильи 300-го авиаполка у меня было очень много стычек и неприятных разговоров с уполномоченным КГБ 300-го *иап* старшим лейтенантом Запорожцем. Он считал себя по значению лицом, равным командиру полка, и очень часто публично, ничего не понимая по сути, лез в дела полка и подразделений, вмешивался и в дела моей эскадрильи. Дошло до того, что после одного нелепозадающего разговора он, старший лейтенант Запорожец, сказал, что посадит меня в тюрьму, так как у него имелась на меня куча компромата. Случилось это в начале 1942 года, на аэродроме Желтый Яр, после того как я выгнал его со стоянки своей эскадрильи и обо всем доложил командиру полка.

В те же дни на ГСМ технического батальона из цистерны произошла утечка авиационного бензина. Из прокуратуры 10-й воздушной армии приехал следователь, молодой лейтенант, фамилии которого я не помню. Он в свое время мечтал стать военным летчиком, но не получилось. Это был порядочный, честный офицер. Я с ним сблизился, так как он поселился со мной в одной землянке. Его рабочее место находилось в домике уполномоченного контрразведки. Я его попросил выписать фамилии осведомителей моей эскадрильи. Что он для меня и сделал. После отъезда следователя прокуратуры при встрече с командиром дивизии я похвастался, что знаю всех осведомителей своей эскадрильи.

Не прошло и месяца, как оперуполномоченного 300-го авиаполка старшего лейтенанта Запорожца заменили другим офицером контрразведки, скромным и порядочным человеком, которому я все рассказал о своих проблемах.

...Интересно и то, что в ВВС в какой-то степени существовал свой жаргон, свои выражения, даже некоторые слова, сегодня перешедшие в общенародное употребление. Например:

«сак-сачок» – значит лодырь, бездельник, «сачкует» – отлынивает от работы или бездельничает, когда другие работают;

«мандраж», «мандраже» – боязнь летчика в бою или при выполнении некоторых элементов полета, которую он пытается скрыть от командира или от товарищей;

«обтекатель» – так называли офицеров ВВС, форсящих в форме, но не летающих. Это, как правило, политработники, штабники, тыловики.

Я не говорю о таких словах, как «козел», «возлияние», «капот», «ликер-шасси», «милльон на милльон» и т. п.

...В конце 1940 года в ВВС Красной Армии формировались новые авиационные полки. Я не ожидал никаких перемен в своей жизни и в службе, когда в декабре сорокового года мне вручили предписание с назначением к новому месту службы, в 300-й истребительный авиаполк, формируемый на станции Архара Амурской железной дороги, на должность заместителя командира эскадрильи. Полк формировал мой бывший сослуживец по 29-му авиаполку, служивший замполитом эскадрильи, затем замполитом 3-го истребительного авиаполка – командир 300-го *иап* майор К. Михайлов. Из 29-го полка в новый полк прибыли служить капитан Ванжа – зам. командира полка, летчики – лейтенант В. Соколов, мл. лейтенант А. Левин, лейтенант А. Моисеев, лейтенант Мулилов; инженерами эскадрилий были направлены

старшие техники Т. Титенок, Шестериков, несколько техников звеньев и техников самолетов. Основой формируемого летного состава были летчики – младшие лейтенанты, летчики-сержанты, выпускники военных летных школ. По приказу наркома обороны СССР Маршала Советского Союза Тимошенко все выпускники авиашкол из офицеров вмиг стали срочнослужащими. Даже летчики строевых частей, не имевшие выслуги в армии более четырех лет, были переведены на срочную службу. Они были острижены как солдаты наголо и поселены в казармы. Это был очень неприятный удар по авиации.

В марте – апреле 1941 года, собрав из трех десятков очень старых «ишачков» два десятка восстановленных самолетов И-16, полк перебазировался на аэродром Желтый Яр в Еврейской автономной области, и мы приступили к дальнейшему обучению молодых летчиков.

В 300-м *иап* я прослужил 4 года: в 1941 году был зам. командира 1-й эскадрильи; в 1942-м – командиром 1-й эскадрильи; в 1943–1944 годах – инспектором-летчиком 254-й истребительной авиадивизии; в 1945–1946 годах – заместителем командира 300-го *иап*.

Перед началом Великой Отечественной войны с группой летчиков и техников я находился в Приморье с задачей получить и перегнать старые самолеты И-16 для своего 300-го авиаполка.

На аэродроме Покровка, в 30 км от Никольск-Уссурийского, как тогда назывался город Уссурийск, моя группа принимала четыре самолета И-16 у местного авиаполка, получившего новые самолеты И-16 с моторами М-63. Техники находились на аэродроме, принимали самолеты и устраняли дефекты, а я с летчиками загорал на берегу реки Суфун, протекавшей рядом с домиками гарнизона, слившегося с деревней Покровка.

Было это днем 15 июня 1941 года, в воскресенье. Погода стояла прекрасная – безоблачно, безветренно, температура воздуха около 30°C, воды – градусов 20. Лежа на песке, мы увидели, как со стороны маньчжурской (японской) границы на высоте 150–200 м прямо на нас летит небольшой самолет. Самолет этот, без опознавательных знаков, прошел через аэродром в сторону Уссурийска. Мы лежали на песке и возмущались – почему не взлетает дежурное звено, самолет-то не советский. Через 5–6 минут на той же высоте 150–200 м показался тот же самолет-моноплан неизвестной принадлежности, летящий в сторону границы. Наконец мы с воодушевлением услышали рев авиационного мотора взлетающего самолета и увидели на разбеге И-16. Летчик взлетевшего самолета погнался за иностранцем. Мы с волнением наблюдали и ждали, догонит он самолет неприятеля до границы или не догонит. До границы было не более 30 километров.

Через минуту-полторы услышали длинную очередь четырех ШКАСов и вдалеке увидели атаки И-16. Самолета-нарушителя видно не было, так как, по всей вероятности, он снизился на малую высоту. Видели мы, и как возвратился и произвел посадку наш истребитель. А вечером мы узнали, что летчик дежурного звена, взлетавший на перехват нарушителя, сбил самолет с японским офицером и что летчика И-16 (к сожалению, не помню его фамилию) посадили на гауптвахту за то, что он сбил неизвестный самолет. На гауптвахте летчик просидел дня три, пока не разобрались и не утрясли это событие в Хабаровске и в Москве.

На аэродром Покровка между тем прилетел командующий войсками Дальневосточного военного округа генерал Апанасенко, после чего этого летчика выпустили с гауптвахты и вместо трибунала, который им занимался, объявили ему благодарность.

А 22 июня 1941 года часов в 11 или в 12 местного времени я пригнал на аэродром 300-го полка четыре самолета И-16 и узнал, что началась Великая Отечественная война.

За 1941–1942 годы я научил летчиков своей эскадрильи высшему пилотажу на самолетах И-16, свободному воздушному бою, самолетовождению одиночному и групповому, стрельбам по наземным и воздушным целям. Подготовил к боевым действиям в простых метеоусловиях в составе пары, звена. Одним из этих летчиков был младший лейтенант Л. Быковец. Помню его как скромного, общительного парня, сообразительного, но не простого. Профессию истребителя он осваивал успешно, не отставал и не бежал впереди товарищей. Его недостатком считалась слабая физическая подготовка. За 1941–1942 годы он, как и другие летчики, освоил полеты на самолете И-16 днем в простых метеоусловиях и боевое применение в составе пары и звена. В 1943 году, не знаю, кто там за него хлопотал (а вопрос тогда зачастую ставился именно так), Л. Быковец, по распоряжению командира 300-го *иап*, убыл в действующую армию. Переучившись на самолеты Як-7, он неплохо воевал, сбил 19 самолетов противника, за что

получил звание Героя Советского Союза.

Формировавшийся в конце 1940 года 300-й *иап* более чем полгода в своих подразделениях не имел политработников. И только в июле месяце 1941 года, когда уже шла Отечественная война, на аэродром Бабстово ЕАО, после того как был введен институт комиссаров, вместо замполитов, в полк прислали молодых людей на должности комиссаров эскадрилий – политруков (три кубика в петлицах): С. Гвоздецкого, Бородин и Подзигуна.

Ребята эти только что окончили училище политруков для сухопутных войск и абсолютно ничего не знали в работе и жизни авиации.

Как-то, находясь на старте во время полетов, политрук Бородин, увидев проходящее над аэродромом звено истребителей, с восторгом воскликнул: – Смотрите, товарищи, как красиво наши летчики летят в коллективе!

Ему кто-то сказал:

– Не в коллективе, а летят строем.

Бородин ответил:

– Строй – это же коллектив!

После этого случая летчики долго смеялись и говорили:

– Теперь будем летать не строем, а коллективом. К нам в эскадрилью определили политрука С. Гвоздецкого. Эскадрилья готовила молодых летчиков-сержантов к боевым действиям на самолете И-16. Эскадрилей командовал 32-летний капитан П. Горланов, казавшийся нам уже пожилым человеком. Горланов был старый служака, бывший танкист, очень любил авиацию и всегда стремился организовать полеты.

Политрук Гвоздецкий из донских казаков, набравшийся ума в политическом училище, начал рьяно наводить порядок и дисциплину в эскадрилье. Регулярно проводить политинформации, проводить политзанятия с механиками и летчиками, требовать выполнения распорядка дня, передвижения по аэродрому и гарнизону только строем. Словом, развернул активную деятельность во всех сферах учебы и жизни, запретил даже летчикам послеобеденный отдых, используя свои дисциплинарные права комиссара, равные правам командира эскадрильи.

Чтобы хоть немного сбить с комиссара сверхактивность, я предложил ему запланировать и выполнить полет на учебно-боевом самолете УТИ-4 на групповую слетанность, воздушный бой и пилотаж. Как раз те элементы полета, которые отрабатывали молодые летчики-сержанты в настоящее время. Комиссар наш не только согласился, даже обрадовался этому предложению.

На следующий день, рано утром, погода была хорошая, тепло, безоблачно, безветренно, видимость отличная. Согласно плановой таблице комиссара посадили в переднюю кабину самолета УТИ-4 (двухместный И-16), я сел во вторую, инструкторскую кабину, где, как и в первой кабине, была ручка управления самолетом. Также во второй кабине была ручка уборки и выпуска шасси самолета. В назначенное время взлетели парой. Я – ведущий, на спарке, то есть УТИ-4, с комиссаром, а ведомый – один из летчиков-сержантов на И-16.

После взлета в заданной зоне стали отрабатывать групповую слетанность в плотном строю – развороты, виражи, набор, снижение. Наш комиссар улыбается, показывает ведомому большой палец, словом, ему нравится полет, и он доволен. Я начал выполнять виражи с большим креном – комиссар улыбаться перестал. Далее по плану начали воздушный бой. Самолеты разошлись и сошлись на боевых разворотах, затем виражи, снижения, набор и так далее. Комиссар опустил голову. Я сзади рукой потрогал его и спросил, как самочувствие. Комиссар кисло улыбнулся, изо рта появилась слюна. После учебного воздушного боя ведомый летчик-сержант пошел в свою зону выполнять пилотаж. Я же пилотаж в зоне выполнять не стал, а пошел на посадку.

После полета комиссару помогли выбраться из кабины, сняли с него парашют, положили под крылом самолетный чехол, и он на нем заснул.

Нужно сказать, что после этого полета комиссар эскадрильи С. Гвоздецкий без всяких разговоров и намеков понял, что полет на истребителе – это не только удовольствие, но и тяжелая работа, после которой и перед которой требуется отдых.

Впоследствии, через год после показательного полета, политрук С. Гвоздецкий уехал в школу летчиков, которую успешно окончил, и несколько лет летал в строевых частях.

В начале 1943 года был большой праздник: не помню, была ли то встреча Нового года или праздновали День Рабоче-крестьянской Красной Армии. В то время произошли два знаменательных события.

Первое – то, что вместо суконных головных уборов – «буденовок» – шлемов, как мы их называли, напоминавших по внешнему виду остроконечный боевой шлем русских воинов времен Александра Невского и Дмитрия Донского, ввели в форму солдат и офицеров шапки-ушанки серого цвета, а для полковников и генералов папахи из серого каракуля.

Второе, когда вместо треугольников, кубиков, шпал и ромбов в петлицах ввели погоны – полевые, повседневные и парадные, без просветов и с просветами, с маленькими и большими звездочками для офицеров, с лычками – для солдат и сержантов.

После собрания в гарнизонном клубе я случайно оказался на праздничном застолье, которое проводил по случаю праздника со своими офицерами и отдельными вольнонаемными командир АТБ майор Казанцев. АТБ – это аэродромно-технический батальон, обеспечивавший 300-й истребительный авиаполк. Стол был сервирован по тем временам вполне прилично: на белой скатерти стояли тарелки, лежали дюралевые вилки, скромно поблескивали граненые стаканы, в которые заранее было налито грамм по 100 разбавленного спирта-ректификата, который светился голубым цветом. Голубоватый спирт-денатурат называли тогда «синий платочек», так как одноименная песня была тогда у всех на слуху. В двух или трех алюминиевых мисках находился нарезанный кусочками серый хлеб. Винегрет из овощей заранее был разложен по тарелкам, а рядом с винегретом находился кусочек американской консервированной колбасы, называвшейся «второй фронт». За столом сидели офицеры батальона. Нашлось место и для меня с товарищем. Во главе стола сидел командир АТБ с женой, заместитель по политчасти, начальник штаба. За спиной комбата стоял старшина Бубукин – шустрый и расторопный парень, он же адъютант, он же порученец, он же ординарец, словом, близкий помощник майора.

Когда все уселись за стол, майор Казанцев поднялся и произнес речь, которая выглядела примерно так:

– Дорогие товарищи! Идет большая война – Война Отечественная. Красная Армия под руководством великого Сталина окружила и уничтожила многотысячную группировку немецких войск под Сталинградом... Бубукин, долей в мой стакан... И продолжает громить фашистов, продвигаясь на запад. 300-й авиаполк и наш батальон, находясь на Дальнем Востоке, выполняет боевую задачу, обеспечивая тыл нашего государства и успех боевых действий Красной Армии в борьбе с фашистскими захватчиками. ...Бубукин, поставь графин около меня... Дорогие товарищи! Я поздравляю вас с этим замечательным праздником! ...Бубукин, я не вижу баяниста!.. Желаю всем вам больших успехов в решении стоящих перед нами задач. Поднимаю бокал за победу Красной Армии над фашизмом. Да здравствует Красная Армия! Да здравствует Коммунистическая партия! Да здравствует наш вождь, любимый товарищ Сталин!

Все поднимаются, Казанцев чокается стаканом со своей женой, с окружающими и негромко добавляет:

– И за здоровье моей жены.

Все собравшиеся дружно выпили и закусили. Старшина Бубукин обошел стол с графином, налив желающим еще по полстакана. Опять был тост, и опять выпили. На сей раз за успехи в боевой и политической подготовке.

После застолья и танцев разошлись, и вроде все прошло нормально. Вскоре я уехал из полка, получив назначение на должность инспектора-летчика соединения. Через некоторое время я узнал, что майора Казанцева осудили и дали несколько лет заключения. Так как это происходило на Дальнем Востоке, то ехать Казанцеву далеко не пришлось, места заключения на востоке были рядом.

После войны, в Хабаровске, я случайно встретил начпрод (начальника продовольственной службы) того же АТБ. Он мне рассказал, что сидел одно время с Казанцевым, которого осудили и разжаловали якобы не за преступления и не за промахи в работе, а за то, что на одном из застолий он дискредитировал товарища Сталина, произнес тост за здоровье Сталина и своей жены одновременно, поставив вождя на одну ступень со своей женой.

Вот такая жуткая история случилась с майором Казанцевым на аэродроме Желтый Яр в начале 1943 года. Эта версия казалась вполне правдивой и подходит особенно ко временам перестройки, когда все хорошее, что было во время Советской власти, стали мазать грязью и черной краской.

На самом деле, как я позднее узнал, майора Казанцева осудили не по политическим причинам, а за воровство. Вместе с ним осудили и отправили в лагерь начальника продовольственной службы батальона и начальника ГСМ батальона – этого за воровство и разгильдяйство: пропало более 30 тонн бензина.

Такие вот истории случались при Советской власти, когда за тонну продуктов и 30 тонн горючего воров сажали в тюрьму на несколько лет. Сейчас же крадут у государства миллионы тонн нефти, эшелоны леса и металлов, распоряжаются трудом и кровью оплаченной всенародной собственностью, а воры здравствуют, процветают и рисуются в телевизионных программах.

На мой взгляд, разлад в нашей стране будет продолжаться до тех пор, пока воры и коррупционеры будут свободно ходить на свободе.

...Все время, пока шла Отечественная война, меня не покидало стремление попасть в действующую армию. Все мои рапорты и письма в различные адреса и инстанции с просьбами направить на фронт отвергались или оставались без ответа.

Только в конце 1943 года мне оказали милость, направив на стажировку в действующую армию. В ноябре – декабре 1943 года я был на фронте, где пытался продолжать службу. Даже был подписан приказ командира 309-й истребительной авиадивизии 1-й ВА о моем назначении командиром авиаэскадрильи 162-го *иап*, и я приступил к работе. Но приказ этот вскоре отменили сверху, и мне пришлось ехать обратно на Дальний Восток.

Стажировался я в 162-м *иап* 1-й ВА 2-го Белорусского фронта. За 10 боевых вылетов побед не имел, так как попал в полк в период затишья и активных боевых действий в воздухе не велось.

В 1944–1945 годах я вновь переучивал летчиков 300-го *иап*, теперь уже на самолеты Як-7Б и, как писали тогда в служебных характеристиках, «подготовил к боевым действиям днем в простых метеоусловиях».

Летом 1944 года на аэродроме Желтый Яр произошла авария самолета-спарки Як-7В. В кабине летчика находился командир 254-й истребительной авиадивизии подполковник Н. Силаев. В инструкторской кабине находился я, летчик-инспектор этой дивизии.

При заходе на посадку шасси не выпустились. Не выпустились они и аварийным способом. Выбросить шасси на перегрузках тоже не удалось.

При посадке с убранными шасси на грунт самолет выполнял «двойной капот», то есть два раза сделал «кульбит». Во время вращения самолета меня вырвало из кабины, так как я был плохо пристегнут привязными ремнями. Как рассказывают очевидцы на аэродроме, я летел метров тридцать впереди самолета, а за мной медленно вращалась спарка с Силаевым в первой кабине. Самолет меня не накрыл, остановившись за 5–6 метров до того места, где я лежал без сознания.

Очнулся я в лазарете. Командир дивизии, к счастью, только немного поцарапал лоб, так как был плотно пристегнут ремнями, а мне просто повезло.

Интересно то, что при ударе о землю с меня сорвало кожаный шлемофон, который оказался на земле целым и застегнутым на пряжку. До сих пор не могу понять, как застегнутый на бороде шлемофон целым слетел с головы!

В 1943 году, при переучивании летчиков-сержантов, мл. лейтенантов на самолеты Як-7Б случилась еще одна нештатная ситуация.

На аэродроме Бирофельд я руководил полетами. Летали на спарке Як-7В и на самолетах Як-7Б. Погода была хорошая, но холодная – осенняя. Командир 300-го *иап* майор Белоусов проверял технику пилотирования летчика сержанта Алексева. При выруливании на бетонную полосу для взлета самолет сопровождал другой летчик сержант – фамилию не помню (был установлен порядок сопровождения рулящих самолетов, как в летной школе, так как майор Белоусов был школьным работником). Летчик Алексеев, вырулив на полосу, получил по радио разрешение на взлет, рукой подал команду сопровождающему сержанту – «уходи». Тот понял

эту команду рукой как приказ «сесть на стабилизатор хвостового оперения, чтобы прогреть мотор, и быстро вскочил на хвостовое оперение. Сержант Алексеев, не посмотрев назад, взлетел. В конце разбега я это увидел и как можно спокойнее передал по радио:

– На хвосте у вас человек, выполняйте полет по кругу, аккуратно и осторожно.

Команду мою приняли. Полет по кругу с человеком на хвосте спарки Як-7 выполнили плавно, и все завершилось благополучно. После полета я спросил у летчика, который летал на «хвосте»: – Как себя чувствуешь? Он ответил:

– Нормально. Только боялся, что сорвет с ног сапоги и придется ходить в обмотках, как в летной школе.

Впоследствии этот сержант, получивший столь редкое «воздушное» крещение, стал хорошим летчиком.

Командир полка майор Белоусов, услышав, что у него на самолете сидит человек, очень испугался, а летчик, сержант Алексеев, увидев на хвосте своего товарища, засмеялся и спросил инструктора:

– Как он туда попал?

Вот вам и пример психологии летчика старого и молодого!

В августе – сентябре 1945 года в составе 300-го *иап* 254-й дивизии я принимал участие в боевых действиях 2-го Дальневосточного фронта в должности заместителя командира полка. Выполнял около 20 боевых вылетов на разведку и прикрытие войск.

В конце сентября – начале октября 1945 года 300-й *иап* перебазировался на зимние квартиры на аэродром Гаровка, что под Хабаровском.

В первых числах ноября был получен приказ: срочно перебазировать 2 эскадрильи и штаб 300-го полка в Мукден и одну эскадрилью в Чайчунь, в распоряжение командующего 6-й гвардейской танковой армией, которая перебазирована из Забайкалья в Мукден, так как в портах Желтого моря, в Китае началась высадка войск полевого корпуса армии США.

В Маньчжурии 300-м *иап* командовал я, поскольку командир полка майор М. Карпов заболел и остался в Советском Союзе.

9 ноября 1945 года 300-й *иап* приступил к боевой работе, выполняя полеты на разведку в район портов Желтого моря и дорог, идущих от этих портов.

С прибытием в Мукден танковых бригад 6-й гвардейской танковой армии разведкой было установлено, что части американских войск грузятся на свои корабли и покидают Китай.

В марте 1946 года 300-й *иап* возвратился в Советский Союз на аэродром Гаровка, а в июле 1946 года в составе 254-й *иад* перебазировался на аэродром у Куйбышевки-Восточной (Белогорск). 300-й *иап* посадили на аэродром Возжаевка.

Возжаевка – это старый довоенный аэродром и гарнизон Дальнего Востока, построенный из расчета базирования одного бомбардировочного авиаполка. Городок, по меркам того времени, обустроен всем необходимым для работы и жизни. Двух-, трехэтажные деревянные и каменные дома для офицеров, казармы для солдат, служебные постройки, Дом культуры, столовые, баня, стадион.

В 1946 году на аэродроме базировались два истребительных полка 254-й авиадивизии, так что в летной столовой народа всегда было достаточно. Обедали мы в комнате руководящего состава, раньше так было принято, то есть офицеры по должности от командира эскадрильи и выше. Находился в тот момент в столовой и командир авиатехнического батальона майор Кичин, между прочим, очень неплохой хозяйственник и остряк, еврей по национальности. В комнату вошел один из политработников и объявил, что в гарнизон прибыл из Европы цыганский ансамбль и вечером будет выступать в Доме культуры офицеров.

Большинство офицеров, находившихся в комнате, сообщение о выступлении цыган приняли с радостью, так как приезжие артисты Возжаевку посещали нечасто, поэтому многие офицеры стали спрашивать информатора, сколько человек в ансамбле, сколько стоят билеты, и задавать другие вопросы. Майор Кичин спокойно спрашивает:

– Скажите, пожалуйста, сколько в ансамбле цыган?

Офицер, принесший известие об ансамбле, растерялся и говорит:

– Не знаю, наверное, все цыгане. Майор Кичин тогда говорит:

– Узнайте, пожалуйста. Если в ансамбле есть цыгане, то я на концерт пойду, если цыган

нет, а только евреи, я на концерт не пойду.

Шутка майора Кичина всем понравилась, ей долго смеялись и потом всегда вспоминали, когда в гарнизон приезжали артисты.

В воскресенье и в праздничные дни многие офицеры уезжали погулять в Белогорск, что в 20 км от Возжаевки. Ездили туда и обратно, как правило, на товарных составах, ибо пассажирские поезда ходили очень редко и в совершенно неожиданное время. Местные шутники сразу выдумали шутку относительно грузов этих поездов: «дрова, уголь, лес и начсостав ВВС».

Автомобильной дороги Возжаевка – Белогорск еще не было. Была грунтовая разбитая дорога, пригодная для осторожного передвижения пешеходов и гужевого транспорта, и то не во всякое время года. Когда-то по этой дороге гнали на Сахалин каторжников-кандальников.

Летним вечером, приехав в Белогорск, я с товарищами проходил мимо штаба дивизии. Меня остановил дежурный офицер и попросил зайти в штаб, к командиру дивизии полковнику Н. Силаеву. Командир дивизии мне рассказал, что в Возжаевке у одного летчика, командира эскадрильи 912-го авиаполка, тяжелый приступ аппендицита. Требуется срочная операция и хороший хирург.

– Поезд через Возжаевку будет только утром. Так что погуляешь в следующий раз. Летчики дивизии ночью не летали уже около года. Прожекторов для посадки на аэродроме Возжаевка нет. Погода ухудшается. Доставить врача в Поздеевку доверяю только тебе.

Пока готовили для полета самолет У-2, пока ждали на аэродроме врача-хирурга, наступила темнота.

При подлете к аэродрому Возжаевка я увидел, что облака уплотнились, опустились ниже 199 м, и пошел дождь. В Возжаевке, около аэродрома, были три высокие точки – кирпичная труба банного комбината, водонапорная башня и парашютная вышка. Я хорошо помнил, где они находятся, обошел их и при свете ракет, освещавших часть аэродрома, аккуратно посадил самолет По-2.

В лазарете все было готово к операции. Аппендицит, забыл фамилию заболевшего командира эскадрильи, перешел уже в перитонит, но операция прошла успешно. Хорошему летчику спасли жизнь. Через полтора месяца после операции, когда я уже ехал в Липецк на учебу, в связи с ремонтом помещения лазарета всех больных перенесли в другое помещение. Была уже осень, стояла прохладная погода, и комэк этот простудился и умер от воспаления легких. Вот к чему приводит головотяпство.

Прослужив почти полгода в Маньчжурии, я приобрел охотничье ружье с удлиненными стволами, аккордеон. Командующий ВВС 12-й ВА маршал авиации Худяков подарил мне трофейный автомобиль «Форд-8», который пришлось подарить командиру дивизии. Осенью 1946 года я получил документы о направлении на Высшие Липецкие курсы и все приличные вещи оставил друзьям.

Перед отъездом из Возжаевки я пришел на аэродром забрать свой шлемофон с перчатками, которые находились в кабине моего самолета Як-7Б. В это время техсостав готовил самолеты к ночным полетам. Инженер полка инженер-майор Кашанов попросил меня облетать самолет У-2 для ночных полетов. Я согласился.

Погода была хорошая. Полетов на аэродроме не было. Я вылетел на этом самолете прямо со стоянки. Сделал небольшой круг, прослушал на разных оборотах работу двигателя. Разогнал самолет до нужной скорости и с высоты 50 м потянул ручку управления на петлю, с расчетом после петли, не увеличивая оборотов, посадить У-2 рядом со стоянкой самолетов и остановиться там, где стоял мой самолет. Все получилось так, как я задумал. Только после полета побледневший инженер полка взялся рукой за стабилизатор самолета, тот свободно ходит «вверх», «вниз», и показал мне небольшой болт, который должен крепить стабилизатор; но с болта слетела гайка, которая не была законтрена.

Вот так я закончил свою службу на Дальнем Востоке. А мог бы остаться там навсегда, так как подобных случаев в моих полетах было много.

5. Охотничьи рассказы

Хочу немного рассказать о жизни тех летчиков-дальневосточников 29-го Краснознаменного и 300-го истребительных полков, с которыми пришлось мне служить до войны, в военные годы и в первый послевоенный год.

Во-первых, по прибытии в январе 1939 года из училища летчиков в 29-й авиаполк, при встрече с командиром полка депутатом Верховного Совета СССР, в то время майором, Шалимовым В. М. получил напутствие: летчик должен заводить семью только тогда, когда полностью освоит свою профессию; когда будет летать днем и ночью, уверенно пилотировать, отлично стрелять по воздушным и наземным целям, свободно вести одиночный и групповой воздушный бой, летать «под колпаком» и в облаках, дослужится до звания капитана, и лишь тогда он может купить двуспальную кровать с никелированными шарами и жениться на красивой, нежадной девице. После этого вам будет предоставлена хорошая квартира в гарнизоне, и вы сможете долго и плодотворно служить Отечеству.

В жизни оно так примерно и получилось – отдельную, правда, не квартиру, а комнату в гарнизоне мне дали только в 1944 году, когда я получил звание капитана и должность заместителя командира истребительного авиаполка.

В довоенное и в военное время природа Дальнего Востока была дика и прекрасна. Нетронутые леса, сопки, распадки, долины и озера. Особенно очаровательной природа тех мест становилась летом и осенью. Населенные пункты и отдельные гарнизоны находились в живописнейших местах, на значительном удалении друг от друга. В долинах и лесах было изобилие дичи: козы, кабаны, изюбри, не говоря уж о волках, зайцах, енотах, белках... Реки и озера полнились разной рыбой и дичью – утками, гусями, даже лебедями. Летом все равнины покрывались множеством всевозможных цветов.

Находясь в таких условиях, когда подстрелить кабана или козла можно было запросто, нужно было только желание. Достаточно было отойти 2–3 км от гарнизона, и можно было встретить оленя, лису, зайца и даже медведя. Очень часты были случаи, когда на аэродромы прилетали и садились дикие утки и гуси, а в иной год даже дикие козы были частыми гостями.

...Осенью 1942 года на аэродроме Желтый Яр проводились учебные полеты. Летала одна или две эскадрильи на самолетах Як-7Б, руководил полетами заместитель командира 300-го *иап* майор Белоусов, недавно прибывший в полк. Самолеты по плану поднялись в воздух и ушли по маршруту, на аэродроме никакой техники не осталось и находилось лишь несколько человек. Вдруг из леса выскакивают две козы и бегут прямо на нас. На старте стояла рация с вертушкой, складные стул и столик с плановой таблицей полетов. Здесь же находился майор Белоусов – руководитель полетов и командир 2-й эскадрильи капитан Н. Беляев. Козы бегут на нас. Мы все схватились за пистолеты. Белоусов дает команду – «никому не стрелять», а сам из пистолета ТТ стал целиться. Козы пробежали около нас на расстоянии 50–70 м. Белоусов, двумя руками держа пистолет, выстрелил, и одна из коз упала. Он крикнул: «Никому не трогаться», – и сам побежал к упавшей козе. Не добежал он до козы метров 20–30, та вскочила и помчалась в лес. Белоусов свой пистолет к тому времени засунул в кобуру, и, пока вновь его доставал, коза была уже далеко. Он выстрелил вдогонку 2–3 раза – безрезультатно. Подошел к нам расстроенный, по лицу течет кровь, и говорит:

– Зря я вам запретил стрелять. Может, кто из вас и убил бы одну, окаянную. Вам-то мяса не надо, а у меня семья.

Действительно, мы были еще холостыми, питались в столовой по летной норме, а у него была жена и двое или трое ребятишек. Кровь по лицу у него текла потому, что он так усердно целился, что пистолет приставил к самому глазу и затвором при выстреле рассек себе бровь. Коза же упала не потому, что он в нее попал, а потому, что в момент выстрела она ногами попала на мокрую, еще не просохшую после дождя «бетонку».

Другая история случилась осенью. Шел морозящий дождь, и было прохладно. Моя эскадрилья в тот день была дежурной. Я поднялся перед рассветом. Было это где-то в сентябре – октябре 1942 года, на том же аэродроме Желтый Яр. Взяв свою «тулку» – двухствольное ружье тульского оружейного завода 16-го калибра, которое подарил мне брат Костя перед моим отъездом из Одессы на Дальний Восток, зашел на стоянку своей эскадрильи: самолеты дежурного звена были уже на месте, личный состав занимался своими делами, а я пошел к восточной границе аэродрома, неподалеку от которой находилось небольшое озеро.

Туда часто прилетали как местные, так и перелетные утки. Хорошо зная местность, я занял позицию и стал ждать лёта уток. Пришел я вовремя. Только расположился в ранее сделанном шалаше, как начался лёт. Через полчаса, когда уже стало светло, я забрал 5 добытых уток, зашел на стоянку эскадрильи и со своим инженером эскадрильи Тихоном Павловичем Титенком пошел на завтрак в столовую. На пути нам встретился заместитель командира полка майор Белоусов. Увидев ружье и уток, он спросил:

– Куда это ты несешь?

Я ему ответил, что несу в столовую, чтобы повар их зажарил. Белоусов с жаром стал доказывать, что повар в столовой хорошо уток не приготовит, а вот его жена может этих уток так сделать, что пальчики оближешь. Я его спросил:

– А к уткам что-нибудь будет?

– Конечно, будет, – отвечал он. – У меня есть денатурат, я его разведу, и мы посидим превосходно!

Я спросил Тихона Павловича:

– Доверим майору дичь?

Тихон Павлович убежденно подтвердил, что женщина приготовит уток всегда вкуснее, чем мужчина. У него жена была повариха. Замечу, что в то время в гарнизоне магазина не было, а в сельпо, которое было в деревне Желтый Яр, ничего не продавалось, кроме хлеба. Поэтому семьи офицеров питались чем Бог пошлет.

Днем, перед обедом, недалеко от штаба я с Титенком опять повстречал Белоусова и спросил:

– Как идут дела с ужином?

Белоусов сморщился и жалобным голосом пытался нас разочаровать:

– Знаете, ребята, когда жена ощипала этих уток, они оказались маленькими-маленькими. Но вы все равно... приходите вечером.

Тихон Павлович молчит, опустив голову, а я громко сказал, что в 19 часов мы придем. Когда Белоусов отошел, Тихон Павлович категорически сказал, что к Белоусову не пойдет: у того много ребятишек, и они, наверное, уже все съели.

– По себе знаю, – добавил он.

У Тихона Павловича было десять детей, все сыновья от трех до 15 лет. Они с началом войны были эвакуированы в Сибирь, в Хакасию, куда были отправлены все семьи офицеров и сверхсрочников 300-го полка.

В 19 часов, прихватив с собой командира 2-й эскадрильи Колю Беляева, мы пришли к Белоусову. Белоусов жил в двухквартирном домике для начальства. Таких домиков в гарнизоне было два. Остальные офицеры и солдаты жили в землянках, построенных заключенными одновременно с аэродромом, сданным в эксплуатацию осенью 1941 года.

Белоусов засуетился, выставил на стол тарелки, рюмки, вилки, графин с выпивкой и т. д. Его жена принесла небольшую сковороду с картошкой и мелко нарезанными кусочками утки. Выпили по рюмке разведенного спирта. Спирт был очень сильно разбавлен и имел крепость не более 10–15%. Н. Беляев и спрашивает:

– Где же спирт? Где утки? Ты же говорил, что убил пять уток.

Тогда Белоусов и говорит, что перед нашим приходом его ребятишки самовольно съели уток, а со спиртом он просчитался – жена наняла двух стариков пилить дрова за два стакана спирта, а они выпили почти всю двухлитровую бутылку.

Вот такая история получилась со «званным ужином». Мы поблагодарили хозяина за хлопоты и угощение и пошли в столовую ужинать.

После «званого ужина» прошло 10–15 дней. Моя эскадрилья снова была дежурной. Был осенний день, низкая облачность цеплялась за верхушки деревьев, моросил холодный мелкий дождь. Была пора перелета гусей и уток, когда они большими и малыми стаями с севера тянулись на юг. Аэродром Желтый Яр находился как раз в полосе миграции птиц, которые около месяца, днем и ночью, пролетали стаями с клекотом и гоготом.

Аэродром представлял собой две бетонные полосы, соединенные в виде буквы «У». С севера и востока аэродрома находились два небольших продолговатых озера. Западнее, в километре от аэродрома, с севера на юг протекала речка Вира, шириной немного больше

посадочной полосы. В сырую, дождливую погоду, особенно при ограниченной видимости, перелетные птицы ВПП часто принимали за озеро и иногда садились стаями прямо на них.

Дежурный по стоянке самолетов знал, что в случае посадки птиц на аэродроме он должен срочно докладывать командиру эскадрильи. Он это и выполнил, когда неподалеку от стоянки самолетов приземлились пять гусей. Я взял винтовку ст. сержанта Рубцова, которая была хорошо пристреляна и без штыка. Сев в старт, я сказал солдату-шоферу, чтобы он поехал вокруг стаи севших гусей, постепенно сокращая радиус. Стартером в авиации в то время называли автомобиль, на котором была смонтирована штанга для вращения самолетного винта. На оси винта находился храповик. Стартер подъезжал к стоящему самолету, техник или механик соединял штангу стартера с храповиком винта. Шофер, по команде «пуск» переключив мотор на штангу, вращал винт самолета, и, как только мотор давал вспышку и винт начинал вращаться, штанга стартера автоматически выходила из зацепления, и шофер задним ходом отъезжал от самолета.

Сев с винтовкой в старт, я медленно по кругу стал сближаться со стаей гусей, и когда на дальности 60–80 м, соблюдая безопасность, я выстрелил в шею самого большого гуся, он остался на месте, а остальные гуси сделали пару кругов и вновь сели недалеко от полосы. Продолжая маневрировать на стартере, я убил трех крупных гусей.

На стоянке дежурный доложил, что меня на КП вызывает командир полка. Там я встретил командира полка К. Михайлова, начальника штаба полка майора Лупшу, зам. командира полка майора Белоусова и командира 2-й эскадрильи Н. Беляева. Докладчик доложил командиру полка, чем занимается личный состав моей эскадрильи, а также доложил, что убил трех гусей. Он приказал показать трофеи. Гусей притащили на КП, и все стали восхищаться: какие крупные и хорошие гуси. Зная, что у всех присутствующих есть иждивенцы, самого большого гуся я подарил командиру полка. Второго отдал начальнику штаба. Третьего гуся подержал в руках и отдал командиру 2-й эскадрильи, сказав:

– Проверим, как приготовит этого гуся твоя молодая жена и как будет угощать нас.

Майор Белоусов, надевшийся, что третьего гуся я отдам ему, заметно расстроился. При выходе из землянки он ногой пнул гуся и сказал:

– Разве это гусь – это гусенок.

...В полку и в дивизии я слыл отличным стрелком и хорошим охотником. 2 октября 1942 года командир полка майор Михайлов пригласил меня на охоту вместе с инженером эскадрильи Тихоном Павловичем Титенком. Почему я помню, что 2 октября? Потому что 2 октября 1936 года меня зачислили курсантом высшей школы летчиков и со 2 октября у меня пошел срок службы в Красной Армии.

Михайлов как командир полка приказал выделить автомашину, на которую погрузили небольшую лодку. Погода была чудесной. Безоблачно, видимость более 10 км. Ветра не было – штиль. Правда, температура воздуха была около нуля градусов, трава и земля были покрыты инеем. С собой у нас были винтовки и рюкзаки с небольшим запасом провизии; мы ехали денька на два. Все это происходило в 300-м *иап*, во время базирования на аэродроме Желтый Яр. Мы должны были по бездорожью доехать до речки Икура, что в 3 км от аэродрома. На лодке перебраться на другой берег, а там... За Икурой на сотни километров не было никаких поселений, одна лишь нетронутая тайга.

Переправившись на другой берег Икуры, мы лодку вытащили на берег, а шоферу-солдату приказали, чтобы завтра в 12.00 был на этом же месте. Пройдя с километр от речки, на расстоянии 200 м, я увидел козла, который медленно бежал в сторону лесного массива. Я прицелился и выстрелил из винтовки, взяв необходимое упреждение. А упреждение я брал при стрельбе по козам независимо от ракурса на длину прыжка. Целился в точку приземления козы, и в момент, когда та начинает прыжок, я нажимал спусковой крючок. Когда коза после прыжка приземляется, то встречается с пулей, которая была направлена в точку ее приземления. Вот такая у меня была технология стрельбы. Тогда же, после моего выстрела, коза уже не прыгала, и я ее не видел.

Перезарядив винтовку, я пошел на поиск козла. В районе его предполагаемого падения была сухая трава высотой в метр и редкий кустарник такой же высоты. Я бродил там минут пять и, наконец, увидел в траве большого козла. Я добил его. Ко мне подошли К. Михайлов и Т.

Титенок. Время было уже часов 15, и мы решили сделать привал. Немного перекусили, солнце клонилось к лесу, и мы стали готовить место для ночлега.

Неподалеку от места нашей стоянки на берегу сели несколько тетеревов. Подойдя к ним на расстояние 70–80 м, я выстрелил, и один косач упал. Решили косача сварить, а у козла взять и зажарить печенку.

Я собирал и таскал к месту стоянки сушняк. Титенок ломал сушняк на дрова, так как у нас не было топора, а Михайлов принялся варить суп и жарить печенку.

Скоро Михайлов сварил из косача суп и уже заканчивал жарить козлиную печенку. На тряпке разложили стаканы и закуску. Наступала темнота. Тихон Павлович, ломая сучья, случайно ударил сучком по рюкзаку К. Михайлова и разбил находящийся там термос, полный спирта. Спирт из термоса вытек, и хорошее настроение, которое было перед ужином, испарилось вместе со спиртом.

На скоростях мы поели и стали готовиться спать. На Дальнем Востоке в октябре ночью уже холодно, так что мы всю ночь вертелись у костра. Разговор после разбитого термоса не клеился. Договорились только, что если больше ничего не уьем, то мы с Тихоном Павловичем отрезаем себе одну заднюю ногу, а все остальное отдаем своему командиру.

Утром поднялись рано, съели по кусочку печени, выпили чая и пошли в направлении аэродрома. Отойдя 400–500 м, я увидел стайку из 5–6 коз на опушке леса. Как главный охотник, решил выйти по пади в тыл козам, а друзьям сказал, чтобы минут через 10, не ранее, пошли прямо на коз, тогда козы обязательно побегут в мою сторону. Только я спустился в падь, как услышал один и второй выстрел. Стрелял Михайлов. Козы, конечно, от нас ушли, а Михайлов честно признался в своем умысле: если Пепеляев убьет еще одну козу, то ему придется тащить ее до лодки. Вы же понимаете, что одну козу тащить по очереди с Титенком гораздо легче, чем каждому нести по козлу...

Я же договорился заранее, что буду стрелять и убивать дичь, а вот таскать добычу не буду.

В 1945 году 300-й иап стоял на аэродроме Бабстово в Еврейской автономной области, недалеко от границы с Китаем, где река Сунгари впадает в Амур. Летом 1945 года, после разгрома немцев, большое количество войск перебрасывали с запада на восток, на войну с японцами. С целью проверки боевой готовности частей 254-й *иап* прибыли два инспектора ВВС: полковник Н. Храмов¹ и майор, фамилию которого я не помню. Командир 254-й дивизии вызвал меня и дал задание слетать на аэродром Надеждинское на реке Вире и привезти свежей рыбы, чтобы угостить летчиков-инспекторов из Москвы. Я в то время был летчиком-инспектором дивизии. Мне подготовили самолет У-2 и две снаряженные пашки с тротилом, то есть дымпатроны для учебных бомб «П-40». На эту «рыбалку» со мной полетел техник звена управления дивизии ст. техник-лейтенант С. Приказчиков. На аэродроме Надеждинское находилась для охраны имущества армейская команда из 5–6 человек во главе со старшиной Машуней. По прилете на аэродром мы с Приказчиковым взяли две бомбы со взрывателями, снаряженные инженером по вооружению капитаном Шабловым, и пошли к реке. Я сел в лодку с одной бомбой и поплыл к яме, где должен был взорвать это устройство. Лодка рассохлась и сильно текла. Приказчиков стоял на берегу, недалеко от места взрыва, и ждал, когда я подплыву и брошу бомбу. В лодке набралось много воды, и я пристал к берегу. Воду из лодки мы вычерпали, но решили, что бомбу подожжет и бросит с берега Приказчиков, а я с лодки буду собирать рыбу. Готовясь сесть в лодку, я услышал взрыв, но не в воде, а рядом, за кустами. Выскочил из лодки, подбежал к месту взрыва и увидел страшную картину. Приказчикова разорвало на куски, а его останки и лоскуты одежды болтались на кустах. Меня охватило нехорошее чувство утраты, горечи и страха. Я выскочил на высокий берег реки, там стоял солдат из комендатуры. Отправив его за старшиной, я опять прибежал к месту катастрофы. С прибытием старшины Машуни солдаты притащили небольшой ящик, в который мы сложили то, что осталось от Приказчикова. Занесли ящик в землянку и хорошо закрыли от

¹ Храмов Николай Иванович (1913–1950) – Герой Советского Союза, полковник, начальник отдела Управления боевой подготовки истребительной авиации ВВС.

разного зверья.

По прилете на аэродром Бабстово я подробно доложил обо всем случившемся командиру дивизии, который, соответственно, письменно доложил командующему. На другой день останки Приказчикова привезли и похоронили. Меня же наказали: сняли с должности, объявили строгий выговор и назначили заместителем командира 300-го авиаполка. Так трагически закончилась одна из глупейших рыбалок. После чего я в жизни рыбу не глушил и никому этого делать не разрешал.

Я описал некоторые случаи на рыбалке и охоте, свидетелем и участником которых был. Всего, конечно, не опишешь, ведь на охоте и рыбалке, особенно дальневосточной, происходило и происходит много смешных и трагических случаев. В целом же охота и рыбалка – интересный и увлекательный вид отдыха, подчас превращающийся в тяжелую работу. Нередки были и комичные ситуации.

...Возвращались мы однажды вечером с охоты с моим комэском, когда еще служили в Поздеевке. Я убил одну утку, а он ничего. Подходя к деревне, недалеко от аэродрома, увидели – женщина гонит домой гусей. Мой командир спрашивает крестьянку:

– Сколько стоит гусь? Она отвечает:

– Белый 20, серый 30 рублей.

Долго не раздумывая, он стреляет серого гуся и отдает женщине 30 рублей. Она взяла деньги и принялась благодарить, а мой комэск говорит:

– Теперь-то жена поверит, что я действительно был на охоте.

При прощании я усилил эту достоверность, отдав ему свою утку, так как одна утка мне была ни к чему.

Вот такие случаи бывали на охоте 60 лет назад. Сейчас же, говорят, на Дальнем Востоке не то что козла или изюбря, а даже зайца редко встретишь. Я же ружье не держал в руках с 1952 года. То же советую и другим, чтобы сохранить что-то своим потомкам, а если уж очень хочется пострелять и проверить свои способности, есть для этого тир и стенды.

6. Начало реактивной эры

В Липецк я прибыл в конце октября 1946 года. Интересно отметить, что это был первый послевоенный набор летчиков, имевших боевой опыт в Отечественной войне на уровне командиров и начальников штабов авиаполков, поэтому степень подготовки слушателей была определена как Высшие летно-тактические курсы усовершенствования командиров авиачастей ВВС.

Не помню, сколько слушателей было в наборе, но хорошо помню, что все слушатели были участниками Великой Отечественной войны и 76 человек из них были Героями Советского Союза.

Так как все слушатели набора ходили в форме и с орденами – ордена тогда были в почете, и за них платили деньги, – то в учебных классах, в столовой и в общежитии слышался приятный звон металла наград.

За год учебы на Липецких курсах я много познал в теории и практике военного дела. Узнал, как должен работать командир и штаб авиаполка на различных этапах проведения наступательной и оборонительной операции фронта. Более глубокие знания были получены в аэродинамике, самолетовождении, теории воздушной стрельбы и бомбометании, в изучении новых приборов спецоборудования. Фундаментально изучалась тактика ВВС – оценка обстановки, принятие решения, его выработка и другие вопросы командира и штаба авиаполка. Изучали, как всегда, краткий курс истории ВКП(б).

Полетами занимались мало, так как летчики-слушатели имели гораздо больший опыт в полетах, чем инструкторы-летчики Липецких курсов. На курсах за 1947 год я налетал 36 часов, совершил 71 посадку.

Липецк изменил и мое семейное положение. Весной 1947 года я встретил ту, которую искал. Узнал ее сразу, как только встретил. Мы знали друг друга еще в Одессе, она жила в одном доме с моим братом и сестрой. Но там я знал ее девочкой, а здесь, в Липецке, это была стройная девушка с прекрасными, как ясное небо, глазами и роскошными косами цвета спелой

пшеницы. Отец ее, К. Файерман, главный инженер Одесской авиашколы, погиб летом 1937 года во время полетов. Волею судьбы моя любовь оказалась в Липецке, так как мать ее Р. Неверова была липчанкой. По окончании Липецких курсов, осенью того же года, к новому месту службы я уехал уже вдвоем с женой и больше с ней не расставался, за исключением командировок. До 1962 года кочевала моя Майя Константиновна по авиационным гарнизонам – сначала с родителями, затем со мной и детьми. Уже 58-й год живем мы в мире и согласии.

Назначение получил в 324-ю Свирскую истребительную авиадивизию заместителем командира 196-го *иап*. Полком командовал подполковник В. Алексеев. Опытный, знающий свое дело и профессию офицер.

В декабре 1947 года, когда я прибыл к новому месту службы, мне сказали, что должность моя занята приказом командира дивизии. При встрече с командиром дивизии я попросил, чтобы на моем предписании, согласно которому я назначен на должность приказом главкома ВВС, написали отказ. Этого командир 324-й авиадивизии полковник П. Сукачев не сделал, и я приступил к выполнению обязанностей заместителя командира 196-го *иап*.

Полк базировался на полевом аэродроме Волосово, 8 км южнее Лопасни – ныне город Чехов. Штаб казармы, столовая и другие временные постройки размещались рядом с аэродромом. Аэродромно-технический батальон со своими службами располагался в деревне Волосово.

Солдаты и сержанты срочной службы размещались в казармах на аэродроме, а офицеры полка и батальона со своими семьями в 8 или 9 деревнях, расположенных вокруг аэродрома. Я с молодой женой первое время жил в штабном корпусе, в комнате для учебных пособий. С отъездом из Волосова жены погибшего накануне офицера я с женой переселился в дом к «тете Насте», где освободилась комната размером 2,5 x 3,5 метра.

Интересно отметить, что в декабре 1947 года, вскоре после нашего приезда в Волосово, произошла денежная реформа и большая часть тех денег, которые я получил по окончании Липецких курсов, порядка 8 тысяч рублей, была потеряна.

196-й авиаполк в то время имел на вооружении самолеты Яковлева разных модификаций, вплоть до тяжелых металлических самолетов Як-9 с моторами М-107ф и реверсивными винтами. Полк проводил войсковые испытания десяти машин с такими винтами. При проведении войсковых испытаний этих машин форсированные моторы М-107ф быстро выходили из строя, и эти самолеты, не закончив испытаний, из полка забрали.

Я хочу обратить внимание на такой приметный вопрос, который, на мой взгляд, имел существенное влияние на всю дальнейшую деятельность ВВС. Речь идет о постановлении ЦК и советского правительства по борьбе с аварийностью в ВВС, вышедшем в начале 1948 года. После выхода этого документа командование ВВС Советской Армии по каждому летному происшествию принимало исключительные, прямо-таки драконовские меры. Особенно доставалось командирам полков и авиадивизий. За происшествия в частях ВВС, иногда даже не связанные с полетами, командиров наказывали вплоть до увольнения из армии.

Боясь строгого наказания за летные происшествия, командиры подразделений, частей и соединений пошли по пути сокращения полетов и упрощения упражнений курса боевой подготовки. В результате летный состав частей ВВС стал не столько поддерживать, сколько терять выучку и навыки в пилотаже, стрельбах, воздушном бое, групповой слетанности и вообще в боевом применении.

Кроме того, тепличные условия в обучении и боевой подготовке летчиков совпали с периодом переучивания авиаполков на реактивную технику. По опыту боевой подготовки 196-го авиаполка я могу твердо сказать, что летный состав за период 1946–1950 годов в боевой подготовке деградировал.

Из своей летной биографии хочу привести пример боязни наказания летчика за возможное летное происшествие.

Летом 1948 года 196-й авиаполк базировался на аэродроме Кубинка. После ремонтных работ я облетывал пятибачный металлический самолет Як-9. Находясь в зоне, самолет словно не хотел «красиво» выполнить ранверсман – фигуру высшего пилотажа. На третьей попытке, чисто выполнив ранверсман, самолет вошел в перевернутый штопор. Фонарь залило маслом. Я повис на ремнях, открыл подвижную часть фонаря. Из кабины полетел мусор и пыль, вырвало

планшет с картой. Зная, как выводить самолет Як-9 из перевернутого штопора, я поставил рули на перевод самолета из перевернутого штопора в нормальный штопор. Я помнил, что для вывода самолета Як-7 из перевернутого штопора нужно иметь высоту 2000 м. Мой же самолет металлический и тяжелый, может потерять больше высоты, поэтому я сомневался, хватит высоты для вывода из штопора или нет. Характерно, что во время штопора я думал не столько о спасении жизни, сколько о том, как меня будут ругать, склонять и в конце концов выгонят из армии. Но этого, к моему счастью, не произошло, так как на высоте около 600 м самолет перешел в нормальный штопор, меня прижало к сиденью, и на высоте 150–100 метров я вывел самолет из штопора и благополучно посадил на своем аэродроме. Думаю, что это характерный пример психологии летчика того времени.

Летом 1948 года 196-й *иап* перешел на самолет Як-15, который отличался от поршневого Як-3 только тем, что имел реактивный двигатель и, соответственно, другие приборы для контроля его работы. Летчики изучили инструкцию по эксплуатации и технике пилотирования Як-15, и через неделю все уже летали самостоятельно.

Сентябрь – октябрь полк занимался боевой подготовкой на самолетах Як-15 и подготовкой к воздушному параду над Москвой 7 Ноября.

Воздушные парады проводились, как правило, 3 раза в год. Подготовкой и проведением парада руководил командующий ВВС Московского военного округа, в то время генерал-лейтенант авиации В. Сталин, требовательный и жесткий военачальник, имевший большие возможности. Авиационные полки, участвующие в параде, перебазировали на подмосковные аэродромы, чтобы меньше зависеть от погоды. Наши самолеты Як-15, участвующие в параде, перед вылетом выстраивали на взлетной полосе, чтобы обеспечить быстрый взлет группы и не тратить горючее на выруливание.

Боевой порядок предписывал истребительным авиаполкам следовать в колонне звеньев по три самолета, на дистанции 500 метров, высоте 300 метров, на скорости 750 км/час. Полки в колонне звеньев (как правило, по 30 самолетов) на исходный пункт маршрута выходили в заданное время 5 секунд. На последней прямой, от Крюкова до Красной площади, ведущий каждой колонны устанавливал необходимую и постоянную скорость, чтобы облегчить следующим сзади звеньям задачу держать дистанцию, а самому пройти Красную площадь секунда в секунду, на удалении 50–60 метров от Мавзолея.

Выполнив полет по парадному маршруту на самолетах Як-15, 196-й *иап* производил посадку на аэродроме Теплый Стан, там заправлял самолеты горючим и вновь перелетал в Кубинку.

В январе 1949 года поступила команда – получить новый реактивный самолет Ла-15. Появились специалисты, знающие эту машину. Пришел приказ командующего ВВС МВО генерала В. Сталина переучить личный состав 196-го *иап* на самолеты Ла-15 и принять участие в Первомайском параде.

Закипела работа по изучению самолета, его двигателя, оборудования, правил эксплуатации. Собирали самолеты Ла-15 в Кубинку, перегоняя с завода в г. Горьком, из НИИ ВВС, из Чкаловской по одному или по два самолета. В марте 1949 года на аэродроме Кубинка было около десятка Ла-15.

Начались самостоятельные полеты, соблюдая субординацию – от старшего к младшему. Так как самолет Ла-15 официально не был принят на вооружение ВВС, то командиру 196-го авиаполка полковнику А. Шишкину² была поставлена задача: одновременно с подготовкой к параду группе летчиков совместно с летчиками МАП и НИИ ВВС провести войсковые и государственные испытания самолета Ла-15.

Два летчика из 196-го полка, я и капитан А. Бабаев³ – командир эскадрильи, летчик из

² Шишкин Александр Павлович (1917–1949) – Герой Советского Союза, полковник.

³ Бабаев Александр Иванович (1923–1985) – Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации.

НИИ ВВС подполковник А. Кочетков⁴ и летчик МАП, фамилию которого я не помню, выполняли полеты по программе НИИ ВВС. Летный состав полка летал по программе войсковых испытаний и готовился к воздушному параду 1 Мая.

В одном из полетов, при подготовке к параду в колонне звеньев, на подходе к Москве, загорелся самолет Ла-15 моего ведомого штурмана полка капитана К. Зотова. Зотов катапультировался благополучно. Самолет разбился. При приземлении с парашютом его первые слова были:

– Теперь-то, наверное, Красное Знамя дадут.

Он высказал это майору КГБ, который оказался на месте приземления. А на другой день в газете «Сталинский сокол» был напечатан приказ о награждении капитана Зотова, совершившего первым в мире вынужденное катапультирование из боевого самолета, орденом Красного Знамени.

Константин Зотов в своем роде был интересным человеком: консервативным и своеобразным в делах и поступках. Это был представитель старшего поколения советских летчиков. На войне не был, но очень хотел быть человеком заметным. В сравнении с другими летчиками очень древний, закончивший школу пилотов еще в 1932 году. Образование его осталось на уровне ЦППШ (церковно-приходской школы). Мыслил своими категориями, поэтому многие годы оставался капитаном.

В 1947 году, после воздушного парада, он побывал на приеме участников парада в Кремле, чем очень гордился. Как-то молодые летчики попросили его рассказать о кремлевском приеме. Дело было на аэродроме Волосово, и он стал рассказывать. Как участников парада 1947 года приветствовал сам И. В. Сталин. Как он внимательно рассматривал красоту кремлевского убранства. Взял в руку палочку, присел на корточки и на земле стал чертить и рассказывать, где сидели за столами летчики, где руководители партии и правительства, в какой палате. Летчики стояли вокруг Зотова и смотрели, что он рисует. Когда он палочкой нарисовал и показал, где сидел т. Сталин, один шутник из молодых летчиков ему тихонько на ухо и говорит:

– Товарищ капитан, а вам не кажется, что вы раскрываете государственную тайну?

Зотов прекратил чертить, изменился в лице, не поднимаясь, посмотрел снизу на молодых летчиков. Все замолчали. Он, по всей вероятности, подумал, что действительно разглашает тайну. Быстро стер то, что рисовал на земле, и произнес

– Я думаю, что здесь все коммунисты.

Поднялся и хотел уходить, но летчики со смехом его убедили, что тайны никакой нет и они просто пошутили.

Вот какой комичный случай был в 196-м авиаполку с Костей Зотовым. Так его звали за глаза и старшие, и младшие сослуживцы.

После Первомайского парада 196-й полк продолжал полеты по программе войсковых и государственных испытаний самолета Ла-15 и начал подготовку к показательным полетам на предстоящем праздновании Дня Воздушного Флота СССР. Я готовил индивидуальный пилотаж на Ла-15. Капитан А. Бабаев пилотаж звеном (3 самолета Ла-15). Герой Советского Союза А. Билюкин⁵ – воздушный бой пары Ла-15 на пару.

В июне 1949 года при выполнении пилотажа в зоне погиб летчик старший лейтенант Загорец. В конце июля погиб командир 196-го *иап* Герой Советского Союза полковник Александр Павлович Шишкин. Полковник А. Шишкин прибыл командиром 196-го *иап* в марте 1948 года на аэродром Волосово, сменив подполковника В. Д. Алексеева. Требовательный, жесткий командир, он, с моей точки зрения, иногда был груб и резок с подчиненными. Это был, безусловно, энергичный и деловой человек, на первом плане у него всегда была служба и работа. Был он небольшого роста, очень подвижен и быстр в решениях и действиях. Во многом стремился подражать своему командующему В. И. Сталину, с которым

⁴ Кочетков Андрей Григорьевич (1908–1990) – Герой Советского Союза, полковник-инженер, заслуженный лётчик-испытатель СССР.

⁵ Билюкин Александр Дмитриевич (1929–1966) – Герой Советского Союза, полковник.

связывала его долгая служба и боевая дружба: с ним он прошел почти всю войну. С друзьями и товарищами А. Шишкин был дружелюбен и общителен, но, казалось, для него не существует жизни вне аэродрома. Он очень любил футбол, был болельщиком, организатором и шефом полковой футбольной команды. Главное же, Александр Павлович очень любил летать. Выполняя пилотаж в зоне на самолете Ла-15, А. П. Шишкин попал в штопор. Вывести самолет из штопора летчик не сумел. На высоте 200–300 м он катапультировался, но парашют наполниться воздухом не успел...

Техника вывода реактивного Ла-15 со стреловидным крылом намного отличалась от техники вывода из штопора самолетов «Як» и «Ла» с поршневым двигателем. Инструкции по выводу самолета из штопора не было, и полковник А. П. Шишкин погиб, не разобравшись в том, как нужно правильно выводить самолет Ла-15 из штопора. Уверенно пишу об этом, поскольку за несколько дней до катастрофы мы спорили с ним по этому предмету.

А самолет Ла-15, как и другие реактивные самолеты со стреловидным крылом и высоко расположенным стабилизатором на хвостовом оперении, необходимо выводить не отдачей вперед ручки управления, как на поршневых самолетах, так как рули глубины таких самолетов на штопоре затеваются килем и рулем поворота, поэтому останавливать вращение нужно рулем поворота и, когда вращение прекратится, отдавать от себя ручку управления для набора необходимой скорости. Кроме того, из-за малой эффективности рулей реактивные самолеты из штопора на высотах более 5000 метров не выходят.

После двух катастроф самолета Ла-15 в 196-м полку командующий ВВС МВО В. Сталин полеты на Ла-15 запретил, а самолеты Ла-15 были переданы в части ПВО страны.

С убытием в декабре 1949 года из Кубинки в Китай 29-го *гв. иап*, в состав 324-й *иад* вошел 32-й *гв. иап* из Брянска, бывший полк асов, которым некоторое время командовал во время войны В. Сталин. Командиром полка был подполковник С. Долгушин⁶, Герой Советского Союза, замечательный человек и отличный боевой летчик. Меня перевели в 32-й *гв. иап* его заместителем.

Летчики 32-го *гв. иап* в короткий срок переучились на самолеты МиГ-15 и приступили к плановым полетам учебно-боевой подготовки и подготовке к майскому параду. В 1950 году я много работал по обучению летчиков полка полетам днем и ночью в сложных метеоусловиях. Кроме того, готовил с капитаном В. Лапшиным «встречный пилотаж» на самолетах МиГ-15 в День Воздушного Флота СССР, который из-за плохой погоды тогда не состоялся.

7. Командировка

Как я попал в Корею? В октябре 1950 года, оставаясь за командира 32-го *гв. иап*, я руководил ночными полетами. В конце полетов мне доложили, что погода начинает ухудшаться – с запада движется туман. Я на МиГ-15 вылетел на разведку погоды и увидел, что Москва-река закрыта туманом и туман скоро закроет аэродром. Я дал команду – «всем посадка» и сам стал строить заход на посадку. Перед третьим разворотом выпустил шасси. Увидел на щитке зеленые огоньки, что значит – шасси выпущены, кран уборки шасси поставил в нейтральное положение, как рекомендовалось инструкцией летчику по эксплуатации самолета МиГ-15. При выравнивании самолета, когда он вошел в полосу освещения, по радио настойчиво требовали от меня уйти на второй круг, но ни разу не передали, что шасси самолета убраны.

Не зная, что у самолета убраны шасси, и помня, что аэродром закрывает туманом, я решил садиться, так как полоса была свободна. Когда самолет «провалился» на посадке, я понял, что шасси убраны. Поставил кран на выпуск и нажал на левую педаль, чтобы сдернуть самолет с бетона. Но самолет уже хорошо горел, и пожарные его потушить не смогли.

Мне дали строгое взыскание, и при формировании полков 324-й дивизии для отправки в Корею меня назначили командиром 196-го авиаполка, который в составе этой дивизии должен

⁶ Долгушин Сергей Федорович – 1920 г. рожд., Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации.

был убыть на восток. Кроме того, в инструкцию летчику по эксплуатации самолета МиГ-15 внесли изменение, чтобы кран уборки шасси после их выпуска в нейтральное положение не ставили, а также на шасси поставили лампочки, чтобы ночью было видно, выпущены шасси или нет.

В середине октября 1950 года, по договоренности правительств Советского Союза, Китая и Кореи, командование ВВС Советской Армии приняло решение направить в Китай 324-ю истребительную авиационную дивизию, для переучивания на самолетах МиГ-15 корейских летчиков.

В состав 324-й дивизии вошли 176-й гвардейский и 196-й истребительные авиаполки с частями обслуживания. Командир дивизии полковник Кожедуб. Командир 176-го *гв. иап* подполковник Кошель. Командир 196-го *гв. иап* подполковник Пепеляев.

Было приказано в короткий срок сформировать два истребительных авиаполка, штаб и управление дивизии, а также части специального и материального обеспечения. Формирование двух полков проводилось из личного состава трех авиаполков, которые базировались на аэродромах Кубинка, Теплый Стан и входили в 324-ю авиадивизию прежнего состава. Летный состав формируемых полков разрешено было набирать только из добровольцев трех полков, за исключением летчиков-пилотажников, принимавших участие в показательных полетах. Я формировал три эскадрильи 196-го полка из летчиков-добровольцев 196-го и 32-го гвардейских авиаполков.

Нужно сказать, все прекрасно понимали, для чего формируется дивизия и полки и чем они будут заниматься в командировке. Большинство летчиков не проявляли большого желания ехать в командировку, так как уже знали, что такое война. Лично я знал, что в Корею идет война, и ехал в командировку с большим неподдельным желанием. Во-первых, я был твердо уверен в своей личной готовности как летчика-истребителя, как воздушного бойца. Во-вторых, я знал и всегда помнил, что прошедшая Отечественная война лично меня коснулась очень мало. Большинство моих сверстников-летчиков, хороших друзей и товарищей, в том числе и мой родной брат Костя, погибли в воздушных боях этой войны. Поэтому я был обязан перед светлой памятью погибших друзей, а также перед государством, которое сделало меня летчиком, затратив немалые средства, рассчитаться и отдать долг за все то, что для меня было сделано.

Я без раздумья дал согласие ехать в Корею. Во-первых, всю Великую Отечественную войну, проходя службу на Дальнем Востоке, я стремился попасть в действующую армию. Во-вторых, я должен был реабилитировать себя после ночной аварии МиГ-15, в которой себя не винил.

Летчиков 32-го гвардейского и 196-го авиаполков я знал неплохо, так как служил в 1948–1949 годах в 196-м, а в 1950 году в 32-м гвардейском полку. Знал их подготовку, знал каждого в лицо, поэтому мне нетрудно было подобрать 30 человек добровольцев, что я и сделал в течение трех-четырех суток.

После обстоятельных бесед и разговоров были подобраны командиры эскадрилий, с которыми познакомился новый командир авиадивизии И. Н. Кожедуб и утвердил их кандидатуры, также утвердил эти кандидатуры командир дивизии полковник В. А. Луцкий⁷, Герой Советского Союза, замечательный летчик и человек, хороший командир и организатор, командир 324-й *иад* до переформирования.

Командирами эскадрилий 196-го *иап* были утверждены:

1-я *иаэ* – капитан Николай Антипов;

2-я *иаэ* – капитан Борис Бокач;

3-я *иаэ* – капитан Николай Шеламонов.

Утверждены также были:

заместитель командира авиаполка – майор Пронин;

зам. по политчасти – подполковник П. Докучаев;

штурман авиаполка – капитан П. Ткацкий;

⁷ Луцкий Владимир Александрович (1918–1976) – Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации.

начальник ВСС (воздушно-стрелковой службы) – капитан Н. Кирисов;
старший инженер полка – инженер-капитан Ф. Кругляков;
начальник штаба полка – майор И. Тонкий.

Все перечисленные товарищи принимали активное участие в подборе людей и формировании подразделений и штаба полка. Почти 90% летного состава полка были участниками Отечественной войны и имели некоторый опыт воздушных боев на поршневых самолетах. Командиры авиаэскадрилий сами подбирали в свои подразделения летчиков-добровольцев.

Сформированные экипажи, звенья, эскадрильи, технический состав под руководством молодого энергичного инженера авиаполка инженер-капитана Ф. Круглякова разобрали 31 самолет МиГ-15. Каждый самолет разместили в самолетном ящике. Ящики погрузили на железнодорожные платформы и под охраной сопровождающей команды отправили в Китай за 10–15 дней до убытия основной группы личного состава дивизии.

Чтобы меньше тратиться на дальнюю поездку, личный состав авиадивизии не стали одевать в гражданское платье, а просто сняли со всех солдат и офицеров погоны, петлицы, знаки различия, так что внешне все мы враз стали выглядеть не военнослужащими, а, в лучшем случае, демобилизованными воинами.

За день-два до отъезда личного состава на Корейскую войну в гарнизон Кубинка приехал командующий ВВС Московского военного округа генерал-лейтенант авиации В. И. Сталин. При встрече с командованием вновь сформированной 324-й истребительной авиадивизии командующий выслушал некоторых командиров о готовности к поездке в командировку. Произнес напутственную краткую речь. Говорил об ответственности, о патриотизме, интернационализме, о боевых традициях летчиков в Великой Отечественной войне. Снял с меня взыскание, заключавшееся в вычете 30% из оклада месячного содержания в течение 6 месяцев, наложенное им за ночную аварию МиГ-15.

Несколько слов о яркой и неоднозначной фигуре сына вождя.

В. И. Сталин, генерал-лейтенант авиации, вступил в должность командующего ВВС МВО в начале 1948 года. Приступив к работе, развернул бурную деятельность в решении задач боевой подготовки и боевой готовности частей ВВС округа. Заменял старые самолеты на новые. При нем начали приводить в порядок аэродромы округа: ремонтировать старые и строить новые взлетно-посадочные полосы (ВПП), обустраивать гарнизоны и городки. В. Сталин был строгий и эмоциональный человек. Бывал он жесток с нерадивыми, но справедлив. Искренне любил авиацию и летчиков.

Я помню случай, когда, вступив в должность командующего, он рано утром приехал на аэродром Теплый Стан и объявил боевую тревогу 176-му гвардейскому авиаполку. Оперативный дежурный полка лейтенант Молотов, получив сигнал боевой тревоги, действовал согласно боевому расписанию. Через пять-шесть минут на командный пункт прибыл дежурный по аэродрому лейтенант Рыков и доложил командующему о состоянии готовности аэродрома.

Личный состав 176-го гвардейского полка действовал по тревоге вяло и неорганизованно. Только через 30 минут на КП полка прибыл зам. начальника штаба майор Ворошилов. Командира и начальника штаба полка еще не было. Тогда командующий и говорит:

– Что же такое получается – собрались Сталин, Ворошилов, Молотов, даже Рыков, а в полку бардак. До сих пор нет ни командира полка, ни начальника штаба.

После тревоги, на разборе, командующий жестко поговорил с командованием полка. Сделал соответствующие организационные, другие выводы и убыл с аэродрома. Вскоре после этого случая полк принял майор Герой Советского Союза А. С. Куманичкин⁸.

Вот так оперативно, порой с юмором, решал многие задачи командующий ВВС Московского военного округа.

В. Сталин столь же страстно любил спорт и уделял этому увлечению много внимания. При личном его участии были созданы многие спортивные команды – футбольная, хоккейная, ватерпольная, конная и другие, которым он стремился создать условия для тренировок, и очень

⁸ Куманичкин Александр Сергеевич (1920–1983) – Герой Советского Союза, генерал-майор авиации.

многое сделал в строительстве спортивных сооружений, большинство из которых действуют до настоящего времени.

...Помню, как после одного торжественного собрания в штабе ВВС округа состоялся концерт, на котором выступали известные в то время артисты московских театров. Выступал на этом концерте и И. С. Козловский. И вот, когда спросили В. Сталина, что бы он хотел услышать в его исполнении, тот вместо «Ноченьки», которую часто исполнял Козловский, сказал «Темную ночь». А Козловский не исполнял, даже не знал этой песни военных лет. Получилась заминка, пока Козловскому писали слова этой песни и знакомили с мелодией. Только после этого знаменитый тенор исполнил песню по бумажке. Это вызвало бурю аплодисментов в зале, а Козловский впоследствии нередко пел эту песню.

После смерти Иосифа Виссарионовича Василия Сталина, как мне кажется, несправедливо осудили, посадили, и в 1962 году он умер.

...Из Кубинки мы выезжали рано утром. Недалеко от жилых корпусов по территории гарнизона проходила железнодорожная ветка. В тупике этой ветки и стоял состав из пассажирских вагонов, который подогнали ночью. Около вагонов толпились провожающие своих мужей и отцов женщины и дети. Пришла и моя жена с двухлетней дочкой Еленой. Расставание было нелегким, но и недолгим. Вещей у личного состава не было, за исключением сумок с летным или техническим обмундированием. В назначенное время, по команде, все разместились в вагонах, и поезд тронулся, оставляя на лесной просеке провожающих жен, детей, многие из которых видели своих мужей и отцов в последний раз.

В Китай мы прибыли где-то в конце ноября или начале декабря 1950 года, рано утром. Я сразу почувствовал специфический «запах Китая» – это запах растительного масла, на котором они готовят пищу. На железнодорожной станции Маньчжурия мы перешли из советских вагонов в китайские, и через несколько минут паровоз потащил наш состав в глубь китайской территории.

Я трижды бывал в Китае, три раза встречал там Новый год – 1946, 1951 и 1952-й.

В первый раз, в 1945 году, в августе – октябре месяце, в составе войск 2-го Дальневосточного фронта, в должности заместителя командира 300-го авиаполка 254-й истребительной дивизии принимал участие в войне с Японией.

Второй раз – с ноября 1945 года по март 1946-го в должности и. о. командира 300-го *иап* с задачей разведки войск американского полевого корпуса, который высаживался в портах Желтого моря после ухода из Маньчжурии советских войск. С прибытием частей 6-й гвардейской танковой армии в район Мукдена американцы из Китая отбыли.

И вот я в Китае в третий раз, теперь в составе 324-й истребительной дивизии в должности командира 196-го авиаполка, выполняя боевую задачу прикрытия от ударов с воздуха стратегических объектов КНДР и коммуникаций передвижения китайских и корейских войск на территории Северной Кореи.

Через пару-тройку дней наш поезд прибыл в город Дунфын. Чувствовалось, что в этом районе уже наступила зима, было холодно и снежно. Городок Дунфын находился недалеко от аэродрома, и там все было приготовлено для размещения, работы и жизни личного состава нашей дивизии. Здесь нас переодели в форму китайской армии. Офицерам полка выдали зимнюю форму одежды: шинель суконную горчичного цвета, китель такого же незабываемого оттенка, штаны хлопчатобумажные синие, шапку-ушанку с козырьком, кожаную светло-коричневую. Летчиков, кроме того, одарили хромовыми сапогами красного цвета. Все остальное, что необходимо было для работы и жизни, офицеры покупали в частных магазинах, которые, как и мастерские пошива одежды и обуви, появились мгновенно, с прибытием воинских частей. Впечатление такое, будто эти магазины нас ждали.

Через два-три дня в Дунфын, провинция Гирич, находящийся примерно в 200 км от корейской границы, прибыл эшелон с нашими самолетами. В полку началась работа по разгрузке, сборке, расконсервации вооружения самолетов.

Командир дивизии поставил задачу:

- собрать и облетать самолеты;
- обучить полетам на самолетах МиГ-15 корейских летчиков;
- нести боевое дежурство днем в готовности № 2 одним звеном МиГ-15;

– подготовить своих летчиков к боевым действиям днем в составе полка.

При убытии в Китай, командование ВВС СА обязало командира 324-й дивизии переучить 60 корейских летчиков на самолеты МиГ-15, после чего все самолеты МиГ-15 передать ВВС КНДР. Мне было известно, что для обучения корейских летчиков из 176-го гвардейского и 196-го полков должны взять нескольких летчиков. Из 196-го полка взяли моего заместителя майора Пронина. Как переучивали корейцев, на каких аэродромах, на каких самолетах, я не знаю. Помню только, что в мае или июне 1951 года, с получением 196-м полком новых самолетов МиГ-15 *бис*, мы свои старые самолеты МиГ-15 передали переучившимся летчикам корейской дивизии.

Запомнилось еще то, что в августе или сентябре 1951 года полк или два полка ВВС КНДР на самолетах МиГ-15 перебазировали на аэродромы Северной Кореи. Но американцы им работать не дали. Ночью бомбили и выводили аэродромы из строя. Поэтому полки КНДР вынуждены были вернуться на китайские аэродромы.

Находясь на аэродроме Дунфын, своим командирам подразделений и летчикам я поставил задачу:

- изучить район боевых действий;
- изучить летно-технические данные самолетов противника, их тактику действий;
- облетать каждому свой самолет, пристрелять оружие, проверить пилотажное и навигационное оборудование.

Основной задачей в подготовке летчиков я считал:

- моральную и физическую готовность;
- умение правильно и разумно маневрировать в воздушном бою, находить свое место при маневре группы;
- видеть и правильно оценивать обстановку в воздухе;
- в бою и после боя всегда помнить и знать общую ориентировку и не терять пространственное положение;
- научиться пилотировать самолет на всех высотах, особенно в воздушном бою, не глядя в кабину, за исключением особых случаев;
- не выходить самовольно из боя.

Достичь выполнения указанных задач я стремился путем последовательного обучения каждого летчика, начиная с одиночной подготовки, кончая свободным воздушным боем в составе эскадрильи, полка. Это была очень большая, напряженная работа всего личного состава авиаполка.

Необходимо было восстановить утраченные навыки летчиков:

- по высшему пилотажу на всех высотах;
- по групповой слетанности в плотных и боевых порядках пары, звена, эскадрильи;
- по воздушному бою одиночному, парой, звеном, эскадрилей;
- в воздушной стрельбе по маневрирующей цели из ФКП⁹ на дальностях не более 150–200 метров;
- по преодолению особых случаев в полете («валежка», штопор и т. п.).

Все эти элементы нужно было отработать на высотах от земли до потолка самолета. Считаю, что указанные задачи летчики 196-го полка выполнили добросовестно и в марте 1951 года были готовы к боевым действиям днем в простых и сложных метеоусловиях в составе авиаполка на всех высотах.

Хочу обратить особенное внимание на такой вопрос, как самоутверждение летчика при обучении. В Советском Союзе облет самолета после сборки, ремонта или облет на «валежку» считался делом опытных летчиков-командиров. Я же облет самолета после сборки и облет самолета на «валежку» – определение критической скорости самолета МиГ-15, разрешил каждому летчику – хозяину своего самолета. Вроде бы мелочь, но такие полеты рядовых

⁹ ФКП – фотокинопулемет – кинокамера, неподвижно устанавливаемая, в данном случае, на истребителе, позволяющая производить съемку в зоне поражения. Включается синхронно с оружием при нажатии на гашетку (кнопку управления огнем).

летчиков давали им уверенность и самоутверждение на уровне подготовленного хорошего летчика. В ходе полетов, при подготовке к боевым действиям, особенно при проведении воздушных боев одиночных и парой, я разрешал свободу маневра и выбора тактических приемов каждому летчику, каждому ведущему пары в пределах высот и скоростей, установленных инструкцией по эксплуатации и технике пилотирования самолета МиГ-15. Это также укрепляло уверенность в себе каждого летчика.

За три с небольшим месяца летчики 196-го *иап* налетали каждый по 40–50 часов на самолете МиГ-15 без единой аварии. Все проводимые полеты были насыщены воздушными боями и воздушными стрельбами из ФКП. В Советских ВВС кадры ФКП служат для контроля точности стрельбы во время воздушного боя, а также являются одним из документов, подтверждающих победу в воздушном бою. При этом поддерживался уровень подготовки летчиков 2-го класса, так как все летчики полка были подготовлены и летали по 2-му классу. 30% летчиков соответствовали требованиям 1-го класса.

Класс военному летчику присваивается приказом министра обороны. Уровень подготовки определяет классификационная комиссия главкома ВВС.

По идее, из летного военного училища должны выпускаться военные летчики 3-го класса. Практически после училища молодой летчик готовится в строевых частях еще год или два, чтобы достичь уровня подготовки военного летчика 3-го класса.

Военный летчик 3-го класса – это летчик, подготовленный к боевым действиям днем в простых метеоусловиях, то есть умеющий летать под облаками или, когда нет облаков, при горизонтальной видимости не менее 4–5 км.

Военный летчик 2-го класса – летчик, подготовленный к боевым действиям днем в сложных метеоусловиях и ночью в простых метеоусловиях, когда летчик обучен взлетать, летать в облаках и за облаками, по приборам выходить под облака и производить посадку при облачности 10 баллов, когда нижний край облаков не менее 200 метров, видимость 2 км, и ночью в простых метеоусловиях, то есть без облаков, при видимости не менее 4–5 км.

Военный летчик 1-го класса подготовлен к боевым действиям днем и ночью в сложных метеоусловиях, когда днем высота облаков 200 м и видимость 2 км, а ночью высота облаков 400 м, при видимости 4 км.

(Условия погоды даны для летчиков-истребителей, летавших на самолетах МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19.)

При переучивании летного состава частей истребительной авиации ПВО с винтовых самолетов на реактивные МиГ-15 летчиков одновременно обучали полетам днем и ночью в сложных метеоусловиях.

Чтобы в короткие сроки, с малым налетом, без большого риска и без происшествий подготовить летчиков 2-го и 1-го класса, большинство авиационных начальников из задач подготовки летчиков 3-го класса выбросили такие важнейшие элементы, как групповая слетанность в плотных и боевых порядках, стрельбы по наземным и воздушным целям, свободный воздушный бой, одиночный и групповой.

Не обучив летчиков указанным элементам в простых метеоусловиях, им присваивали 3-й класс и готовили в сложных метеоусловиях до уровня летчиков 2-го и 1-го класса. В мирное время такие летчики вполне соответствовали квалификации 2-го и 1-го класса, так как летали днем и ночью в облаках и за облаками, наводились на цели и атаковали эти цели.

Но эти летчики были не готовы вести воздушные бои с современными истребителями как в безоблачную погоду, так и за облаками, так как не были этому обучены, что наглядно показали воздушные бои большинства авиаполков МиГ-15 с истребителями Ф-86 «Сейбр» в Корее.

Фактически многим нашим летчикам, воевавшим в Корее на самолетах МиГ-15, пришлось учиться и осваивать приемы воздушного боя непосредственно в боях с хорошо подготовленным к этому противником.

Так было, этот факт – одна из причин гибели многих советских летчиков.

8. Первые бои

1 апреля 1951 года 196-й авиаполк в составе 30 самолетов МиГ-15 в первой половине дня перебазировался с аэродрома Аншинь на аэродром Андунь для ведения боевых действий в составе 324-й авиадивизии, которая, в свою очередь, вошла в состав 64-го корпуса ПВО Советской Армии, базировавшегося на аэродроме Андунь КНДР в непосредственной близости от китайско-корейской границы.

Основная боевая задача 324-й авиадивизии и ее полков. – прикрытия от ударов с воздуха гидроэлектростанции на реке Ялуцзян, железнодорожного моста через реку Ялуцзян в районе Гисю КНДР и основных коммуникаций снабжения китайских добровольцев и войск КНДР в междуречье Ялуцзян и Ансю.

После приземления самолетов МиГ-15 196-го и 176-го авиаполков не более чем через два часа остатки экипажей 151-й авиадивизии, около десятка самолетов МиГ-15, срочно покинули аэродром Андунь. В первый или второй день нашего прилета, во второй половине дня, в небе над аэродромом Андунь появилось около 30 самолетов Ф-86. Две эскадрильи 196-го полка, две эскадрильи 176-го *гв. иап* успели произвести взлет. Над аэродромом завязался воздушный бой на высоте от тысячи до 8000 м. Не знаю, какие были потери у американцев, а у нас потери были. В 176-м *гв. иап* один самолет МиГ-15 был сбит и один подбит.

В этом бою американцы встретили энергичное сопротивление в воздушном бою со стороны летчиков 324-й авиадивизии. После этого боя к нам на аэродром Андунь самолеты Ф-86 не приходили до конца нашего пребывания и убытия в Советский Союз, то есть до 1 февраля 1952 года. Правда, в последующие дни мы всегда встречали группы самолетов Ф-86 до их подхода к аэродрому.

После первого воздушного боя над аэродромом некоторые летчики затосковали по Родине. Например, командир 176-го гвардейского авиаполка подполковник Кошель и некоторые другие летчики его полка под разными предлогами уехали в Советский Союз, не выполнив ни одного боевого вылета.

Командиром 176-го *гв. иап* был назначен инспектор-летчик 324-й авиадивизии подполковник С. Вишняков.

Мои летчики и я прекрасно понимали, что мы воюем не за свое Отечество, не за своих близких, а защищаем наших друзей-товарищей, выполняя приказ командования, своего правительства. Поэтому я не требовал от подчиненных проливать кровь и отдавать жизнь, любой ценой выполняя боевую задачу. Не призывал жертвовать собой ради уничтожения самолетов противника, но мы были полны решимости не давать противнику сбивать своих товарищей, а главное – не дать бомбить обороняемые объекты, вытеснить противника боями из своего района. Тактика наших воздушных боев была больше оборонительной, чем наступательной. Я ставил задачу – после войны всем вернуться домой с победой. Поэтому в апрельских воздушных боях 1951 года 196-й полк побед над самолетами Ф-86 имел очень мало. Победы были над самолетами Ф-80, Ф-84, Б-29.

Первые боевые вылеты летчиков 196-го авиаполка чаще всего проводились на перехват небольших групп Ф-80, Ф-84, действовавших на малых высотах по войскам и технике на дорогах КНДР в междуречье Ялуцзян – Ансю. На перехват и уничтожение этих групп поднимали дежурные эскадрильи 196-го *иап* и 176-го *гв. иап*. Небольшие группы самолетов Ф-80 и Ф-84 на высотах 1000–1500 м выходили на цели со стороны Желтого моря. После боя с самолетами МиГ-15 они уходили в сторону моря на малой высоте.

Иногда противник крупными группами Ф-86, на большой высоте, приходил в район боев с задачей завоевания превосходства в воздухе.

Я в апрельских полетах участвовал редко, так как на перехват самолетов противника первое время поднимали дежурные эскадрильи из готовности № 1 и № 2.

Как я уже писал выше, в начальный период боевых действий, без опыта реальных воздушных боев с противником, когда в группах еще нет хорошего понимания и взаимодействия, летчики, как ведущие, так и ведомые, в воздушном бою действуют недостаточно организованно, скованно и ведут, как правило, оборонительные бои.

Один летчик из 196-го полка с первых боев вел себя агрессивно. Будучи ведомым, бросал ведущего, часто отрывался от группы, атаковал самолеты противника и подчас добивался

победы. Это был летчик 1-й эскадрильи старший лейтенант Ф. Шебанов¹⁰. Фактически в воздушных боях он действовал в одиночку и несколько раз добился победы, сбив 6 самолетов противника. Ф. Шебанову первому среди летчиков 196-го полка было присвоено звание Героя Советского Союза. В этом не столько заслуга Федора Шебанова, сколько политработников, которые авансом добились присвоения ему этого высокого звания. Командир 1-й эскадрильи капитан Н. Антипов в должной степени не контролировал ситуацию и не требовал от Ф. Шебанова исполнительности и послушания, что и привело к его преждевременной гибели. В воздушном бою с истребителями-бомбардировщиками Ф-84 старший лейтенант Шебанов, преследуя противника, оторвался от своей группы и был сбит.

В гибели Ф. Шебанова в какой-то степени я виню и себя. Вместо того чтобы потребовать от командира 1-й авиаэскадрильи капитана Н. Антипова и старшего лейтенанта Шебанова не отрываться от ведущего пары и группы, не пренебрегать интересами группы, не гнаться за сбитыми самолетами, Ф. Шебанова стали хвалить, популяризировать, ставить в пример. Особенно в этом усердствовали политработники. Я своевременно с этим не разобрался, поддался похвалам летчика. Хотел назначить его ведущим пары, но так и не успел.

Если в мирное время ошибки летчиков в учебном бою приводят к нелицеприятным разговорам на разборе полетов, то в боевой обстановке ошибки не только летчиков, но и их командиров бывают гибельны.

Одним из самых массовых налетов американской авиации на железнодорожный мост через р. Ялуцзян у населенного пункта Сингисю – единственной железнодорожной магистрали, питающей войска в Корее, был налет 12 апреля 1951 года, в котором участвовало более 40 бомбардировщиков Б-29 в колонне четверок и троек под непосредственным прикрытием мелких групп истребителей Ф-80 и Ф-84, всего около сотни самолетов, и, кроме того, в налете участвовали группы сковывающих истребителей Ф-86 – около 50 самолетов¹¹.

На отражение этого налета с аэродрома Андунь было поднято около 50 самолетов МиГ-15, все исправные самолеты 324-й авиадивизии. Истребители МиГ-15 с аэродрома Андунь поднимались в составе эскадрилий 196-го и 176-го полков. Так получилось, что я в этом бою не участвовал. Истребители 324-й *иад* колонну Б-29 встретили до подхода к месту. Воздушный бой проходил на высоте 7–8 тысяч метров в течение 20 минут. Самолеты МиГ-15 парами, четверками атаковали и вели огонь по группам Б-29, не обращая большого внимания на самолеты непосредственного прикрытия. В этом воздушном бою было сбито несколько самолетов Б-29 и истребителей прикрытия, два или три Б-29 сбили летчики 196-го полка.

Большая группа самолетов Ф-86 в бою не участвовала, так как не вышла в зону боя в заданное время и оказалась в стороне от маршрута бомбардировщиков и района воздушного боя, чем упростила действия наших истребителей. Часть бомбардировщиков Б-29 прорвалась через заслон самолетов МиГ-15 и свою задачу выполнила. Одна управляемая бомба попала в цель, повредила мост и вывела его из строя на несколько дней.

В этом бою был подбит самолет МиГ-15 капитана Яковлева из 1-й эскадрильи 196-го *иап*. Не помню, стрелок бомбардировщика или истребитель Ф-84 разбил фонарь и повредил двигатель его самолета. Яковлев сажал самолет вне аэродрома, повредил его, сам от осколков разбитого фонаря кабины получил ушибы и травмы тела и лица. После непродолжительного лечения летчик капитан Яковлев убыл в Советский Союз.

¹⁰ Шебанов Федор Акимович (1921–1951) – Герой Советского Союза, ст. лейтенант.

¹¹ В этом бою участвовали, по разным данным, от 39 до 48 бомбардировщиков Б-29, под прикрытием 36 Ф-84 «Тандерджет» и от 18 до 42 Ф-86 «Сейбр», образовавших сковывающую группу. Этим силам противостояли 44 истребителя МиГ-15 – все боеспособные машины 324-й дивизии. По результатам боя (фотоконтроль, доклады летчиков, подтверждение с земли) дивизии были засчитаны 10 сбитых Б-29 (3 – на счет летчиков 196-го *иап*: Кочегарову, Назаркину, Шебанову) и 4 Ф-84. Еще 3 Б-29 и Ф-86 были отнесены к предположительным победам. В дивизии были повреждены МиГ-15 (Абакумова и Яковлева), которые вскоре были восстановлены и возвращены в строй. (Прим. ред.)

9. Знакомство с «Сейбрами»

Весной 1951 года погода была переменчивой. Были дни с малой облачностью, но случались и с плохой, дождливой, облачной погодой. Не помню, какого числа мая месяца на перехват группы противника подняли 196-й полк. Высота нижней кромки облаков была 2000–3000 м, я не знал, какова высота верхнего края облаков, и дал команду пробивать облака парами. На высоте 5000–6000 м появился сплошной слой облаков, я был вынужден пробивать облака, а полком за сплошные облака мы ни разу не ходили. На высоте 10 000 м закончились облака. Я собрал полк – 20 или 24 самолета. Получил целеуказание и увидел группу «Сейбров» из 12–16 самолетов. Сбросив подвесные баки, увеличил скорость. При сближении видел, что «Сейбры» боевых порядков не меняют и драться с нами не собираются. Пройдя недалеко друг от друга на встречных курсах, я покачал крыльями и в бой не вступил. Группа «Сейбров» взяла курс на юго-восток. Я запросил разрешение на посадку. В бой с «Сейбрами» я не вступил, так как не было свободы маневра по вертикали. Думаю, что так подумали и американцы. Поэтому мирно разошлись.

Заход на посадку группы, состоявшей из более чем 20 самолетов, с высоты 10 000 м, через облака, для меня был сложен, так как более чем звеном за сплошные облака мы не летали. Я и летчики заход на посадку по системе группой никогда не выполняли и не знали, как это делать. Вместо угла отворота и поочередного разворота на посадочный курс я группу выстроил в колонну пар на дистанции 1 км в направлении, обратном посадочному курсу, и дал команду – через 20 секунд, парами, выполнить стандартный разворот. К счастью, все обошлось благополучно. Все самолеты пробили облака и произвели посадку.

После этого полета тщательно разобрались с летчиками и договорились, как строить маневр группы, как пробивать облака при заходе по одному на посадку. Также было мною принято решение большой группой за сплошные облака не ходить, а пробивать облака вниз только в «окна» в колонне или пеленге пар при визуальной видимости друг друга.

Большинство майских дней 1951 года погода стояла безоблачная, но была сильная дымка и видимость не более 2 километров. Такая видимость от земли до 10 000 м держалась в районе боев около месяца. Сухой запыленный воздух, по всей вероятности, пришел из района пустыни Гоби, ухудшил видимость в воздухе и в какой-то степени затруднил поиск противника, ориентировку и ведение воздушных боев. Приход запыленного воздуха и плохая видимость совпали с усилением боевых действий авиации противника.

Вылеты на перехват и воздушные бои истребителей 324-й дивизии в апреле – мае месяце с истребителями-бомбардировщиками Ф-80 и Ф-84, их потери снизили активность боевых действий истребителей-бомбардировщиков, отодвинули район воздушных боев от аэродрома Андунь на восток.

Существенное влияние на тактику и характер боевых действий авиации противника в мае 1951 года оказало численное увеличение группировки самолетов 64-го корпуса ПВО с прибытием частей 303-й авиадивизии на самолетах МиГ-15 *бис*.

Авиация противника снизила активность боевых действий мелких групп истребителей-бомбардировщиков. Совсем прекратились дневные полеты разведчиков и бомбардировщиков. Наступил период воздушных боев крупных групп истребителей Ф-86 с «МиГами» за господство в воздухе. Изменение тактики боевых действий американской авиации было закономерным. Им необходимо было восстановить то господство в воздухе, которое существовало до апреля 1951 года и рухнуло с появлением полков 324-й и 303-й авиадивизий.

Кроме того, как американскому, так и советскому военному руководству нужны были данные боевых возможностей своих новых истребителей.

Как непосредственный участник воздушных боев истребителей МиГ-15 и МиГ-15 *бис* с истребителями Ф-86 «Сейбр» могу дать оценку боевых возможностей МиГ-15 *бис* в сравнении с истребителем Ф-86.

Истребитель МиГ-15 *бис*, на мой взгляд, имел небольшие преимущества над Ф-86 в вертикальном маневре, в потолке, высоте и оружии, уступая в горизонтальном маневре, критической скорости и дальности.

Так, критическая скорость: МиГ-15 *бис* – 0,92 М, после чего наступала «валежка» –

самолет становился неуправляем; Ф-86–0,95 М, после чего начиналась тряска. Вооружение: МиГ-15 *бис* – 3 пушки (одна 37-мм и две 23-мм), прицел – полуавтомат; Ф-86–6 пулеметов 12,6-мм, прицел – автомат с дальномером. Вертикальная скорость и потолок. – МиГ-15 *бис* – вертикальная скорость несколько выше, потолок 16 000 м; Ф-86 – вертикальная скорость до высоты 7000 м равна, далее меньше, потолок около 15 000 м. В горизонтальном маневре: МиГ-15 *бис* – слабее; Ф-86 – время виража несколько меньше (хорошая механизация крыла). По дальности полета: у Ф-86 примерно 1200 км.

В сравнении с «Сейбром» существенным недостатком в летной характеристике МиГ-15 является очень плохое скольжение самолета. Скольжение самолета, особенно в воздушном бою, летчику бывает очень необходимо, в отдельных случаях при стрельбе по самолету противника, и особенно необходимо, когда противник стреляет по твоему самолету.

Причиной плохого скольжения «МиГа» являются аэродинамические ножи на плоскостях самолета, установленные для лучшей поперечной устойчивости на малых и особенно на больших скоростях полета («валежка»).

В свою очередь, у «Сейбра» вместо аэродинамических ножей для лучшей устойчивости самолета на плоскостях имеются предкрылки, которые абсолютно скольжению не мешают, а устойчивость самолета увеличивают.

Электронное, пилотажное и навигационное оборудование на самолете Ф-86 более совершенное, чем на МиГ-15 *бис*.

Сравнивая боевые возможности двух самолетов, можно сказать, что характеристики истребителей весьма близки. Поэтому успех в воздушном бою МиГ-15 *бис* с Ф-86 зависел только от мастерства и отваги летчиков, выбора маневра и взаимодействия в групповом бою.

Всем известно, что одним из основных способов завоевания господства в воздухе был и остается способ уничтожения самолетов противника в воздухе. На мой взгляд, этот способ будет существовать столько, сколько будет существовать авиация у противоборствующих сторон.

С качественным изменением самолетов – увеличением скорости, высот, вооружения – без ближних воздушных боев не обойтись, будет меняться только характер воздушного боя. Воздушный бой истребителей за господство в воздухе наблюдался во всех войнах последних лет и, по моему убеждению, всегда будет. Если не везде, то на главном направлении боевых действий наземных войск или главном стратегическом направлении авиация обязана прикрыть эти объекты от ударов с воздуха, следуя одному из основных принципов вооруженной борьбы – сосредоточения основных сил на главном направлении. Противная сторона также будет стремиться использовать свою авиацию. Следовательно, наращивание сил истребительной авиации неизбежно с обеих сторон, что обязательно приведет к воздушным боям групп истребителей. Какая сторона будет иметь больше хороших истребителей и летчиков, всесторонне подготовленных для ведения свободных воздушных боев, та и получит господство в воздухе.

С поступлением реактивной авиации на вооружение частей ВВС многие теоретики от авиации утверждали, что маневренных и групповых боев больше не будет. Даже ратовали за то, чтобы на самолетах-истребителях стояло только ракетное вооружение, а пушки не нужны.

Война в Корее опровергла это. Сейчас также рождаются подобные рассуждения – время воздушных боев больших групп истребителей с появлением сверхзвуковых самолетов безвозвратно прошло.

Мое мнение – крупных воздушных боев истребителей за господство в воздухе не будет лишь тогда, когда большие силы авиации имеет только одна сторона, а у другой стороны истребительной авиации нет или имеется лишь несколько полков, как сегодня у нас, когда-то могучей авиационной державы.

Хочу сказать и о том, что опыт воздушных боев в Корее получили летчики многих полков истребительной авиации, но опыт этот неодинаков. Одни полки участвовали в боях 1950 года, другие в конце Корейской войны. Одни воевали 2–3 месяца, другие около года. Поэтому часто получалось так, что для одних «Сейбр» был «бумажным тигром», для других – очень сильным противником.

Хочу напомнить, что летчики 196-го авиаполка, как и 176-го гвардейского,

непосредственно в боевых действиях участвовали ровно 10 месяцев: с 1 апреля 1951 по 1 февраля 1952 года. Ни одна другая часть столько времени в боях не была. Некоторые летчики полка совершили по 160–180 боевых вылетов, провели по 40–50 воздушных боев. Поэтому я, зная мнение своих соратников, беру на себя смелость утверждать, что высказываю точку зрения как свою, так и большинства летчиков 196-го авиаполка.

Первую информацию о воздушных боях самолетов МиГ-15 с истребителями Ф-86 мы получили, находясь на тыловом аэродроме, от участников боев старшего лейтенанта Науменко¹² из 29-го гвардейского полка и подполковника Колядина из 151-й авиадивизии.

В своих выступлениях перед летчиками 196-го полка эти товарищи дали нам информацию о действиях американской авиации, мягко говоря, не совсем правдивую, оценивая ее субъективно, особенно в вопросах боевой работы. Они принизили боевые возможности и действия американских летчиков. По их оценке, боевые возможности самолетов Ф-86 никак не были выше возможностей МиГ-15, не говоря уже о преимуществе над такими самолетами, как Ф-80, Ф-84. Эти ребята дали тогда весьма невысокую оценку американским летчикам¹³:

- в бой вступают при большом численном преимуществе;
- воздушный бой ведут вяло;
- летают небольшими группами;
- если нет тактического преимущества, в бой не вступают;
- стремятся атаковать из-за облаков со стороны солнца.

В итоге, из всего многообразия тактических приемов нам рекомендовали в воздушном бою с «Сейбрами» использовать косую петлю.

После первых воздушных боев мы поняли, что в районе боевых действий господствует американская авиация. Ведет интенсивные боевые действия небольшими группами Ф-80, Ф-84, одиночными бомбардировщиками под прикрытием Ф-86 препятствует перевозкам, передвижению и снабжению войск. Действия Ф-80, Ф-84 прикрываются барражированием небольших групп Ф-86 на высотах 7–8 тыс. м. В ходе боевых действий летчиков 196-го авиаполка мнение их резко отличалось от оценки деятельности американской авиации, полученной от летчиков 29-го гвардейского полка и 151-й авиадивизии. Мы вступили в бой с хорошо подготовленными к боевым действиям летчиками на самолетах Ф-86, летающих днем в простых и сложных метеоусловиях.

Я твердо заявляю, что групповые воздушные бои самолетов МиГ-15 с Ф-86 проходили на равных. В первых групповых воздушных боях успех сопутствовал больше летчикам «Сейбров». Начиная с июня – июля 1951 года летчики 196-го авиаполка проводили воздушные бои уже на самолетах МиГ-15 *бис*, и в большинстве случаев эти бои заканчивались вытеснением противника из охраняемого района, а это значит – свободным выходом из боя, то есть без своих потерь.

Первые воздушные бои с истребителями Ф-86 проходили однообразно, по шаблону. Противник группами по 20 самолетов Ф-86 на высоте 8000–9000 м приходил в район боевых действий с 8.00 до 10.00 и с 15.00 до 18.00, то есть до и после обеда. Два раза в день, иногда один раз в день. Полеты разведчиков на большой высоте и налеты мелких групп истребителей-бомбардировщиков Ф-80, Ф-84 на малых высотах на мосты и тоннели проводились внезапно и не каждый день. Чаще всего они выполнялись в плохую погоду.

В зависимости от характера налета, его высоты, скорости, состава группы самолетов противника, удаления и направления полета решение на подъем истребителей МиГ-15 принимал командир дивизии и в отдельных случаях командир корпуса, находясь на своем командном пункте, по данным радиолокационной информации. Приняв решение, командир

¹² Науменко Степан Иванович (1920 г.р.) – Герой Советского Союза, полковник, зам. ком. эскадрильи 28-го гиап; провел в Корее 70 боевых вылетов, в 10 воздушных боях сбил лично 5 и в группе 6 самолетов противника.

¹³ Ф-86 «Сейбр» в то время только появился в небе Северной Кореи (15 декабря 1950 года), и можно предположить, что в своих первых боях американские летчики действовали недостаточно организованно. (Прим. ред.)

дивизии давал команду на подъем истребителей командиру авиаполка по телефону или цветными ракетами на подъем дежурных экипажей. Каким составом вылетать, уточнялось по телефону.

Задачу командиру взлетающей группы ставил, как правило, после взлета командир дивизии. Командир полка, получив команду на боевой вылет, заблаговременно сажал летчиков в первую готовность. Садился в кабину сам или назначал командиром группы одного из командиров эскадрильи и по мере запуска летчиками двигателей устанавливал очередность взлета группы. Взлет, как правило, производили парами.

Чтобы понять всю кухню боевой работы истребительного авиаполка днем, я расскажу, как это все происходило и делалось в 196-м авиаполку на аэродроме Андунь в 1951 году.

Система жизни и боевой работы личного состава 196-го *иап* особенно не отличалась от той жизни и работы, которая существовала и проходила в истребительной авиации ВВС или ПВО на аэродромах в период Великой Отечественной войны. Отличие было только в том, что аэродром, штабы, другие подразделения и объекты авиадивизии не подвергались бомбежкам и обстрелам со стороны противника, так как находились на территории Китая.

Штабы полков и дивизии, служебные и жилые помещения, где размещались личный состав соединения, столовая и другие объекты дивизии, находились на удалении 3–4 км от аэродрома, на окраине китайского города Андунь. Летный и технический состав 176-го гвардейского и 196-го полков размещался в большом двухэтажном здании. Оба полка жили раздельно. Раздельно квартировал летный и технический состав.

Так как аэродром Андунь, его географическое место расположено на 40-й параллели, то разницы в долготе дня, будь это зимой или летом, практически не было. Рассветало в 5–6 часов утра, темнота наступала в 7–8 часов вечера.

Для подготовки самолетов к полетам инженерно-технический состав полка ежедневно, за час до рассвета, летом в 4.00, зимой в 6.00 утра выезжал на аэродром. Тягачами вытаскивали самолеты из района рассредоточения на стоянку для дежурства у взлетной полосы, согласно разработанному плану боевого расчета эскадрилий на предстоящий день, с учетом боевого дежурства эскадрилий.

Вся работа проводилась под руководством старшего инженера авиаполка инженер-капитана Ф. Круглякова, молодого, грамотного и толкового специалиста, талантливого организатора инженерно-авиационной службы.

Завтрак и обед техническому составу привозили на аэродром в определенное время, в специально оборудованное для этого помещение.

Летный состав, в перерывах между вылетами, размещался в сборных деревянных домиках, недалеко от стоянок своих дежурных самолетов. В этих домиках (два на полк) летчики готовились к полетам, отдыхали на двухъярусных нарах, в одном из них завтракали и обедали.

На аэродроме Андунь имелась одна ВПП (взлетно-посадочная полоса) с посадочным курсом 30–40° и рулежной дорожкой с западной стороны аэродрома, оборудованной местами стоянок самолетов, на удалении до 1 км, в непосредственной близости у примыкающих гор. В юго-западной зоне аэродрома размещались самолеты и личный состав 196-го авиаполка. В северной зоне аэродрома размещались полки: апрель – май – 176-й гвардейский; май – июнь – 18-й гвардейский 303-й дивизии; июнь и далее – полки китайских ВВС. Взлетали, соответственно, самолеты 196-го полка по ВПП с курсом на северо-восток. Самолеты, разместившиеся на северной стороне, взлетали в обратном направлении, то есть на юго-запад. Посадка на ВПП для всех самолетов производилась с одним курсом, в направлении северо-восток, за исключением особых случаев. Курс посадки менялся в случаях, когда составляющая попутного ветра превышала 5–6 м/с, что бывало очень редко.

Аэродром Андунь с двух сторон, то есть с юга и востока, был окружен ровом глубиной до 1,5 метра, а с внешней стороны рва – земляным валом 1–1,5 метра высоты. Такая ирригационная система, созданная на аэродроме, вполне обеспечивала боевую готовность аэродрома в период интенсивных дождей, которые ежегодно в июле – августе проливаются на Дальнем Востоке.

Китайские строители в одной из ближайших сопок, прилегающих к аэродрому, построили

командный пункт (КП) для управления своей авиацией. Странность заключалась в том, что КП был выстроен не на восточном, а на западном склоне горы, и с этого КП не было видно, что делается на аэродроме. Для того, чтобы видеть, что делается на аэродроме, строителям необходимо было снять (срезать) верхушку горы, около 10 метров высотой. Что они и сделали за 20–25 дней. На аэродром прибыло несколько тысяч человек с корзинками и коромыслами, а также сотни повозок, запряженных осликами и мулами. Интенсивно работая с рассвета и до сумерек, люди с корзинками на коромыслах разбрасали, растащили верхушку безымянной горы по всему аэродрому, сделав дополнительные стоянки для самолетов и выровняв аэродром. При этом китайцы на завтрак и обед не уходили. Им привозили два раза в день пищу – немного риса и воды. Работы эти на аэродроме проводились уже после того, как части китайских ВВС перебазировались на аэродром Андунь.

Летный состав 196-го *иап* приезжал на аэродром с рассветом. Перед отъездом на аэродром летчики заходили в столовую, где у них был легкий завтрак: выпивали по чашке кофе или какао, чтобы при вылете на задание на голодный желудок не чувствовать сухости в горле от кислорода. Такая сухость наблюдалась у большинства летчиков полка.

С прибытием на аэродром летчики проверяли готовность самолета, личного снаряжения к вылету, знакомились с планом возможных тренировочных полетов, с графиком боевого дежурства и прогнозом погоды.

Командиры звеньев, эскадрилий уточняли боевой расчет пар, звеньев, эскадрилий. Начальник штаба полка, в соответствии с боевым расчетом летчиков, составлял график боевого дежурства авиаполка. График корректировался в процессе боевой работы.

Вот что значат номера готовности в истребительной авиации по Боевому уставу истребительной авиации:

– готовность № 1 – самолет на старте, готов к вылету, заправлен всем необходимым. Летчик в кабине самолета. Двигатель прогрет. Техник (механик) у самолета;

– готовность №2 – самолет на старте, исправен, заправлен всем необходимым. Летчик в обмундировании, находится недалеко от самолета, готов к вылету. Техник у самолета;

– готовность №3 – самолет на стоянке, исправен, заправлен всем необходимым. Летчик и техник отдыхают в гарнизоне или выполняют работы на аэродроме.

График боевого дежурства авиаполка на день передавался на КП дивизии. Копии графика для исполнения и контроля исполнения оставались у начальника штаба, командиров эскадрилий и ст. инженера полка.

Фактически на аэродроме Андунь во второй готовности находились все авиаполки, базирующиеся на аэродроме. Преимущество вылета имел тот полк, у которого находилось в первой готовности дежурное звено. Существовало негласное правило – полки, находящиеся во второй готовности, подразделяются по очередности к вылету. Полк, имеющий дежурное подразделение, вылетает в первую очередь, соответственно, второй полк – во вторую. На следующий день роли полков меняются. Кто вчера был в первой очереди, сегодня находится во второй. Получается, что полк, находящийся во второй очереди готовности, занимался работами, занятиями и тренировочными полетами.

На каждый день в полку назначался ответственный дежурный за прием и посадку самолетов. Дежурным назначался опытный летчик, командир звена, эскадрильи, который по состоянию здоровья или по другим причинам не входил в боевой расчет на данный день. В его распоряжении находилась радиостанция, ракетница, бинокль, другие инструменты, необходимые для обеспечения захода самолетов на посадку. Ответственный дежурный руководил, как правило, посадкой самолетов своего полка.

По окончании рабочего дня, с наступлением сумерек, летный состав на автомашинах, оборудованных для перевозки людей, уезжал с аэродрома. По прибытии в гарнизон или, лучше назвать, в жилой городок ужинали в столовой.

Занимались питанием, его организацией наши тыловики, привлекая к этому китайских специалистов. Кормили, нужно сказать, по первому разряду. Разнообразное меню, отборные продукты и отличные повара. Всевозможные мясные блюда, рыба и другие морепродукты, отличные молочные продукты. Круглый год свежие овощи, различные фрукты и, конечно, узаконенные 100 граммов водки или коньяка за боевые вылеты. Предпочтение отдавалось

коньяку, так как сладостей и фруктов было больше, чем острых закусок.

Нормы питания технического состава и рядовых срочной службы были гораздо выше, чем в Советском Союзе, и выполнялись неукоснительно. Это в какой-то степени повлияло на то, что технический состав 196-го полка без всякого сопротивления, даже с желанием, остался в Китае со своими самолетами на второй срок, с летчиками 16-го авиаполка.

Необходимо отметить, что во время ужина спиртным никто не злоупотреблял. Разрешалось больше расслабиться только именинникам, так как на следующий день им предоставлялось право отдыха. На задание именинников не брали в приказном порядке, так как по предрассудкам и суеверию большинства авиаторов 13-го числа и в день рождения лучше не летать. Лично у меня есть и другой день, в который я старался не летать сам и другим не давал, – это 28-е число, а 13-е лично для меня было не опасно.

Надо сказать еще и вот о чем. Если летчики полка убывали с аэродрома до наступления темноты, то инженеры, механики и техники убывали с аэродрома только тогда, когда их самолеты оказывались готовыми к вылету, то есть исправными, заправленными горючим, смазками, боеприпасами, кислородом и т. п., когда был сделан ремонт: заделаны пробоины, заменены неисправные приборы и агрегаты. Только после этого техники и специалисты убывали на отдых. Иногда это было через день, а то и через двое-трое суток.

10. Боевая работа: от взлета до посадки

Состав группы, то есть сколько самолетов необходимо поднять в воздух на выполнение боевого задания, определял командир 324-й авиадивизии или командир 64-го корпуса ПВО, по данным радиолокационной разведки и своему разумению, в зависимости от многих факторов. Например, от прогнозируемых намерений противника, от погоды, от возможностей своих войск и т. д. В 324-й дивизии были установлены следующие сигналы, подаваемые с КП:

- для подъема дежурного звена – одна зеленая ракета;
- для подъема эскадрильи – две зеленые ракеты;
- для подъема полка – три зеленые ракеты;

– запрет вылета – одна красная ракета. Вылет по ракетам проводился, как правило, в случаях дефицита времени. Если же время позволяло, вылет эскадрильи, полка производился по готовности после постановки (получения) задачи по телефону. В некоторых случаях, когда командир группы уже занял место в кабине своего самолета, боевая задача ставилась ему по телефону в кабине самолета. В большинстве же случаев для сокращения времени вылета боевая задача командиру группы ставилась после взлета.

Самолеты полка, как правило, ставили в непосредственной близости от ВПП в один или два ряда и далее рядом с рулежной дорожкой – вдоль рулежной дорожки. Выруливание на полосу для взлета совершалось парами и по одному, с таким расчетом, чтобы спуртной струей не набросать камней и песка в сопла сзади выруливающих самолетов. Взлет группы производили парами. Сбор группы выполняли на прямой, разворотом на 90°, на петле, то есть после разворота на 180°, в зависимости от места нахождения противника, его высоты полета, состава своей группы, погоды, от других факторов – по обстановке. Хочу обратить внимание, что лично я как ведущий группы после взлета обязательно всегда снижал обороты двигателя, устанавливал режим полета, обеспечивающий скорейший сбор группы. Как ведущий и командир группы я, как правило, выполнял полет на оборотах двигателя гораздо ниже необходимых. И чем больше самолетов в группе, тем больше снижал обороты двигателя, чтобы облегчить полет летчикам группы. Выполняя полет на боевое задание, полные обороты двигателю я давал на взлете, до отрыва и иногда в воздушном бою, и то на небольшой промежуток времени. Как ведущий, при сборе группы скорость полета я выдерживал несколько меньше, чтобы удобнее было собрать свой полк или группу.

При сборе полка летчики и командиры ударной группы и группы прикрытия занимали каждый свое место в боевом порядке. При сборе группы и при поиске противника разговоры и переговоры, как правило, не допускались. До встречи с противником никто, кроме ведущего группы, не должен был занимать эфир, за исключением передачи информации о противнике и особых случаев, возникающих в полете.

Весь полет до встречи с противником полк или эскадрилья должны были выполнять и выполняли по заранее разработанным заготовкам, и команды в воздухе мог давать только командир группы. Команды должны быть четкие, короткие, только самые необходимые, без лишних, а тем более непонятных слов. Слова с приставками «не» вообще не должны присутствовать ни в передаваемых командах, ни в ответах. Вместо «не разрешаю» должно быть сказано «запрещаю», вместо «не понял» – «повторите» и т. п. В воздушном бою лишних разговоров быть не должно. Всякий летчик имеет право коротко передать информацию для всех или своему напарнику и командиру, но коротко и четко, без лишних слов. Все летчики должны знать и помнить, что каждое лишнее слово в воздушном бою, когда в этом бою участвует десяток и более самолетов, засоряет эфир, может «забить» просьбу о помощи твоего же товарища, и помощь может не состояться, так как оказалась неслышанной.

В бою истребителей чем больше болтовни и разговоров в воздухе – тем меньше побед, а потерь больше. Опыт боевой работы летчиков 196-го *иап* и других авиаполков, с которыми доводилось участвовать в боях, чьи переговоры слушали у радиоприемника на земле во время боя, показал, что в полках, где много говорят, кричат и ругаются, результаты воздушных боев гораздо хуже. Летчики, которые очень много говорят на земле и любят поговорить вообще, в большинстве случаев продолжают говорить и в воздухе, что приносит большой вред, затрудняет, а иногда и парализует управление в групповом воздушном бою.

...Если большинство приборов и агрегатов самолета, таких, как герметизирующая и кислородная системы, радиокompас, прицел и другие устройства, включались до взлета, то перезарядка оружия, то есть пушек, в целях безопасности производилась после взлета в наборе высоты.

После взлета полка, группы, как было сказано ранее, боевую задачу командиру авиаполка ставил командир дивизии, и летчики группы должны были эту задачу услышать. Я как командир полка группе задачу, поставленную командиром дивизии или корпуса, не повторял. После сбора давал команду, только каким боевым порядком следовать полку. Для сближения и поиска противника строили расширенный боевой порядок самолетов по фронту. Полк шел в «клину» или в колонне эскадрилий, эшелонированных по высоте. Высоту эшелонирования групп ударной и прикрывающей строили с разницей в 500–600 м, для удобства и безопасности при маневре групп, а никак не для господства в высоте над противником, так как сближение с противником, например на встречных курсах, проходило на скорости (абсолютной), близкой к 800–900 км/час, поэтому небольшая разница в высоте с противником на выполнение предстоящего маневра влияния не оказывала.

После вылета группы набирали высоту, как правило, над территорией Китая. Зная высоту полетов самолетов противника, я в большинстве случаев набирал высоту для ударной группы ту же, что и у противника, с небольшим превышением группы прикрытия.

При сближении истребителей с противником, идя навстречу, выстраивали полк в колонну звеньев по эскадрильям, по короткой команде сбрасывали подвесные баки и увеличивали скорость полета до 900–950 км/час. Визуально обнаружив группу неприятельских самолетов, я обычно давал команду: «Атакую первую группу, ведущему группы прикрытия – прикрыть», или: «Атаковать другую группу противника», или: «Действовать по обстановке» – в зависимости от состава и боевых порядков истребителей противника.

С началом воздушного боя истребителей полк распадался на эскадрильи, затем на звенья и пары. В большинстве боев эскадрильи начинают драться самостоятельно, выполняя команды своего комэска. На следующем этапе боя выбирает себе цель (звено или пару) командир звена. Так же поступает и ведущий пары. В результате воздушный бой проходит между отдельными группами звеньев и пар самолетов. Одни пары стремятся выйти на огневую позицию и зайти в хвост противнику, то есть зайти под ракурсом 0/4 или 1/4 сзади. Другая пара заградительным, то есть непрямым, огнем отбивает атаку истребителей противника от прикрываемых ею самолетов. Когда бой распадается на поединки отдельных звеньев и пар, начинает командовать каждый командир звена и пары, и чем меньше он будет говорить в этом бою, тем легче будет его подчиненным. Чаще всего бой ведут отдельные пары. В свою очередь каждый летчик должен так строить свой боевой маневр, чтобы обеспечивать выполнение поставленной перед собой задачи и не стеснять маневр своего ведущего пары, видеть друг друга в бою, не

отрываться, ведомому и не терять своего ведущего. Для выполнения маневра ведомый должен следовать за ведущим пары, меняя свое место слева-справа в пределах 50–100 м, в зависимости от маневра своего ведущего, и на дистанции от 300 до 50 м, в зависимости от воздушной обстановки в данный момент. Нельзя забывать об ответственности ведомого за безопасность ведущего с задней полусферы, а ведущего пары за безопасность ведомого и безопасность своего командира звена, то есть ведущего четверки.

При управлении полетами с командных пунктов каждый полк имел свой позывной, а каждый летчик дополнительно имел свой индекс. Например, позывной летчиков полка – «беркут», а индекс командира полка – «111-й», индекс командира 1-й эскадрильи – «120-й», летчиков 1-й эскадрильи – «121-й», «122-й» и т. д. Соответственно позывной командира полка будет – «беркут 111-й», командира 1-й эскадрильи «беркут 120-й» и т. д. В воздушном бою и между собой летчики пользуются только своим индексом – «Я – 125-й», «Я – 132-й» и т. д., что обеспечивает адресность, сокращает время радиообмена, радиокоманд. Так было заведено в 196-м и других полках.

Для удобства и скрытности управления наведением и боем в воздухе в районе полетов, где проводились воздушные бои, определялись зоны и точки, совпадающие с характерными ориентирами. Зонам и точкам присваивались номера и названия для упрощения управлением истребителями по радио. Например, устье (впадение реки в море) (см. схему) с высоты 5–10 км походит на сосиску – это место и называли «сосиской». Недалеко от берега, в 5–6 км, между устьями рек Ялуцзян и Ансю, находится маленький островок диаметром 100 метров – эту точку называли «скала». В отдельных зонах были определены характерные ориентиры и объекты привязки. Зонам, не мудрствуя, присвоили номера: «зона 1» – центр района боевых действий; «зона 2» и т. д. В районе боевых действий 100 на 110 км было обозначено и создано около десяти зон и точек под условными номерами и названиями. Это очень упрощало управление, наведение и даже обеспечивало некоторую секретность в боевой работе.

Поначалу в воздушный бой с истребителями Ф-86 группы МиГ-15 *бис* вступали почти одновременно, и только после нескольких неудач бой начинала ударная, то есть впереди идущая группа, затем, с интервалом в 1–2 минуты, в бой вступали вторая и третья группы, если боевой порядок состоял из трех групп.

В ходе воздушного боя с истребителями противника ударная группа «МиГов» распадалась на звенья и пары. Атака в групповом воздушном бою истребителей скоротечной бывает очень редко, только в том случае, когда противник не видит атакующего. Как правило, при сближении с самолетом противника последний маневрирует, выполняет различные фигуры пилотажа, не дает вести прицельный огонь. Поэтому, чтобы занять позицию для стрельбы, зайти «в хвост», то есть в заднюю полусферу пары или отдельному самолету противника, летчик тратит много сил и относительно много времени. При этом другие пары самолетов Ф-86 из всех сил стремятся помешать атаке и также выйти на огневую позицию.

В ходе воздушного боя группа самолетов противника также рассыпается на звенья, а затем и пары, также стремится зайти паре или отдельному «МиГу» в заднюю полусферу и так далее. Каждая пара МиГ-15 и Ф-86 стремится зайти в «хвост» друг другу, дать прицельную очередь, и так, чтобы самой не попасть в прицел. Увидев, что какой-либо МиГ-15 подвергается атаке Ф-86, летчик прерывает свою атаку и заградительным или прицельным огнем отбивает атаку «Сейбра». То же самое делают летчики, сидящие в самолетах Ф-86. Со стороны это напоминает громадный клубок, образованный ведущими воздушный бой парами и звеньями самолетов. Летчики гоняются друг за другом, чтобы одержать победу, сбить самолет противника или заставить его покинуть поле боя. Чем дольше по времени продолжается воздушный бой, тем меньше остается в баках горючего и тем более легким становится самолет, что намного облегчает маневр и при умелом управлении обеспечивает результативность воздушного боя. Победы в воздушном бою добивается та сторона, у которой больше хорошо подготовленных летчиков, не боящихся ни боя, ни противника и дерущихся до тех пор, пока самолеты противника не покинут поле боя.

Победы в воздушном бою добивается тот летчик, который хорошо видит и понимает, что происходит вокруг него в воздухе. Немаловажное значение в воздушном бою значит правильная оценка летчиком возможности выполнения атаки и стрельбы, точный ответ на

вопрос самому себе: «Успею ли я закончить атаку, не подставив своего ведомого под огонь другого Ф-86?».

Если создается опасность поражения своего самолета, самолета ведомого или другого МиГ-15, участвующего в бою, надо немедленно прекратить атаку и оказать помощь маневром и огнем.

Выход из воздушного боя с истребителями может быть свободным и вынужденным. Свободный выход из боя может быть только тогда, когда бой закончился. При выходе из боя, в любом случае, командир группы указывает направление, курс и высоту или район и высоту сбора. По этой команде пары и звенья в указанном направлении, набирая или теряя высоту, по прямой или «ножницами», «змейкой» выходят из боя, собираясь по пути в группы на заданной высоте и на заданном курсе или в районе сбора. Скорость выхода из боя должна быть большой, чтобы не стать мишенью.

После воздушного боя полк или группа подходила к аэродрому в разомкнутых по фронту боевых порядках на высотах 8–9 тысяч метров. Получив разрешение на посадку, группа перестраивалась в колонну по одному с дистанцией между машинами 1000–1500 м, тем самым обеспечивая прикрытие каждого впереди идущего самолета от возможных внезапных атак противника. За весь период боевых действий 196-го полка такой боевой порядок ни разу не подвергался атаке неприятельских самолетов. Цепочка самолетов, как правило, снижалась с углом 40–60° к третьему развороту. Если была рваная облачность, то в окна облаков, выходя к 3-му развороту на высоте 500 м. Шасси летчики выпускали после четвертого разворота. Посадку производили по одному – поочередно с правой и левой стороны ВПП.

В первых воздушных боях с истребителями противника многие летчики чувствовали себя некомфортно. Особенное напряжение ощущалось в первых воздушных боях с истребителями Ф-86, которые были не хуже, а по некоторым параметрам, например по скорости и виражам, даже лучше МиГ-15 *бис*. Преимущество это было совсем незначительным и практически, при грамотных действиях летчиков МиГ-15 *бис* в воздушном бою, значения не имело, тем более если летчик на МиГ-15 *бис* не вяжется в бой на виражах, не будет проводить бой с потерей высоты.

В любом воздушном бою ведомый летчик не должен визуально терять своего ведущего, а тем более отрываться от своей группы.

В первом воздушном бою истребителей МиГ-15 с Ф-86 большинство наших летчиков испытывало психологическое воздействие боязни за жизнь свою и товарищей. Те летчики, которые утверждают, что в первых боях не испытывали страха, едва ли говорят правду. На самом деле в первом бою, как в воздухе, так и на земле, человек испытывает страх. Дело в том, что не каждый человек может подавить в себе этот страх. Один летчик, с сильной волей и крепкими нервами, страх подавляет полностью, другой – частично, а третий не может подавить свой страх в бою до конца войны.

Мой первый боевой вылет в Андуне был интересен не столько моим поведением, сколько поведением механика самолета. Когда я подъехал к самолету, чтобы вылететь полком на задание, многие летчики полка уже сидели в кабинах и запускали двигатели. Было понятно, что вылетает весь полк. Механик моего самолета стоял бледный и вместо того, чтобы доложить о готовности самолета к вылету и помочь быстрее сесть в кабину, испуганно спросил:

– Неужели вы сейчас полетите?

Я ему довольно грубо ответил что-то вроде:

– Не хорони меня, делай свое дело: помоги сесть в кабину и запустить двигатель!

Механик был крайне растерян и действовал нечетко.

Этот пример показывает нестандартное поведение человека на земле, когда его командиру предстоит воздушный бой. Можете себе представить, каково душевное состояние летчика в первом воздушном бою, особенно при сближении с противником и в начале боя!

Как правило, психологический фактор в первом воздушном бою истребителей снижает внимание, осмоторительность и сообразительность летчиков не менее чем на 50%. Тот же фактор ограничивает и даже искажает восприятие летчиком окружающей обстановки. Все это приводило к тому, что отдельные летчики воздушный бой проводили не в соответствии с замыслом и правилами боя. Несогласованные действия пар и звеньев в бою приводили к отрыву

ведомых летчиков от ведущего и от всей группы. Как следствие – неорганизованный или вынужденный выход из боя. Возвращение на аэродром не полком или эскадрильей, а парами и отдельными самолетами. Отсюда нелепые потери и неуверенность летчиков в своих боевых способностях.

Я считаю, что ввод в бой летчиков целыми полками и дивизиями, который проводился в Корейской войне нашим командованием, был неправильным. Тем более всего через 5 лет после окончания Великой Отечественной войны, в ходе которой летчиков вводили в бой по-отцовски, поодиночке и последовательно, внедряя в сложившиеся подразделения боевых летчиков, формируя не столько профессиональную, сколько психологическую готовность новобранца.

Этого не было у нас в Корее. Надежда на боевой опыт Отечественной войны, имевшийся у многих летчиков, себя не оправдала. Хотя профессионально они и имели опыт войны, но морально и психологически эти летчики, так же как и летчики без боевого опыта, к воздушным боям были не готовы.

Пять лет без войны – пять лет мирной жизни всех уравнили, и первые воздушные бои действовали на психику независимо от того, воевал ты раньше или не воевал.

Впоследствии, с каждым днем, с каждым боевым вылетом, с каждым воздушным боем моральный дух большинства летчиков закалялся и креп, успокаивались нервы, росло душевное спокойствие и равновесие. В боях совершалось меньше ошибок, росло взаимопонимание, своевременной и постоянной становилась взаимовыручка. Соответственно, пришли и победы, в том числе и победы над самыми совершенными в то время истребителями – Ф-86.

На аэродром даже после самых жарких воздушных боев стали возвращаться не парами и не звеньями, а целой эскадрильей и даже полком.

Необходимо сказать и то, что американцы в Корейской войне учли опыт боевых действий своей и нашей авиации во Второй мировой войне и новых летчиков в боевой строй вводили не авиакрылом или эскадрильей, а малыми группами.

Хочу обратить внимание читателя на такой важный вопрос, как визуальный поиск и осмотрительность в воздухе. В свое время один большой авиационный начальник сказал, что в воздухе нет осмотрительности, а есть только поиск. Практика полетов и воздушных боев в Корее показала, что летчик в полете должен заниматься поиском, не забывая об осмотрительности.

Самолет МиГ-15 *бис* не имел в то время ни радиолокационного прицела, ни радиолокационного прибора защиты хвоста. Поэтому нам, летчикам этих самолетов, приходилось визуально, своими глазами искать противника и вдалеке, и вблизи, то есть непосредственно заниматься поиском, помня об осмотрительности. Глаза же у человека работают как объектив. Если человек смотрит вдаль и видит там цель, то в это время предметы, находящиеся вблизи, он может не видеть, если они не находятся прямо на луче зрения. И наоборот, наблюдая цель на близком расстоянии, он может не видеть дальние предметы. Поэтому летчик-истребитель не всегда в нужное время обнаруживает цель.

В истребительную авиацию молодых людей берут только с отличным зрением. И тем не менее летчики 196-го авиаполка обнаруживали и видели самолеты в воздухе неодинаково. Одни видели цель далеко, другие гораздо ближе. Почему так получалось? Потому что существует различие между визуальным поиском самолета на небольших высотах – 3000–4000 м и поиском самолетов на высотах более 8000–10 000 м. Различие в поиске цели визуально на малых и больших высотах сводится к тому, что в полете, на высотах 3–4 км, летчик, проводя поиск, одновременно видит цели в воздухе и предметы на земле. Глаз человека в этом случае сам изменяет фокусное расстояние, цепляясь за видимые объекты на земле. Летчик в этом случае видит все объекты, которые находятся в поле его зрения на земле и в воздухе.

На высотах более 8000–10 000 м летчик видит вокруг себя чистое небо, а внизу закрытую облаками или дымкой землю. Если он будет искать глазами самолеты противника вдалеке, то не увидит их вблизи, а если будет искать самолет вблизи, то не увидит его вдали. Поэтому важно было обладать умением в чистом неограниченном пространстве искусственно изменять фокусное расстояние своих глаз, чтобы суметь увидеть самолеты, находящиеся и далеко, и близко.

Был в полку летчик капитан П. Гриб, который раньше всех обнаруживал противника, будь

то один самолет, пара или группа. Если во время полета самолет капитана Гриба начинал «дергаться» в строю, то есть выходить немного вперед или немного отставать, – значит, капитан видит цель. Спрашиваешь:

– Где противник?

П. Гриб высоким, слегка приглушенным голосом отвечает:

– Справа (слева), выше (ниже), впереди группа (четверка) «Сейбров».

Капитан Петр Гриб был хорошим, добрым человеком. Участник Великой Отечественной войны, он честно тянул свою лямку, никогда не отказывался от боевых вылетов.

11. О командирах и соратниках

Что касается ветеранов Великой Отечественной войны, служивших в 196-м полку, имевших большой боевой опыт и многие боевые награды, то за редким исключением они особенного желания воевать и агрессивности в воздушных боях не проявляли.

Я не имею в виду командира 324-й дивизии И. Н. Кожедуба. Ему Москва запретила участвовать в воздушных боях. Это было абсолютно правильным решением. Вполне вероятно, что на нашего прославленного аса устроили бы настоящую охоту.

Иван Никитович был очень добрым, внимательным человеком. Души не чаял в летчиках «своего» 176-го *шв. иап*, в котором воевал с июля 1944 года до конца войны. Естественно, мы, летчики братского по дивизии полка, немного ревновали Кожедуба к соседям.

В жизни мне довелось услышать разные оценки Кожедуба как авиационного командира. Но какие бы аргументы ни приводили в свою пользу критики этого выдающегося воздушного бойца, видного офицера, генерала, а в конце жизни и маршала, надо помнить, что и в новых для него условиях, в боях с иным соперником, с применением реактивной техники он, один из редких в первые послевоенные годы подлинно *боевых* командиров дивизий, привел ее к победе, сделав результативнейшей истребительной дивизией Советских ВВС во всей послевоенной истории.

Глубоко символичным представляется и тот факт, что именно Кожедуб еще в феврале 1945 года одержал первую в Советских ВВС победу над реактивным самолетом, сбив на своем поршневом Ла-7 турбореактивный Ме-262.

Не имея возможности лично принимать участие в боевых действиях и воздушных боях, Иван Никитович с рассвета и до наступления темноты находился на командном пункте авиадивизии, отлучаясь в полки и эскадрильи в периоды затишья.

Его спокойный низкий голос с КП дивизии при выполнении боевых вылетов в значительной степени придавал летчикам, находящимся в воздухе, уверенность при ведении воздушных боев с противником. Часто во время групповых воздушных боев с КП был слышен его уверенный подбадривающий голос: «Бей гадов», «Бей интервентов» и т. п.

Иногда, в период неустойчивой погоды, когда, по данным радиолокационной разведки, мелкие группы истребителей-бомбардировщиков Ф-80 или Ф-84 действовали в прибрежной полосе, а поднять на перехват МиГ-15 *бис* не позволяла погода, Иван Никитович со своего КП по радио имитировал подъем «МиГов» на перехват, наведение на эти группы своих истребителей, повторяя знакомые команды вроде таких, как «Бей гадов», «Атакуй», «Заходи со стороны моря»... Иногда такая «деза» по радио достигала цели, и самолеты противника уходили из района боевых действий.

Если на КП Кожедуб отсутствовал, сразу чувствовалось, что управление боевой работой становилось вялым, нерешительным, что, безусловно, отражалось и на построении летчиков, и на результатах боевых действий групп.

Безусловно, авторитет Первого аса Отечественной войны среди летчиков дивизии был высок, непререкаем и положительно влиял на психологическую атмосферу и на сами результаты боевой работы. Правда, особенности воздушных боев реактивной авиации сильно отличались от воздушных боев поршневых самолетов, но основные принципы боя, его этапы и периоды оставались неизменными. Летчики всегда с большим интересом и вниманием встречались и беседовали с Иваном Никитовичем как на аэродроме, так и в гарнизоне. В этих встречах и беседах каждый обогащал свой опыт и приобретал какие-то нужные знания. Летчики

интересовались приемами воздушных боев на Ла-5 и Ла-7, поведением противника в бою. Иван Никитович подробно расспрашивал и уточнял свое понимание боя на «МиГах», в особенности на больших высотах...

Большинство опытных летчиков, находившихся в дивизии и корпусе, занимавших должности заместителей и помощников командира авиаполка, дивизии, корпуса, как правило, в воздушных боях не участвовали и на боевые задания не рвались.

Отдельные офицеры из категории летчиков-начальников проявляли интерес и желание проверить себя и свои возможности в воздушных боях на реактивных самолетах. Так, в один из вылетов полка на воздушный бой с «Сейбрами» я взял своим ведомым штурмана 324-й дивизии подполковника Л. Колмыкова. Он несколько дней упрашивал меня взять его на боевое задание и добился своего.

Набрав высоту 10000 метров, я перестроил полк в колонну эскадрилий, по команде все сбросили подвесные баки. Увидев большую группу «Сейбров», я стал увеличивать скорость и сближаться с противником. Готовясь к атаке, я увидел, что мой ведомый, ничего не сказав мне, с левым разворотом и снижением пошел вниз. Я передал командование полком своему заместителю, а сам последовал за самолетом Л. Колмыкова, который вошел в глубокую спираль. Сопровождая самолет Л. Колмыкова, я настойчиво пытался связаться с ним по радио, требуя вывести самолет из крена. Его машина, находясь в спирали, длинной непрерывной очередью вела огонь из всех пушек, пока не закончились боеприпасы. Колмыков по радию ничего не отвечал. На высоте около 3000 метров самолет вдруг вышел из спирали, и мы оба нормально приземлились на аэродроме Андунь. После полета выяснилось, что подполковник Л. Колмыков не загерметизировал кабину и из-за нехватки кислорода на высоте 10 000 метров он потерял сознание.

Этот случай с Л. Колмыковым еще раз напомнил, что война – это тяжелая работа, тем более на реактивных самолетах. К этой работе надо готовиться по-настоящему, вести ее без перерывов, напряженно и добросовестно. Полет ради развлечения, «на авось», к добру не приводит.

Командирам авиаполков, эскадрилий и их заместителям, помощникам, как и вообще всем летчикам, отказываться или уваливать от боевой работы нельзя, так как предмет их деятельности на войне – боевая работа. Если командир эскадрильи или полка не ведет в бой своих летчиков, это уже не командир.

Комэски определяют лицо истребительного авиаполка, и в этой связи хотелось бы вспомнить добрыми словами своих командиров эскадрилий.

Командиром 1-й авиаэскадрильи 196-го *иап* был капитан Николай Антипов – опытный летчик, интересный и общительный человек. Как командир – неплохой организатор и руководитель подразделения. В Корее совершил более сотни боевых вылетов и провел тридцать воздушных боев. Не помню, были ли у него победы, но хорошо помню, что обладал он драгоценным и необходимым на войне качеством: был веселым, компанейским парнем, заводилой, что называется, душой коллектива. Он хорошо пел и вечерами, во время отдыха, часто исполнял душевные песни, которые нравились летчикам, были и разрядкой после воздушных боев, и вдохновляли их на ратный труд. В основном, помнится, это были песни Леонида Утесова о любви, о море, о дружбе, об Одессе... После Кореи Антипов служил в ВВС, а демобилизовавшись, жил и работал в городе Орле.

С лучшей стороны как воздушные бойцы показали себя как раз те летчики, которые ранее не воевали, но и среди опытных, уже вдоволь повоевавших летчиков было немало отличных бойцов. Таким бойцом и командиром 2-й эскадрильи был Борис Васильевич Бокач. Песен он не пел, но, с моей точки зрения, был лучшим в полку командиром эскадрильи, честным, смелым и деловым офицером. Для него боевые действия и воздушные бои были просто работой, к которой он всегда относился серьезно, тщательно готовился сам и готовил своих летчиков. Мне запомнилось, что он ни разу преждевременно не покинул боя, дважды приходил мне на помощь в критических ситуациях, отгоняя опасно атаковавших «Сейбров». Бокач совершил в Корее около 180 боевых вылетов, в полусотне воздушных боев сбил 7 самолетов противника. Он участвовал и в Великой Отечественной войне, уничтожил несколько немецких самолетов. По итогам боевой работы в Корее представлялся к званию Героя Советского Союза, но из-за

амбиции большого авиационного начальника эту заслуженную им награду не получил. После возвращения из Кореи служил в частях ПВО. Командовал авиационным полком. Уволился в запас в звании полковника. Как и Н. Антипов, жил и работал в г. Орле. Умер в 1998 году.

3-й эскадрилей полка командовал капитан Николай Шеламонов – опытный летчик, наверное, самый старший по возрасту среди летчиков полка. Еще до поездки в Корею он, был признан лучшим снайпером ВВС Московского военного округа. Хороший организатор и требовательный командир, он был спокойным и уравновешенным человеком и летчиком. К боевой работе относился как к обычным полетам, только с большей ответственностью. В воздушных боях проявил себя смелым и находчивым бойцом, грамотным тактиком. Совершил 150 боевых вылетов, сбил 5 неприятельских самолетов.

По возвращении в Союз он долгое время работал летчиком-испытателем на фирме Антонова, в Киеве, где и живет в настоящее время.

Начальник штаба 196-го *иап* майор И. М. Тонкий был замечательным офицером, в совершенстве знавшим штабное дело. Без лишней болтовни он руководил работой офицеров штаба полка и службой войск. Не помню ни одного дела, чтобы майор Тонкий вовремя не выполнил или не решил какого-либо вопроса. Впечатление складывалось такое, что он никогда не спит и всегда на работе. После Кореи он служил в штабах дивизии, корпуса. Уволился в звании полковника. Проживает в Брянске.

Для большинства летчиков и командиров опыт воздушных боев на реактивных самолетах давал возможность личного утверждения как боевого летчика, дальнейшей службы в армии и продвижения по службе.

К этой категории можно отнести многих летчиков Бакинского округа ПВО и 309-й истребительной авиадивизии, прибывших на пополнение авиаполков 324-й *иад*.

196-й авиаполк дважды получал пополнение летчиков-добровольцев. 10 летчиков – в мае и 6 летчиков – в августе 1951 года. Из летчиков пополнения 196-го полка я отмечаю замечательных воздушных бойцов И. Заплавнева, А. Митусова, Муравьева, Овчинникова, Капанова, Рыбаса...

Если летчики, прибывшие из Кубинки со своими самолетами, подготовку к воздушным боям проводили на тыловых аэродромах Китая, то летчики, прибывавшие в 196-й полк на пополнение, вводились в строй постепенно, по одному-два человека. Предварительно их тщательно готовили на земле. В систему наземной подготовки входило: изучение района полетов, таблицы условных зон и объектов радиообмена, ознакомление с тактикой и боевыми возможностями основных самолетов противника: Ф-86, Б-29 и др., рекомендации по боевому применению и боевым возможностям своего самолета МиГ-15 *бис*. Между боевыми вылетами «старые летчики» летали с летчиками пополнения, занимались боевой подготовкой: оттачивая пилотаж, «стрельбы» с помощью фотопулеметов по неманеврирующей и маневрирующей цели, по подвижной и неподвижной сетке прицела на дистанциях 150–200 метров, групповую слетанность пар, воздушные бои индивидуальные и бои пар. После выполнения индивидуальной программы подготовки летчика командир эскадрильи с согласия командира авиаполка включал этого летчика в боевой расчет своей эскадрильи и брал в полет на боевое задание.

Так проходила замена летного состава, выбывавшего из боевого расчета авиаполка по различным причинам.

Хочу обратить внимание на вопрос преждевременного убытия летчиков из действующего боевого авиаполка. Нужно сказать, что процедура ухода летчиков из боевого состава 196-го авиаполка и отъезда в Советский Союз, к новому месту службы, была гораздо проще, чем это делалось в остальных частях Советской Армии. Я, конечно, имею в виду не боевые потери летчиков, а их убытие в Советский Союз по другим причинам.

Если на Родине процесс перевода летчика из одной части в другую воинскую часть являлся сложной и длительной проблемой для командира части, то во время Корейской войны этот вопрос решался быстро и без волокиты.

Я лично в большинстве случаев не препятствовал, а содействовал отъезду многих летчиков в Советский Союз:

– по профессиональной непригодности;

- ввиду непроходящей боязни и растерянности в бою;
- страха, иногда появлявшегося после катапультирования в бою;

при наличии личного заявления летчика. Командир дивизии, как правило, соглашался с моими аргументами, и летчика отправляли домой. Погибших в воздушных боях летчиков мы привозили в городок, где проживали. Торжественно проводили прощание и увозили в Порт-Артур, где с воинскими почестями хоронили на новом воинском кладбище. Мне один раз пришлось принять участие в панихиде при похоронах своего ведомого летчика старшего лейтенанта А. Рыжкова на кладбище Порт-Артура.

Александр Рыжков был очень хорошим, симпатичным и общительным парнем. Он был замечательным летчиком, сбившим в воздушных боях лично 3 и в группе 3 самолета противника. Случайная очередь с самолета Ф-80, выпущенная в бок под большим углом, прервала его жизнь. Светлая память об А. Рыжкове в моем сердце будет жить всегда.

12. О летчиках, прибывших на пополнение в 196-й иап

Первое пополнение молодых летчиков, было их человек десять, прибыло в полк сразу же с началом боевых действий, где-то в апреле месяце 1951 года. Полк вел интенсивные боевые действия, набираясь боевого опыта. В воздушных боях появилась уверенность, летчики в боях уже не рассыпались, и прибывшие пилоты первого пополнения вводились в бой фактически без какой-то особой подготовки.

Молодых вводили в бой по одному, два человека в каждой эскадрилье, чередуясь по дням со старыми летчиками полка, и через месяц все молодые ребята летали на боевое задание наравне со всеми летчиками полка. На групповых фотоснимках мы видели этих ребят вместе с другими летчиками.

В конце лета 1951 года на пополнение в полк прибыла вторая группа летчиков, многие из которых имели опыт боев в Великую Отечественную войну. В составе этой группы были: И. Заплавнев, Муравьев, Широн, Филиппов, Рудько, Колпаков, Рыбас, Фролов, Боровков, Капранов, Овчинников, Ф. Юшин, Травин, Чулкин, Петрянин, Кисель, Остапенко. Из пятнадцати пять прибывших летчиков – Филиппов, Чулкин, Петрянин, Кисель, Остапенко – по различным причинам, перевели в другие авиаполки. Оставшиеся летчики готовились к боевым действиям в эскадрильях, и через 15–20 дней прибывшие летчики на пополнение принимали активное участие в воздушных боях с «Сейбрами», сперва в составе своих эскадрилий, а затем и в воздушных боях в составе 196-го полка.

В данной книге конкретно о каждом летчике ничего не сказано. За исключением характерных случаев и эпизодов. Если большинство летчиков первого пополнения полка запечатлены на групповых фотографиях, то снимков летчиков второго пополнения полка в книге почти нет, хотя большинство из них проявили себя замечательными летчиками и прекрасными воздушными бойцами. Поэтому я обязан указать их фамилии как патриотов своего Отечества, принимавших активное участие в воздушных боях на самолетах МиГ-15 против американских истребителей Ф-86 – «Сейбр», и не просто в воздушных боях, а в групповых воздушных боях за господство в воздухе. Они в корейском небе добровольно принимали активное участие в воздушных боях как советские патриоты.

Я преклоняюсь перед мужеством и скромностью этих ребят, переживаю за их судьбу и участь, когда вместо заслуженных почестей и наград они остались забытыми и неизвестными героями, о ратных делах и подвигах которых знают только родные и близкие. Уверен, что если бы В. И. Сталин дожил до конца Корейской войны, этих ребят не забыли бы.

Это была первая война в воздухе с активным участием реактивных самолетов с обеих сторон. Из истории этого не выбросишь.

Я не нашел фотографий многих летчиков 196-го авиаполка, участвовавших в воздушных боях Корейской войны, поэтому перечислил и указал их фамилии.

13. Боевые будни

Воздушные бои самолетов МиГ-15 *бис* с истребителями-бомбардировщиками Ф-80 и Ф-84, которые проводились летчиками 196-го полка, чего-то характерного и особенного имели мало. Проводились эти бои, как правило, с небольшими группами по 4, 8, 10, редко 20 самолетов. Американские самолеты действовали днем по автомашинам на дорогах, по мостам и тоннелям, по мелким группам солдат с высот 1000–3000 м реактивными снарядами и напалмом. Характер этих налетов мало отличался от действий Ю-87 в первые дни Великой Отечественной войны. От воздушного боя с истребителями МиГ-15 эти самолеты, как правило, уклонялись или становились в круг, пассивно обороняясь от атак. Бои проходили в основном на высотах 2–3 тысячи метров.

А вот как проходил один из воздушных боев с разведчиками Ф-94.

С раннего утра в готовности № 1 сидело звено 196-го полка. С КП корпуса поступила команда:

– С юго-востока, на высоте 8000 м, со скоростью 700–750 км/час, приближается цель. В готовность № 1 посадить эскадрилью.

В первую готовность вместе с летчиками 2-й эскадрильи в составе 10 самолетов МиГ-15 *бис* сел я. Мне в кабину самолета протянули прямой телефон с КП дивизии.

Погода была безоблачная, небольшой туман, видимость около 1 км. По телефону мне передали информацию о противнике. Два звена самолетов-истребителей в колонне по 4 самолета. На дистанции 2–3 км идут на запад прямо через аэродром Андунь. Туман постепенно рассеивался, погода улучшалась, и я настойчиво требовал по телефону, чтобы разрешили взлет. Командир дивизии И. Кожедуб мне передал, что взлет не разрешает корпус. Не дали разрешения на взлет и когда восьмерка Ф-94, как уточнили разведчики, ушла в глубину китайской территории на 200 км. Видимость улучшалась, туман рассеивался. Я грубил начальству по телефону, требуя разрешения взлететь, а взлет не давали. Восьмерка Ф-94 возвращалась на восток тем же маршрутом, и, когда уже проходила над нашим аэродромом, я получил наконец команду на взлет. Видимость на аэродроме была уже более 2 км. После взлета я сразу сделал разворот на противника. Группу не собирал, так как не было времени. Взлетевшие за мной самолеты подтягивались в наборе высоты. Группу противника догнал через 4–5 минут после взлета, когда самолеты Ф-94 подходили уже к береговой полосе. Фактически я уже не имел права атаковать эту группу, так как под ними находилось Желтое море. Я с ходу атаковал заднюю четверку Ф-94, а капитану Бокачу передал, чтобы он звеном атаковал первую четверку Ф-94. По крайнему самолету дал очередь. Несколько снарядов попало ему в живот, так как я стрелял с набором высоты под ракурсом 1/8. После атаки группа Ф-94 рассыпалась. Слева ниже увидел один свободный Ф-94, уходящий вниз. Во время атаки противник вошел в левый разворот. Преследуя его, я дал очередь. Хвостовое оперение Ф-94 развалилось, и я врезался в эти осколки. Сжался, пригнул голову, но обломки мой самолет не задели. Когда группа Ф-94 рассыпалась, рассыпались и «МиГи», преследуя каждый свою цель. Все уже находились над морем. Я дал команду закончить воздушный бой. Дал направление и высоту сбора.

Так закончился скоротечный бой. А все могло быть иначе, если бы разрешили взлет группы на полчаса раньше. Все самолеты второй эскадрильи, вылетающие наперехват, возвратились на аэродром. Видимость при посадке была уже более 5 км.

Точно результата этого воздушного боя я не знаю. Известно то, что корпус записал на полк 8 побед. Записал даже две победы старшему лейтенанту Пупко, по его докладу, при атаке он видел, как столкнулись два Ф-94.

Задержка вылета на перехват восьмерки разведчиков мне до сих пор не понятна. Я не думаю, что с КП корпуса специально задержали вылет. По всей вероятности, командир корпуса генерал Белов отдыхал, а авиацией руководил кто-то из штабников. Погоду и туман он видел не на аэродроме, а около своего КП, в горах, в 3 км от аэродрома. Там, безусловно, туман был намного плотнее, чем на аэродроме.

Вот так бывает, когда корпусом командуют несведущие люди, когда вместо того, чтобы отдать управление командиру дивизии, берутся не за свое дело.

С небольшими сокращениями приведу несколько казенных описаний воздушных боев, где участвовали летчики нашего полка, так, как они изложены в журнале боевых действий дивизии.

К этим донесениям нужны еще и схемы, тогда можно понять ход и характер воздушного боя. Я лично считаю, что эти описания, кроме констатации времени воздушного боя и знакомства с фамилиями летчиков, участвовавших в этих боях, ничего для обычного читателя не дают.

Боевое донесение от 6 ноября 1951 года:

«01. 11. 51 г. В период 8.51–9.35 группа 10 МиГ-15 *бис*, командир полк. Пепеляев, находясь в прикрытии общей группы частей дивизии, вылетела на перехват истребителей и истребителей-бомбардировщиков. Встреча состоялась на высоте 8000 м в районе Хакусен – Ансю. Со стороны противника 16 Ф-86. По докладам летчиков и снимкам ФП... полк. Пепеляевым один самолет Ф-86 подбит и один самолет Ф-86 сбит.

Подходя на высоте 8000 м к району Рейбид – 10 км южнее Хакусен, экипажи обнаружили пару самолетов Ф-86, которая шла справа на встречно-пересекающихся курсах. Группа полк. Пепеляева пошла на сближение с противником. Пара Ф-86, сделав левый полупереворот, стала уходить. Пара полк. Пепеляева сблизилась на $D=550$ м сзади под $R=1/4$, полк. Пепеляев одной очередью открыл огонь по ведомому самолету Ф-86, результативность стрельбы не наблюдал. По данным ФП, цель была поражена. Пара Ф-86 левым переворотом ушла вниз. Пара полк. Пепеляева вышла из атаки разворотом вправо и была атакована второй парой Ф-86 справа-сверху-спереди под $R=2/4$ с ведением огня по самолету МиГ-15 полк. Пепеляева, с уходом после атаки вправо-вверх. Пара полк. Пепеляева сделала левый боевой разворот и произвела атаку по этой паре. Сблизившись на $D=122$ м, полк. Пепеляев вел огонь по ведомому самолету Ф-86 одной средней очередью под $R=1/4$. Наблюдал разрывы снарядов на фюзеляже Ф-86. Атакованный Ф-86 левым переворотом пошел вниз. Ведущий самолет Ф-86, прикрывая, уходил за ним спиралью, что наблюдали полк. Пепеляев, ст. лейт. Рыжков и капитан Абакумов. Пара полк. Пепеляева вышла из атаки вправо-вверх. Пара капитана Абакумова и пара капитана Бокача прикрывали действия пары полк. Пепеляева. Были атакованы пара капитана Абакумова шестеркой самолетов Ф-86, пара капитана Бокача парой Ф-86. Пара капитана Абакумова вышла из-под атаки правым боевым разворотом. Шестерка противника в растянутом пеленге пар вышла из боя вниз в сторону моря.

Группа майора Митусова прикрывала действия группы полк. Пепеляева. Во время выполнения правого разворота пара майора Митусова была атакована сверху-спереди одним самолетом Ф-86, вышедшим из облачности. Выход из-под атаки пара Митусова произвела уходом под противника. Выйдя из-под атаки, майор Митусов обнаружил ниже себя пару самолетов Ф-86, произвел атаку. Но противник из-под атаки вышел резким снижением в сторону моря. Пара капитана Иванова прикрывала действия пары Митусова.

Выход из боя провели отдельными парами и звеньями. Сбор группы прошел на маршруте полета к аэродрому».

Боевое донесение от 6 января 1952 года: «06.01.52 года в 9.14–9.51 наши РТС обнаружили 10 групп истребителей и истребителей-бомбардировщиков противника, до 150 самолетов, которые следовали в направлении Ансю, с 4–1–4-минутным интервалом на высоте 4000–8000 м.

...Для отражения этого налета по команде с КП ... в 9.40–9.47 были подняты 20 МиГ-15 *бис* 176-го *гвип* под командованием полк. Вишнякова и 16 МиГ-15 *бис* 196-го *иап* под командованием полк. Пепеляева. После сбора группа, в общем боевом порядке соединения, под командованием полк. Вишнякова, с набором высоты была направлена в район Ансю, на отражение крупного налета авиации противника. При этом наше соединение действовало при непосредственном взаимодействии с частями соседней дивизии, которые наращивали силы в ходе воздушного боя. Находясь сзади ударной группы, группа полк. Пепеляева, в 10.04 в районе Тайсен, на высоте 8000–10000 м встретила 36 истребителей Ф-86, которые группами по 8–12 самолетов следовали курсом 340–350°. Оценив воздушную обстановку, полк. Пепеляев принял решение атаковать истребителей противника. Воздушный бой длился в течение 15–20 минут и сместился к району Ансю. В ходе этого боя стреляли 5 летчиков: полк. Пепеляев по трем самолетам, ст. лейт. Рыбас, ст. лейт. Колпаков, майор Антипов, ст. лейт. Юшин, каждый по одному отдельному из самолетов группы Ф-86.

В результате этих атак полк. Пепеляев наблюдал попадание снарядов по атакованному самолету Ф-86, который перешел в беспорядочное падение и упал в районе 20–30 км

северо-западнее Сюкусен. Остальные летчики результатов своих атак не наблюдали.

Группа полк. Вишнякова поиск противника производила в районах Тайсен, Ансю, Дзюсен, Эйджю, на высоте 2000–5000 м. В 10.06, в районе Ансю – Хакусен, на высоте 5000 м, 8 экипажей этой группы под командованием ст. лейт. Лазутина встретили 12 самолетов Ф-86 и завязали с ними воздушный бой, который длился 3–4 минуты... стрелял ст. лейт. Лазутин, который результатов своей стрельбы не видел. В 10.07 в районе Дэгуандонг на высоте 7000 м 6 экипажей МиГ-15 этой группы под командованием капитана Сучкова встретили 8 самолетов Ф-86 и завязали с ними воздушный бой, который длился 2–3 минуты... стрелял один летчик ст. лейт. Андриенко, результатов стрельбы не наблюдал.

После ухода истребителей противника из района воздушного боя все наши самолеты по команде с КП... возвратились на свой аэродром».

Я не буду разбирать и описывать воздушные бои самолетов МиГ-15 *бис* с «Сейбрами» казенным языком донесений и схем воздушных боев, имеющихся в Подольском архиве, так как правильно описать и понять по донесениям и схемам можно, но мне кажется, что это надо только специалистам. Я попытаюсь донести для людей, любящих авиацию и ее историю, свое видение воздушных боев, но не всех боев, так как это было давно и многое забыто, а лишь отдельных, которые остались в памяти. О том, что, на мой взгляд, было наиболее характерно и может стать интересным, а то и полезным, я и хочу рассказать.

Имея полное господство в воздухе над всей территорией Корейского полуострова к весне 1951 года, на северо-западном направлении, откуда шли войска и поступало вооружение китайским добровольцам, американцы стали терять свое превосходство в воздухе. Причины в том, что на северо-западном направлении в конце 1950 года в воздухе появились самолеты МиГ-15, которые небольшими группами стали противодействовать боевым вылетам американской авиации. Это вынудило американцев ввести в бой свои новые истребители Ф-86, которые вначале небольшими группами, а затем и большими силами стремились в воздушных боях восстановить пошатнувшееся превосходство в воздухе.

Особенно интенсивные воздушные бои в воздухе Северной Кореи стали проводиться с появлением авиаполков МиГ-15 324-й и 303-й авиадивизий. В этих боях американцы стали наращивать свои силы количественным увеличением самолетов Ф-86. Вместо 8–10 самолетов для участия в боях за господство в воздухе американцы стали приходить в район воздушного боя группами по 18–20 машин общей численностью в 50–60 и более самолетов Ф-86.

Командование 64-го корпуса также, в некоторые дни, поднимало в воздух до сотни МиГ-15, наращивая силы своих истребителей в ходе воздушного боя.

Получалось так, что в некоторых воздушных боях одновременно участвовало более сотни самолетов МиГ-15 *бис*. Ни много ни мало район воздушного боя увеличивался в размерах до 10–15 км в диаметре и до 10 км по высоте.

Воздушный бой такого большого количества участвующих в нем самолетов слагался из отдельных фрагментов, в которых дрались пары, четверки и эскадрильи полков.

Воздушные бои крупных групп истребителей Ф-86 с истребителями МиГ-15 *бис* 324-й и 303-й авиадивизий, в которых принимали активное участие летчики 196-го *иап*, в воздухе над Северной Кореей проводились до самого отъезда нашего полка в Союз. Последний бой, в котором я принимал непосредственное участие, состоялся 15 января 1952 года. Группа в составе 196-го *иап* и 176-го *гв. иап* вылетела и провела воздушный бой с большой группой самолетов Ф-86. Прекрасно помню, что потерь с нашей стороны в том бою не было.

Начиная с мая месяца 1951 года эпицентр воздушных боев за господство в воздухе медленно перемещался от реки Ялуцзян в сторону реки Ансю, на восток.

Район воздушных боев был избран американцами, чтобы иметь господство в воздухе не только в районах недосягаемости самолетов МиГ-15, но, главное, в районе междуречья рек Ялуцзян – Ансю – основном средоточении коммуникаций китайских и корейских войск.

Основные задачи 64-го корпуса ПВО заключались в следующем:

- интернациональная помощь наземным войскам КНДР и КНР;
- прикрытие от ударов с воздуха объектов КНДР;
- завоевание превосходства в воздухе в своей зоне ответственности;
- испытание в бою новых самолетов и получение боевого опыта;

– получение возможно более целого самолета Ф-86.

О боевом применении МиГ-15, о путях решения некоторых его насущных вопросов попробую рассказать.

Прежде всего хочу обратить внимание на *построение боевых порядков*, которые применяли летчики 196-го полка при поиске и атаке.

При наведении и поиске боевой порядок группы (полка, эскадрильи, звена, пары) самолетов МиГ-15 строился в порядке клина или пеленга, близкого к фронту, с разном высот для маневра группы. Расстояние между самолетами по фронту определялось составом группы: для пары 300–400 м между самолетами, для звена 200–300 м, для эскадрильи и полка 100–200 м. Дистанция между самолетами, парами и звеньями – 50–100 м.

Основой построения боевых порядков была пара. Боевой порядок эскадрильи – 2–3 звена, построенных клином или пеленгом; полка – 2–3 эскадрильи, построенных клином, пеленгом или колонной. При сближении и атаке для облегчения маневра групп боевой порядок как бы сжимался по фронту и вытягивался в глубину. Боевой порядок при атаке зависел от подготовки летчиков в групповой слетанности: чем выше подготовка летчиков, тем плотнее могут строиться боевые порядки. Но обязательно нужно предусматривать достаточную свободу маневра группы и зрительную связь.

На разборах полетов командиры эскадрилий и полков спорили и доказывали друг другу, каким составом группы лучше управлять, какой состав группы наиболее эффективен для ведения воздушных боев с истребителями Ф-86.

Прекрасно помню, как командир 176-го *гв. иап* полковник Вишняков и его комэски доказывали на словах преимущества управления в воздушном бою шестеркой. Я же лично и летчики нашего полка считали, что чем больше в группе самолетов, тем легче в воздушном бою. Мы предпочтение отдавали восьмерке, то есть двум звеньям: в бою истребителей основной боевой единицей является пара, и командиру звена или восьмерки удобнее и проще управлять двумя группами, чем тремя парами.

Я придерживался принципа четного состава группы: как в паре один отвечает за другого, в звене – пара отвечает за пару, в восьмерке – четверка взаимодействует с четверкой. В случаях четного построения боевого порядка в группе более свободен маневр группы и при поиске, и в бою, проще управление и взаимодействие.

Обратил я внимание и на то, что при первой встрече с группами Ф-86 они находились в довольно плотных боевых порядках, как по фронту, так и по глубине. Мы же ходили в широко разомкнутых боевых порядках. На следующий день противник свои боевые порядки расширил, а мы их несколько поджали. Примерно через месяц и даже раньше различить группы самолетов противоборствующих сторон по боевым порядкам было трудно – так они стали похожими и, наверное, оптимальными для решения выполняемых задач. Еще раз повторю, что при построении боевых порядков любой группы, кроме существующих правил полета, всегда учитывалась необходимость свободы маневра и, соответственно, перестроения самолетов групп как при поиске, так и при атаке. Если в звене при развороте пара переходит вправо, то ведомый первой пары освобождает место ведущему второй пары и переходит влево. Если при полете группы в составе восьмерки звено перестраивается из левого пеленга в правый, то ведомая пара первого звена переходит на другую сторону.

Перестроения в группе во время маневра ведущего не всегда проходят по указанной схеме. Бывают и исключения. Главное – в скорости маневра, в компактности, чтобы группа не рассыпалась.

Тема ближнего группового воздушного боя истребителей за господство в воздухе – очень большая тема, о которой много написано, нарисовано и показано. В сказанном и написанном о воздушном бое вроде все ясно и все понятно. А когда летчик впервые попадает в воздушный бой истребителей, где десятки самолетов парами и четверками гоняются друг за другом, то ему многое кажется и видится непонятным. Воздушный бой всегда будет непонятным для большинства начинающих летчиков, если их не вводили, а бросали в бой.

Ввод в бой авиаполков МиГ-15 в Корейской войне показывает, что командование ВВС и ПВО пренебрегло опытом Отечественной войны, не учло психологию человека, пусть даже ветерана, который за 6 послевоенных лет стал другим, и его психология мало чем стала

отличаться от психологии летчиков, не видевших войну.

В своем первом воздушном бою с истребителями некоторые летчики бросаются в погоню за ближайшим самолетом, стремятся его сбить, забывая о товарищах и об обстановке в воздухе. Другие, наоборот, стремятся вырваться и выйти из зоны воздушного боя, покинуть ее. Их действия в бою не усиливают, а, напротив, ослабляют свою группу.

Я считаю, что очень большое значение для летчика-истребителя как воздушного бойца имеет его психическое состояние, которому, на мой взгляд, не придавалось должного значения на всех уровнях жизни летчика – ни в авиашколах, ни в строевых частях.

Не знаю, как сейчас, а в мое время в учебных планах предмет психологии никогда не значился, даже не упоминался. Еще при медицинском обследовании при наборе в авиационное училище никто и никогда не касался вопросов, связанных с психикой человека, который собирался стать летчиком.

Оглядываясь сейчас на свою жизнь в авиации, вспоминая и воздушные бои, и полеты вообще, анализируя причины аварий и катастроф, прихожу к выводу, что при правильном учете человеческого фактора многих потерь можно было избежать, многие вопросы надо было решать по-другому, беря в расчет психологические особенности людей.

Я твердо убежден, что для летчика-истребителя, для человека, который выполняет работу порою за гранью человеческих возможностей, который находится один в дорогостоящей и сложной машине, который должен сам быстро принять лучшее решение и выполнить его, иной раз в ситуации экстремальной, соответственная психологическая подготовка не менее важна, чем специальные навыки.

С моей точки зрения, в качестве инструмента отбора при поступлении в авиационное училище необходимо включать проверку на предмет психологической годности человека как летчика вообще. В период учебы для летного состава обязателен курс основ психологии, чтобы летчик знал, какие психологические перегрузки испытывает летчик в своих первых воздушных боях, знал, как можно управлять собой, о чем думать в той или иной нештатной ситуации.

По своему опыту могу сказать, что в первых групповых воздушных боях с истребителями Ф-86 была и боязнь, и страх за себя и за товарищей. Были скованность и излишнее напряжение. Было и принятие необоснованных решений при выполнении того или иного маневра. Я думаю, что подобные ощущения, мысли и действия были не только у меня. Считаю, что летчики в первых групповых воздушных боях с истребителями Ф-86 так же, как и я, испытывали все это в разной степени, независимо от того, воевали они прежде или нет. Все это приводило к тому, что в первых воздушных боях с истребителями Ф-86 летчики 196-го *иап* вели себя неуверенно. Надо сказать, что если воздушные бои с самолетами Ф-86 для летчиков 196-го полка были первыми, то для многих американцев бои с истребителями МиГ-15 были продолжением схваток, проведенных ранее с истребителями 50-й и 150-й авиадивизий. На первых порах боевые группы МиГ-15 196-го *иап* преждевременно рассыпались, управление в бою нарушалось, а иногда и вовсе терялось. Вместо звеньев и пар порой действовали одиночки. Растерянность некоторых летчиков, их несогласованные действия в воздушном бою приводили к потерям.

Впоследствии, когда летчиков 196-го полка обстреляли и они успокоились, бои за господство в воздухе стали проходить с переменным успехом.

На самолете МиГ-15 *бис* устанавливался прицел АСП-3Н. Этот прицел имел два режима работы. Первый – полуавтоматический, когда при некотором вмешательстве летчика вырабатывалась поправка, чтобы снаряды попали в цель. Для этого летчик механически вводил в прицел т. н. базу, фактически размеры цели. Цель обрамлялась светящимися ромбиками, движение которых осуществлялось за счет вращения ручки рычага управления двигателем. Светящуюся «центральную» точку прицела накладывали на цель. После того как самолет противника будет находиться в обрамлении и центральная точка остановится на цели, предписывалось открыть огонь. Если дальность стрельбы будет не более 500–600 метров, цель будет поражена.

Я описал процесс стрельбы по подвижной сетке, когда цель находится под ракурсом, близким к 0/4, т. е. под нулевым углом между линией движения цели и линией атакующего истребителя. Дело в том, что по подвижной сетке прицела стрелять можно, лишь когда самолет

противника энергично не маневрирует. Это бывает, когда противник не видит, что его атакуют, или следует в группе, сохраняя свое место в строю.

В реальном воздушном бою истребители противника, как правило, маневрируют и не позволяют вести по ним прицельный огонь. Поэтому стрельба по подвижной сетке прицела становится невозможной. При резком маневре самолета МиГ-15 в воздушном бою, как правило, со значительной перегрузкой, сетка прицела АСП-3Н уходит за пределы зеркала, и на прицеле не остается никаких символов. Поэтому, как только приходится принимать бой, сетку прицела летчик закрепляет в неподвижном положении, а когда представляется возможность поразить самолет противника, летчик сам определяет точку прицеливания в зависимости от ракурса, дальности и скорости цели.

Безусловно, прежде чем прицелиться и дать очередь по самолету противника, необходимо выйти на огневую позицию, проще говоря, зайти в хвост, т. е. в заднюю полусферу преследуемого самолета, который, в свою очередь, всеми силами будет стремиться не допустить этого, выполняя фигуры сложного пилотажа и стремясь выйти из-под удара.

Стрельба по неподвижной сетке прицела требует от летчика хорошего глазомера и больших навыков с тем, чтобы в нужный момент, когда цель попадает в сетку прицела, летчик, не раздумывая, энергично и точно взял нужное упреждение и нажал на кнопку стрельбы.

Длинная очередь при стрельбе по маневрирующей цели не нужна, т. к. поразить цель могут только первые снаряды очереди – соответственно остальные снаряды расходуются впустую.

Поражение цели при стрельбе по неподвижной сетке прицела прежде всего зависит от того, насколько правильно летчик взял упреждение.

В воздушном бою истребителей получается так, что за несколько минут (а порой десятков минут) гонки и резкого маневрирования лишь две-три секунды выпадают летчику, чтобы прицелиться и дать эффектную очередь. Чтобы очередь была точной, летчик должен быстро и правильно взять нужное упреждение.

Когда самолет противника в воздушном бою попадает в прицел, летчик не должен высчитывать и думать, какое он должен взять упреждение. Он обязан знать точку прицеливания при различных ракурсах самолета противника в прицеле и, не задумываясь, открыть огонь, когда цель будет в нужной точке. Эти действия должны быть неоднократно и надежно проверены, отработаны и доведены до автоматизма.

Помню, когда я был курсантом в школе военных летчиков, у нас был класс воздушной стрельбы и воздушного боя. В этом классе находился примитивный тренажер воздушной стрельбы, включавший в себя макет кабины летчика с прицелом и большой экран на противоположной стороне учебного класса. На этом экране было изображено несколько десятков проекций самолетов противника под различными ракурсами.

Прицеливаясь из «кабины» по одной из целей, курсант нажимал на гашетку пулемета, расположенную на макете ручки управления самолетом и, если упреждение было взято правильно, на экране тренажера загорался световой сигнал «самолет сбит». Для меня стрельба на этом тренажере была одним из любимых занятий. Я часами сидел в «кабине» – «стрелял», «стрелял» и «стрелял» по воображаемым самолетам противника. До сих пор помню, как через несколько дней тренировки я демонстрировал удивленным друзьям, как надо «сбивать самолеты противника» с первой очереди – безошибочно зажигая на экране сигнал «самолет сбит».

Позднее, находясь в Китае и готовясь к воздушным боям, я произвел расчеты стрельбы по американским самолетам, с которыми предстояло воевать, – их положение в сетке прицела АСП-3Н в момент стрельбы при ракурсе, близком к 1/4, и дальностях 150 и 600 метров. Изображения основных самолетов противника в сетке прицела были нарисованы на листах бумаги и развешаны всюду, где работали и отдыхали летчики полка.

Думаю, что лично для меня в боевых стрельбах немаловажное значение сыграл опыт «стрельбы», приобретенный на примитивном стрелковом тренажере еще в довоенное время.

Воздушные бои с «Сейбрами» проводились утром и вечером, практически по одному и тому же сценарию. «Сейбры» приходили в район боевых действий только с юго-восточного направления. Если они приходят раньше «МиГов» – барражируют на высоте порядка 8000 м

над береговой чертой, ближе к нашему аэродрому. Если «МиГи» взлетают раньше – соответственно и встреча произойдет восточнее, на встречных курсах.

Чтобы внести что-то новое в наши встречи с «Сейбрами», я, никого не предупреждая, решил изменить направление встречи. Не как всегда с запада – со стороны Китая, а с востока. Предупредив своих летчиков, решил: утром, когда солнце находится на востоке, атаковать «Сейбров» со стороны солнца. Полк рано утром, в 7 или 8 часов, по команде с КП корпуса произвел взлет. После взлета я протянул маршрут несколько дальше на северо-восток и пошел не как всегда влево, а вправо, собирая свою группу. В это время я услышал с КП голос командира корпуса генерала Лобова:

– Кто там болтается на севере? Я ответил что-то вроде:

– Не болтается, а идет «навстречу» с востока.

Получая с КП информацию о противнике, заранее сбросили подвесные баки, увеличили скорость и сблизилась с группой «Сейбров» с востока. Атака для них была неожиданной, да еще проведена со стороны солнца. Бой был успешным, были сбиты 2 или 3 «Сейбра», и противник покинул район боевых действий.

После этого вылета и другие полки корпуса пошли на встречу с «Сейбрами» по новому маршруту. Американцы быстро освоились и стали встречать «МиГов» с востока. Я же, после того как полки корпуса стали заходить с востока, вновь изменил маршрут встречи. Утром с востока, а вечером с запада, то есть всегда со стороны солнца. И так до конца пребывания 196-го авиаполка я менял маршруты для встречи с «Сейбрами»: с востока или с запада, учитывая и то, с какого направления идут навстречу большинство авиаполков или групп МиГ-15 *бис* корпуса. На схеме я примерно изобразил, как строился маршрут для сближения и встречи МиГ-15 *бис* и Ф-86 в районе боевых действий.

Летчики 196-го *иап* крепили с обретением боевого опыта. Все чаще в результате боев группы Ф-86 разваливались на пары и одиночные самолеты, покидали зону воздушного боя пикированием и несли потери. Я понимал, что в этих группах присутствовали и летчики-новички, которые проводили свои первые воздушные бои.

Наиболее характерными ошибками летчиков полка в первых воздушных боях были следующие:

- потеря ведущего или потеря ведомого;
- потеря ведущей пары;
- попытка выхода из боя пикированием;
- уход от атаки на вираже;
- лишние переговоры в бою;
- длинные очереди из пушек и большая дальность стрельбы;
- большие ошибки визуального определения дальности (вместо 300 м – 800–1000 м; вместо 3000 м – 1000 м и т.д.).

Во время одного группового воздушного боя, при атаке пары Ф-86, на боевом развороте, я увидел сзади снизу на дальности 2000–2500 м приближение другой пары Ф-86. Оценил, что эта пара ни самолет моего ведомого, ни мой самолет не достанет, так как у нас была скорость и мы уходили вверх. В это время вижу и слышу, как мой ведомый, начальник ВСС полка капитан Кириsov, со словами «нас атакуют» переворотом уходит вниз. Высота была 9 – Ю тысяч метров. Пропустив самолет Кирисова, пара Ф-86 переворотом последовала за ним. Мне ничего не оставалось, как также сделать переворот и передать заместителю, что выхожу из боя. Вертикально пикируя за парой Ф-86, преследующих напарника, мне все время приходилось тормозами удерживать свой самолет от валежки – самопроизвольного крена самолета на скоростях более 0,92 М и с дальности 2–3 тысячи метров давать длинные очереди из всех пушек, пугая противника, показывать, что я по ним стреляю. На высоте около 3 тысяч метров Кириsov стал выводить свой самолет в направлении аэродрома, а пара Ф-86, бросив преследование, вышла из пикирования в сторону моря. Я, в свою очередь, видя, что мне их не догнать, развернул свой самолет в сторону аэродрома и через 3–4 минуты на высоте 2000 м догнал самолет Кирисова, и мы благополучно сели. Так я не дал «Сейбрам» сбить моего ведомого.

На разборе полетов я спросил капитана Н. Кирисова – почему он вышел из боя? Он

ответил, ему показалось, что «Сейбры» вышли на дистанцию огня и вот-вот начнут стрелять по его самолету. Я ему сказал:

– Если еще раз выйдешь из боя, потому что тебе что-то там показалось, то дойти до аэродрома тебе «Сейбры» не дадут.

После этого вылета капитана Кирисова я ведомым больше не брал.

В первых воздушных боях большинство летчиков, визуально определяя дистанцию до самолета противника, ошибаются, как правило, в меньшую сторону. Вместо дистанции в 1000 м оценивают ее в 400–500 м, вместо 600 м считают 200. Потому и получается, что вместо стрельбы по неприятельскому самолету на эффективной дальности 200 м стреляют в лучшем случае на дальности 500.

Случай с капитаном Н. Кирисовым говорит о том же варианте: вместо 2,5–3 тысяч метров ему показалось, что пара Ф-86 находится сзади в 500–600 метрах.

Это, повторяю, говорит о том, что в экстремальной ситуации, когда летчик, не имеющий большого боевого опыта, ведет огонь по неприятельскому самолету или самолет противника обстреливает его машину, он неверно оценивает дистанцию, уменьшая ее, как правило, в 3–6 раз.

Расскажу, как я потерял ведомого и с Божьей помощью выпутался из очень сложного положения.

Летом 1951 года в воздушном бою я сбил самолет Ф-86, летчик которого катапультировался и приземлился на территорию КНДР. Я попросил своих разведчиков выяснить у пленного летчика время выполнения полного виража самолета Ф-86 на высоте 10 000 метров. Мне эти данные передали. Я проверил, за какое время на высоте 1000 м выполняет полный вираж самолет МиГ-15. У меня получилось, что МиГ-15 *бис* на высоте 10 000 м выполняет полный вираж на 5 или 6 секунд быстрее, чем Ф-86. Сейчас точно не помню, какие это были секунды, но что-то в пределах минуты. Через несколько дней мне представилась возможность проверить это на практике.

Временами после тяжелого дня у меня барахлило сердце. Как тогда определили врачи – «стенокардия покоя». Началась она в 1943 году после аварии спарки Як-7. Десять дней, ввиду перебоев своего «мотора», я даже находился в госпитале. Очень соскучился по полетам, беспокоился о своих товарищах. Хотелось побыстрее встретиться и подраться с «Сейбрами» – боязнь и страх первых воздушных боев остались позади.

Приступив к работе с дежурным звеном, в составе шестерки самолетов МиГ-15 *бис* я вылетел на перехват небольшой группы истребителей противника. Ведомым со мной взлетели заместитель командира 2-й эскадрильи по политчасти Ларионов и дежурное звено капитана В. Назаркина, которое прикрывало мою пару. Капитан В. Назаркин, как и я, недавно возвратился в полк из лазарета, где находился после катапультирования в воздушном бою.

Погода была хорошая. Облачность 10 баллов, высота нижнего края около 1000 метров, верхнего края – 2500–3000 м, вдалеке видны горы. Пробив облака, я получил курс на противника и высоту его полета. Самолеты следовали в боевом порядке пары и звено прикрытия сзади, с превышением 500–600 м. Через 5–6 минут полета я увидел впереди, выше на 500–600 м, пару Ф-86. Дал команду сбросить баки – будем атаковать. Увеличив скорость до 900–950 км/час, передал – «атакую, прикрой». Позади в 2–3 км видел звено Назаркина. Выполнив левый боевой разворот, я, в наборе высоты, находясь сзади под ракурсом 1/4, дал длинную очередь по ведущему Ф-86. Пара «Сейбров» стала в левый вираж. Я вместо того, чтобы пройти дальше и набрать для боя скорость, которую потерял при атаке со стрельбой, встал за ним в вираж, надеясь, что меня прикрывает капитан Назаркин. Посмотрел назад, а там никого нет. На мой запрос никто не ответил. Я не видел, в какой момент и где оторвался Ларионов, не слышал ни одного его слова. Продолжая вираж на высоте около 9000 м, я понял, что проигрываю, и когда на вираже сзади себя увидел живот «Сейбра», энергично дал левую ногу и взял ручку на себя. В этот момент услышал удар пуль по своему самолету, тот стал сваливаться в штопор. Я быстро включил тумблеры авиагоризонта, прибора поворота и скольжения. Внизу далеко была пелена сплошной облачности. На высоте 4000 м вывел самолет из штопора и увидел почти над собой, в 50–100 м «Сейбр» с черно-белыми полосами. Я сразу выпустил воздушные тормоза, занял место под самолетом противника и стал на пикировании

маневрировать вместе с «Сейбром». Он вправо, и я под ним вправо, он влево, я под ним влево. Чтобы не выйти вперед, выпустил закрылки, но он все равно потихоньку начал отставать от меня. К счастью, выйти на огневую позицию он не успел. Перед облачностью, чтобы не попасть в плену и не столкнуться с моим самолетом, он прекратил преследование, а я воткнулся в спасительные облака. Войдя в облака, я выровнял самолет и взял курс на свой аэродром. Зная, что нахожусь над морем, прошел 3–4 минуты в облаках, разогнал скорость и вышел из облаков. В воздухе не было видно ни одного самолета. При заходе на посадку увидел на земле самолеты звена В. Назаркина, а «МиГа» капитана Ларионова на аэродроме не было. Он не вернулся – погиб в бою.

Спросил капитана Назаркина, почему он бросил в бою товарищей и уклонился от боя. Он меня пытался убедить в том, что во время сближения с Ф-86 потерял мою пару на солнце. Я ему не поверил и сказал, что гибель капитана Ларионова на твоей совести. Отстранил его от полетов и вскоре отправил в Союз. Капитан Ларионов, по всей вероятности, с самолетом или раздельно упал в море, так как ни летчика, ни самолета на суше не нашли.

Конечно, не все бои складывались столь трагично. Подавляющее большинство боевых вылетов мы провели без потерь. Были и красивые победы, и даже курьезы.

В одном из боев я преследовал Ф-86 и в какой-то момент, когда тот замедлил маневр, я дал небольшую очередь под ракурсом 0/4. От «Сейбра» полетели куски обшивки от правой плоскости. Самолет резко перевернуло вправо-вниз, а кто-то из летчиков сказал:

– Вот здорово!

За «Сейбром» вниз я не пошел – бой продолжался. Помню, тогда я удовлетворенно подумал, что после вылета покажу летчикам ленту фотопулемета – пусть посмотрят, как надо стрелять.

Но из этой затеи ничего не получилось, так как на моей ленте вместо Ф-86 с летящими от него ключьями был зафиксирован статичный, хотя и основательный промышленный пейзаж – высокая кирпичная труба, стоявшая за рекой, километрах в трех от нашего аэродрома.

Оказалось, что летчик, дежуривший в моей машине (его самолет увезли для регламентных работ) в готовности № 1, включил все необходимые тумблеры, в том числе прицела, фотопулемета и, утомленный однообразием дежурства, заснул.

При этом животом он навалился на ручку управления самолетом, где сверху находилась кнопка управления огнем ФКП. Пушки были не перезаряжены, а вот фотопулемет включился и добросовестно отснял однообразную панораму перед носом самолета, оживленную трубой. Так я лишился одного из подтверждений, а некоторые мои товарищи наглядного материала по стрельбе.

Случалось в тех боях сталкиваться с техническими новинками. Однажды, не помню, когда это произошло, в прицел моего самолета попал Ф-86. На дальности не более 300 м, опять-таки под ракурсом 0/4, я дал короткую очередь из всех пушек. Самолет противника как бы остановился, замер. От него что-то оторвалось, и я быстро стал с ним сближаться. Ф-86, все более теряя скорость, лениво вошел в левый разворот со снижением. Больше стрелять я не успел и сблизился с ним вплотную. Увидел летчика, который, не шевелясь, опустив голову на грудь, сидел в кабине. На его голове я увидел блестящий шлемофон вишневого цвета. Самолет медленно увеличивал крен и угол снижения. Из сопла наблюдался слабый дымок. Заметив сзади пару «Сейбров» и убедившись, что ведомый на месте, я увеличил обороты двигателя, уходя из-под атаки. На разборе полетов я рассказал об этом эпизоде и о шлемофоне вишневого цвета. Позднее уже уточнили, что у парня в кабине был не шлемофон, а металлический гермошлем.

Как-то, облетывая после регламентных работ свой самолет над аэродромом Андунь, я услышал и почувствовал мощный хлопок. Сжался, встал в мелкий вираж. Мелькнула мысль, что в самолет попал снаряд. Но, придя в зону, я хорошенько осмотрелся по сторонам – в воздухе никого не было, да и с земли бы подсказали. Повернул голову и увидел, что подвижной части фонаря на месте нет. Поблагодарил Бога, что фонарь этот не задел моей головы. Посмотрел назад – предохранительная чека катапульты улетела вместе с фонарем. Принял меры, чтобы ненароком не выбросила катапульту. Доложил на КП о случившемся и плавно стал заходить на посадку. После посадки предельно аккуратно срулил с полосы и полегоньку

выбрался из кабины.

Самолет отбуксировали на стоянку, проверили, поставили новый фонарь, после чего его пришлось еще раз облетывать. Больше в полку таких случаев не было.

Как-то в конце лета 1951 года командир дивизии полковник И. Н. Кожедуб приказал выделить опытного летчика, летающего днем и ночью, чтобы на самолете Як-11 (двухместный учебно-тренировочный самолет) доставить кровь для переливания раненому летчику.

В воздушном бою был сбит самолет МиГ-15 соседней дивизии, не помню, какого полка. Летчик был ранен, катапультировался и приземлился недалеко от ВПУ (вспомогательного командного пункта), в районе города Ансю КНДР. На ВПУ находился врач, который оказал необходимую помощь летчику и попросил для его спасения кровь нужной группы. Не помню, у корейцев или китайцев попросили двухместный самолет Як-11, который они нам дали для одного полета. Самолет подготовили, и перед сумерками, когда была мала вероятность встречи с истребителем противника, опытный летчик 196-го *иап* капитан Л. Иванов взлетел с начальником парашютно-десантной службы (ПДС) капитаном Коротковым с необходимым запасом нужной крови. Полет в районе ВПУ выполнялся на малой высоте. В заданном районе с высоты 500–600 м парашютист Коротков с ценным грузом покинул самолет и приземлился в заданной точке. Капитан Л. Иванов в сумерках возвратился на свой аэродром. Самолет Як-11 возвратили хозяевам с благодарностью.

Нужная кровь была использована по назначению для раненого летчика, который в дальнейшем благополучно поправился и продолжал боевые действия.

Важным итогом нашей боевой работы было то, что зону боев за господство в воздухе мы постепенно отодвигали на восток.

14. Некоторые итоги

Летчики 196-го истребительного полка, которым мне посчастливилось командовать, больше всех по времени участвовали в боевых действиях Корейской войны.

За 10 месяцев воздушных боев летчики полка потеряли в боях четверых своих товарищей:

10 июля 1951 г. – замкомандира 2-й эскадрильи по политчасти ст. лейтенанта Ларионова Ивана Васильевича;

26 октября – ст. летчика 3-й эскадрильи ст. лейтенанта Шебанова Федора Акимовича;

8 ноября – ст. летчика 1-й эскадрильи ст. лейтенанта Травина Алексея Федоровича;

5 декабря – ст. летчика 1-й эскадрильи ст. лейтенанта Рыжкова Александра Дмитриевича.

Катапультировались из подбитых машин:

20 мая 1951 г. – замкомандира 2-й эскадрильи капитан В. Назаркин;

22 апреля – замкомандира 3-й эскадрильи ст. лейтенант Е. Самусин;

9 сентября – ст. летчик 1-й эскадрильи ст. лейтенант Андрюшко;

28 ноября – ком. звена: 3-й эскадрильи капитан А. Достоевский;

11 декабря – ст. летчик 2-й эскадрильи ст. лейтенант А. Овчинников;

7 января 1952 г. – замкомандира 2-й эскадрильи капитан Б. Абакумов.

Были подбиты и совершили вынужденную посадку вне аэродрома капитаны Калмыков (4 апреля) и Яковлев (12 апреля).

Полк потерял в боях десять самолетов МиГ-15, а уничтожил более ста американских самолетов.

Встреч с английскими, австралийскими и самолетами других стран в нашем полку не было.

Хочу обратить внимание на то, что командование авиации противника в 1951 году использовало самолеты Ф-86 для завоевания господства в воздухе. Кроме того, по моим наблюдениям, самолеты Ф-86 использовались мелкими группами для прикрытия одиночных бомбардировщиков, самолетов-разведчиков, а также для свободной охоты в районе боевых действий. Все это говорит, что командование американских ВВС тщательно планировало и разнообразило боевые действия своей авиации.

64-й корпус в своем боевом составе, насколько мне известно, с мая месяца 1951 года имел пять истребительных авиаполков, по штату вооруженных ста пятьюдесятью самолетами.

Практически это 100–120 боевых экипажей, способных решать боевые задачи, соответственно, при нормальном техническом и материальном обеспечении. Этих самолетов, как я понимал, хватало на воздушные бои с истребителями Ф-86 за господство в воздухе, которые нам навязывал противник. Бывало и так, что противник не прилетал, а все полки целый день сидели в готовности и ждали его. Я несколько раз обращался к командиру дивизии и корпуса с просьбой разрешить мне вылет на свободную охоту, хотя бы раз в неделю, но всегда получал отказ. При этом командир дивизии всегда ссылаясь на то, что у американцев много самолетов, а у нас мало. У меня нет точных данных о том, сколько было летом 1951 года самолетов Ф-86 у американцев. Анализируя вылеты и воздушные бои того времени, их интенсивность, я считал, что летом 1951 года самолетов Ф-86 у американцев было ненамного больше, чем самолетов МиГ-15 в 64-м корпусе.

Хочу также сказать, что активность боевых действий американской авиации на ТВД во многом зависела от пассивного поведения авиации 64-го корпуса, авиации Китая и КНДР.

Фактически полки 64-го корпуса вели только оборонительные бои, вылетая на отражение налетов американской авиации только в одном районе. Авиация корейцев и китайцев фактически в боевых действиях не участвовала, так как к этому не была готова. Попытки самостоятельных боевых действий ВВС у корейцев и китайцев были. Но тогда они закончились неудачно.

Корейцы пытались организовать работу с аэродромов, расположенных на территории КНДР, но американцы им этого не разрешили. Китайцы самостоятельно провели одну операцию ВВС по обеспечению захвата сухопутными войсками прибрежного острова в Желтом море. Операция эта для ВВС Китая прошла очень неудачно.

Как-то, возвращаясь группой на аэродром после воздушного боя, я встретил одну, затем другую группу МиГ-15, следующих курсом на восток. Я спросил:

– Что за самолеты я вижу и куда они следуют? С командного пункта (КП) мне ответили:

– Выполняй свою задачу. Встретил ты «соседей», которые выполняют задание самостоятельно.

К вечеру мне стало известно, что командующий ВВС КНР провел воздушную операцию во взаимодействии с наземными войсками по освобождению одного из островов в Желтом море, на котором находились пункт управления и служба спасения американской авиации.

Перед высадкой десанта морской пехоты по точкам сопротивления на острове были нанесены удары бомбардировщиков. После бомбардировщиков Ту-2 очаги сопротивления обрабатывали штурмовики Ил-10. Несколько групп китайских «МиГов» прикрывали боевые действия бомбардировщиков и штурмовиков от атак истребителей противника.

Не знаю точно результатов воздушных боев над островом китайцев с американцами, но точно знаю, что остров в Желтом море морская пехота освободила и очистила от американцев, что в дальнейшем затрудняло американцам управление своей авиацией в районе боев за господство в воздухе.

Боевые действия авиаполков 64-го корпуса были жестко ограничены территориально:

– над морем летать запрещалось;

– южнее Пхеньяна было приказано не заходить;

– на охоту вылетать не разрешалось и др. Слабость корейской и китайской авиации в 1951 году, ограничение района боевых действий полков 64-го корпуса не позволяли союзной авиации решать какие-либо другие задачи, кроме задач ПВО и только в ограниченном районе.

Международное признание законности ведения боевых действий американских войск в Корее – под флагом ООН, с одной стороны, и незаконность ведения боевых действий китайских и советских добровольцев в Корее – с другой, имели существенное влияние на ведение боевых действий как на земле, так и в воздухе.

Все это позволило американцам открыто использовать в этой войне свои сухопутные, морские и воздушные силы. Открыто афишировать мощь и силу своего оружия.

В свою очередь, боевые действия китайских и советских добровольцев, особенно в воздухе, были покрыты туманом секретности и покровом неизвестности. Все это давало американцам свободу выбора ведения боевых действий на земле, на воде и в воздухе. Позволяло им навязывать свои правила ведения войны.

Должен сказать, что американцы очень болезненно реагировали, когда в бою сбивали их самолеты. Известны случаи, когда после потерь в воздушных сражениях они по нескольку дней не приходили в район боев.

Лично я неоднократно наблюдал, когда после уничтожения их самолета в групповом воздушном бою американцы бой срочно заканчивали и выходили из него. Надо сказать, что из боя на «Сейбре» было выходить много проще, чем на МиГ-15. Большой вес и большая, чем у «МиГа», скорость на снижении позволяли им отрываться от преследователей.

Замечу, что большие скорости и большие высоты реактивных самолетов в воздушном бою увеличивали время выполнения фигур пилотажа, пространство воздушного боя, а также длительность перегрузок. Если время виража МиГ-15 *бис* на высоте 5000 м составляло порядка 40 секунд, то на высоте 10 000 м оно было более минуты. Если МиГ-15 *бис* терял за переворот с 2000 м – 1000 м, то с 10 000 м – более 2000 м.

При полете на высоте 16 000 м небо темнеет, и днем появляются звезды, а внизу земля светлее неба, это очень затрудняет поиск воздушных целей и визуальную ориентировку. Интересно, что инверсия с земли видится белой, а на высоте – черной.

С падением атмосферного давления на большой высоте падает и парциальное давление кислорода. При этом жизнеспособность летчика обеспечивается функционированием герметической кабины самолета, где давление с набором высоты автоматически увеличивается.

Существенное отличие в пилотировании реактивных самолетов от винтомоторных заключается в том, что скорость винтового самолета непосредственно зависит от шага и скорости вращения винта, будь то набор высоты или снижение. Убрал летчик обороты, и самолет сразу теряет скорость. Прибавил обороты винта – скорость растет.

На реактивном самолете, когда уберешь обороты двигателя, – скорость будет медленно падать даже с выпущенными воздушными тормозами. Эта инертность – существенная особенность пилотирования реактивного истребителя, особенно остро ощутимая в воздушном бою.

Другое важное отличие поршневого самолета от реактивного – это его пожароопасность. Поршневой самолет горит хорошо, реактивный плохо. Горение самолета главным образом зависит от горючего и высоты полета. Самолеты с поршневым двигателем загораются от попадания зажигательных снарядов практически моментально. Чем меньше высота воздушного боя, тем лучше горит самолет, тем более летом, при плюсовой температуре, когда лучше испаряется бензин.

Реактивные самолеты горят очень плохо, так как керосин на высоте 8000 м и более, где проходят воздушные бои, не испаряется, а температура воздуха на этих высотах составляет – 50°C и ниже.

Насыщенность реактивного самолета новыми пилотажными и навигационными приборами, электронным оборудованием создает летчику дополнительные трудности в управлении самолетом, особенно в воздушном бою на больших высотах. Посему, чтобы подготовить хорошего летчика-истребителя, настоящего воздушного бойца, на мой взгляд, нужно не менее пяти-шести лет (три года в училище и два-три года в частях).

Чтобы в какой-то степени облегчить работу летчика при перегрузках и для сохранения жизни, в случаях нарушения герметизации кабины, американцы создали высотно-компенсирующий костюм (ВКК), который поддерживает физическое состояние летчика в полете. При перегрузках в костюм автоматически, под давлением, поступает воздух или кислород, и чем больше перегрузка, тем больше создается давление в костюме. Костюм сжимает определенные части тела – живот, ноги, руки, что нормализует кровообращение и физическое состояние летчика.

Примерно такие высотные костюмы находились на вооружении личного состава американских ВВС. Поэтому американские летчики легче переносили перегрузки и меньше уставали в полетах.

Если зимой в Корее больших морозов не бывает, то летом температура воздуха поднимается до +30...+35°C днем и порядка +20...+25°C ночью. При этом влажность воздуха доходит до 90–95%. Если коробок спичек оставить на ночь, ничем не прикрыв, то утром спичку не зажжешь.

Наши летчики и техники, непривычные к такому климату, трудно его переносили. Особенно тяжело было летчикам, находящимся в первой готовности – в кабине самолета, когда солнце находилось в зените, а человек должен был сидеть в кабине самолета с парашютом и с пристегнутыми ремнями. Вскоре летчики предложили, а техники сделали зонтики, спасавшие от излишних солнечных ванн. Полотно, натянутое на каркас, создавало тень над кабиной летчика и пространство, которое проветривалось воздухом. Это приспособление облегчало физическое состояние летчиков, сидящих в кабине.

В свободное от полетов время, когда позволяла погода, мы очень часто гоняли футбольный мяч. Команда летчиков против команды техников. Дружеские матчи разряжали напряженность, хорошо поднимали настроение.

В обеденный перерыв на аэродром привозили пищу. В условиях жары и большой влажности горячие щи, борщи и котлеты никак не лезли в рот, к тому же согласно наставлению по производству высотных полетов издания 1938 года перед полетами на высоту запрещалось пить квас и газированные напитки. При соответствующем опыте полетов на высоту летчики установили, что квас и газированные напитки никак не мешают выполнять высотный полет. Антиквасные возражения врачей были опровергнуты. Русские повара стали сами готовить хлебный квас и делать окрошку. Летчики в обед стали с удовольствием кушать эту сугубо русскую еду: окрошка с мясом и овощами в жару пришлась как нельзя кстати. После этого «квасного прорыва» летчики прекратили терять вес и нормально выполняли полеты на всех высотах.

Интересны, на мой взгляд, и такие факты. При полетах в старину кабины самолетов были открытыми. Зимой, при полетах на высоту и летом, чтобы летчики не замерзли, надевали меховые костюмы, на ноги меховые унты и другие теплые вещи. В такой одежде в кабине истребителя даже летчику среднего роста всегда было тесно, а самое интересное то, что при покидании самолета, при раскрытии парашюта, в момент рывка с ног летчика улетали вниз унты, и летчик оставался в носках. Так раньше и летали, с расчетом «на авось», что все обойдется. С появлением самолетов с закрывающимися кабинами летчиков стали обувать в сапоги с мехом внутри, которые при покидании летчиком самолета, с раскрытием парашюта также срывались с ног.

При полетах на реактивных самолетах, при катапультировании и раскрытии парашюта с ног летчиков стало срывать и хромовые сапоги. Как говорят, «голь на выдумку хитра». После того как сорвало сапог у второго летчика при катапультировании, смотрю, сначала один, затем второй и все летчики полка ходят в солдатских китайских ботинках. Свои красивые сапоги отдали механикам, а форменные меховые солдатские ботинки на шнурках надели на ноги. Я мог только приветствовать этот бартер. Меховые ботинки твердые, из плохо выделанной кожи, со шнурками – это как раз то, что нужно было летчикам: не мерзли ноги в полете, и при катапультировании ботинки оставались на ногах.

Мне запомнился еще один момент, относящийся уже к периоду моей жизни в Ярославле. На построении летчиков перед полетами к строю подошел командующий Московским округом ПВО генерал П. Ф. Батицкий. Увидев на шее у летчиков разноцветные шелковые шарфики, задает мне вопрос:

– Почему они одеты не по форме?

Я пытался объяснить, что во время войны в Корее, чтобы летчика внезапно не сбил противник, он должен свободно вращать головой и видеть все вокруг. Поэтому во время полетов я приказал летчикам вместо галстука на шее иметь шелковый шарфик, для лучшей сохранности шеи. Однако мой ответ командующему не понравился, и он сказал:

– Форму одежды надо соблюдать.

Но я своего распоряжения не отменил, так как на войне или в мирное время летчик-истребитель, находясь в кабине одноместного самолета, обязан видеть все, что происходит вокруг, для этого он должен иметь возможность свободно вращать головой.

Несколько слов о том, как я пользовался вооружением МиГ-15 *бис*. Известно, что МиГ-15 имел три пушки и полуавтоматический прицел. Прицел мог работать в двух режимах с подвижной и неподвижной сеткой прицела. В режиме полуавтомата перед стрельбой необходимо было установить «базу», то есть ввести в прицел размер цели (размах крыльев

самолета), обрмить цель ромбиками подвижного кольца, а затем, удерживая центральную точку прицела на цели, открыть огонь. Стрельба в этом режиме прицела результативна только тогда, когда самолет противника не маневрирует.

При атаке маневрирующей цели сетка прицела уходит из его границ, а при энергичном постоянном маневре больше не появляется. Поэтому в воздушном бою с истребителем, если он тебя видит, приходилось огонь вести по неподвижной сетке прицела, то есть сам летчик, в зависимости от ракурса (угла между линией полета цели и линией атаки), должен брать соответствующее упреждение и только тогда открывать огонь. За все свои бои на МиГ-15 *бис* по подвижной сетке прицела я сбил только два самолета противника: Ф-86 и Ф-80. Остальные самолеты – по неподвижной сетке прицела – на глазок, под ракурсами, близкими к 0/4, что, безусловно, намного сложнее. Средняя дальность стрельбы 200 метров.

Лично я в воздушном бою на МиГ-15 стрелял небольшими очередями одновременно из всех пушек. Из расчета 6–7 снарядов большой 37-мм пушки и порядка 20 снарядов из двух 23-мм пушек в очереди. Это примерно 5–6 очередей продолжительностью около секунды. После чего заканчивался боекомплект 37-мм снарядов и оставалось немного снарядов для 23-мм пушек. В боях, которые проходили, 5–6 очередей из всех пушек мне вполне хватало, и очень редко были случаи, когда я полностью расходовал все 37-мм снаряды, их в боекомплекте 36.

Если по неподвижной сетке прицела результаты стрельбы видел не всегда, то при стрельбе по подвижной сетке, снаряды всегда попадали в цель. На дальностях 300–100 м попадания снарядов в цель отлично видно – как правило, это разрушение какой-то части самолета, иногда небольшой дымок из сопла самолета, и противник проваливался вниз. А вот упал этот самолет или нет, с большой высоты не видно. Добивать противника или проверять, упал он или нет, не практиковалось, так как воздушный бой продолжался. За все воздушные бои с истребителями я только один или два раза далеко внизу видел парашютиста.

Еще раз повторю, что в сравнении с поршневыми самолетами, двигатели которых работали на бензине, реактивные самолеты после стрельбы горели редко и плохо. Иногда, после попадания снарядов, видишь, как керосин хлещет струями, а самолет не горит.

Стрельбу на поражение с ракурсом более 1/4 и с дальностью более 600 м я не вел. При стрельбе из всех пушек только раз видел, как загорелся самолет. Раз десять видел разрушение самолетов при попадании. Пару раз, при попадании снарядов, видел небольшой взрыв с левой стороны кабины Ф-86. Несколько раз наблюдал после поражения небольшой выброс черного дыма из сопла самолета. Много раз видел разрывы снарядов на плоскостях самолетов, оставляющих большие дыры и шлейфы струй горючего из них.

Хочу сказать, что лично я подбитые и поврежденные в бою самолеты никогда не преследовал и не добивал. Довольствовался тем, что цель поражена, что это видели мои летчики. А если подбитый самолет выкарабкается из ситуации, в которую попал, то пусть живет, слава Богу. Ни разу не стрелял по летчикам, спускавшимся на парашютах, не видел и не слышал, чтобы это совершал кто-нибудь из наших. Наш же противник, случалось, прибегал к этому нечестному приему¹⁴.

Основной задачей летчиков 196-го полка было выжать самолеты противника из района боя, не иметь потерь, и если представится возможность сбить, то воспользоваться этим.

15. О достоверности побед в бою и о наградах

Воздушные бои, в которых я участвовал, в большинстве случаев проводились группами, насчитывавшими менее двух десятков самолетов истребителей МиГ-15 и Ф-86 с каждой стороны. Бои шли чаще на высоте 8000–9000 метров. С такой высоты увидеть, упал самолет на землю или нет, очень трудно, к тому же бой продолжается, а до его окончания я, как правило, не уходил. Поэтому не могу сказать, что все сбитые самолеты, записанные на мое имя,

¹⁴ Именно так, под парашютом, 29 июня 1953 г. был расстрелян американскими летчиками Герой Советского Союза подполковник И. М. Горбунов. (Прим. ред.)

обязательно упали на землю. Не могу также утверждать, что все победы летчиков моего полка, а тем более других полков достоверны. Твердо уверен и убежден, что и победы американских летчиков в воздушных боях преувеличены, причем гораздо более, чем наши. Есть русская пословица: «Нигде так не врут, как на войне и после охоты». Она касается как нас, так и американцев.

Важно отметить и тот факт, что стоявшие на самолете МиГ-15 фотопулеметы задачу фотоконтроля результатов воздушной стрельбы полностью не выполняли. Фотопулемет работал синхронно с работой пушек: стреляют пушки – включается фотопулемет; прекратилась стрельба – заканчивается и съемка. Практически получается, что результатов стрельбы из пушек, как правило, не видно, так как при короткой очереди и средней дистанции снаряды не успевали долететь до цели, как фотопулемет прекращал работу. Результаты стрельбы видны лишь при длинных очередях, да и то, если первые же снаряды попали в цель.

Неэффективность фотоконтроля при синхронной работе ФКП и пушек можно проиллюстрировать следующим примером:

Дальность стрельбы.....	300 м;
Скорость снаряда.....	600 м/с;
Скорострельность пушки.....	400 в/мин;
Получается:	
Снаряд 300 м пролетит.....	0,5 сек;
Время очереди.....	0,5 сек;
Количество снарядов.....	5 снарядов;
Время начала стрельбы.....	0,0 сек;
Время начала работы фотопулемета.....	0,0 сек;
1-й снаряд достигает цели.....	0,5 сек;
5-й снаряд достигает цели.....	1,0 сек;
Конец работы фотопулемета.....	0,5 сек;
5 снарядов летит до цели за.....	0,5 сек;
5 снарядов долетят до цели.....	0,5–1,0 сек;
ФКП фотографирует цель.....	0,0–0,5 сек.

Следовательно, ФКП фотографирует цель еще до того, как долетят до нее снаряды. Для повышения эффективности ФКП надо было увеличить частоту кадров и продолжительность работы ФКП на 1–1,5 сек после очереди.

О некоторых летчиках своего и особенно 176-го гвардейского полка могу сказать, что, случалось, им приписывали победы, приписывали и геройство.

Знаю, как, не участвуя в воздушном бою в октябре 1951 года, ребята из гвардейского полка приписали себе самолет Ф-86, совершивший посадку недалеко от берега во время отлива. Или возвели в степень геройства столкновение в воздухе, когда «Сейбр» в бою налетел сзади на МиГ-15. Летчик «Сейбра» погиб. Летчик «МиГа» – катапультировался и стал Героем Советского Союза.

Хочу сказать, что такие летчики 196-го авиаполка, как заместитель командира полка майор А. Митусов, командиры эскадрилий Б. Бокач, Н. Шеламонов, командиры звеньев Л. Иванов, И. Заплавнев, В. Алфеев, – настоящие труженики войны и мастера воздушного боя, остались в тени из-за своей скромности. Эти летчики сделали по 150–180 боевых вылетов, провели по полсотни воздушных боев, сбили по несколько американских самолетов. Некоторые из них, такие как А. Митусов, Б. Бокач, И. Заплавнев, Н. Шеламонов, были отмечены государственными наградами за бои в Великой Отечественной войне.

Хочу сказать, что те, кто пишет о воздушных боях отдельных летчиков, должен, прежде чем публиковать эти данные, обязательно сверить их достоверность по документам, находящимся в Центральном архиве Министерства обороны (г. Подольск). Там есть альбомы и журналы потерь, журналы боевых действий, боевые донесения и другие документы – все то, что может подтвердить или опровергнуть объективность информации о воздушных боях в Корее и ее участниках.

В групповом воздушном бою, как и в любом другом бою, земном или морском, при

равных возможностях сторон, немаловажное значение имеет численное превосходство. Поэтому в групповых воздушных боях истребителей за господство в воздухе большинство командиров стремится усилить количественно свою группу или группировку, и это вполне нормально.

Дело в том, что численное увеличение группы истребителей имеет свои пределы. Чем больше состав группы истребителей, тем трудней управлять и маневрировать этой группой, тем более осуществлять взаимодействие. Поэтому не зря организационный состав истребителей сведен в эскадрильи и авиаполки, численный состав которых более или менее отвечает указанным требованиям. Известно, что в воздушном бою происходит децентрализация управления, особенно в бою с истребителями противника полк распадается на эскадрильи, эскадрилья – на звенья и пары, где каждый из командиров звена, пары управляет своим звеном, парой в зависимости от поставленной ему задачи и сложившейся воздушной обстановки.

В воздушном бою, как и в спортивных играх, имеются «нападающие» и «защитники». «Нападающие» – это командиры полка, эскадрилий, звеньев, словом, ведущие группы – они должны «забивать голы», то есть сбивать самолеты противника, а все остальные летчики – это «защитники», которые обязаны обеспечить безопасность своих «нападающих». Сбивают же самолеты противника ведомые летчики очень редко, только тогда, когда самолет противника попадает в прицел. Как видите, если в эскадрилье два или три звена, то самолеты противника могут сбивать два-три человека, остальные летчики, это девять, десять человек, выполняют задачу прикрытия.

Вот и получается, что в эскадрилье 10–12 человек, сбивают самолеты 1–2 летчика, а если эти летчики стреляют неважно, то не во всяком бою они добиваются победы. Поэтому практически получается, что в истребительном полку, который ведет воздушные бои с истребителями противника, сбивают: периодически – 1–2 человека, эпизодически – 3–4 человека, остальные летчики выполняют задачи прикрытия, сбивают самолеты противника очень редко, а некоторые из них вообще не сбивают, особенно в первые месяцы боевых действий.

Этот приблизительный расклад я привожу исходя из опыта и практики боевого применения своего полка и полков, с которыми вместе воевали. Не подумайте, что так воевали только советские летчики и такая результативность только у наших летчиков. Примерно такая же схема боевых действий и результативность боевой работы американских летчиков в воздушных боях за господство в воздухе.

Почему об этом пишу? Потому что многие армейские и авиационные командиры и начальники, не испытавшие лично себя в воздушных боях, считают: если у летчика-истребителя нет лично сбитых самолетов, значит, он слабый летчик или плохо воевал. Они ошибаются, это совсем не так. Наоборот, летчики, ведомые и ведущие пар, так называемые «защитники», или летчики, прикрывающие действия своих асов, выполняют в бою тяжелую работу, чаще несут потери, оставаясь малоизвестными и незаметными в повседневной жизни. Получают мало наград, тогда как успех группового воздушного боя во многом зависит от активности, смелости действий, слетанности и взаимодействия в бою этих летчиков.

Ведомые летчики или летчики прикрытия в групповом воздушном бою должны видеть все, что происходит впереди, по сторонам и сзади, слышать команды и разговоры, которые помогают понять и правильно оценить обстановку в воздухе, и ни в коем случае не отрываться от своей группы.

Чтобы выполнить перечисленные требования, ведомому летчику необходимо затратить много сил, энергии и воли. Поэтому недооценивать роль и значение ведомых летчиков в групповом бою истребителей нельзя.

Необходимо понять, что успех эскадрильи, полка в бою во многом зависит от выучки и готовности к этим боям ведомых летчиков. В знак благодарности и поощрения своих ведомых летчиков многие асы Отечественной войны лично сбитые самолеты противника иногда записывали на счет своих ведомых. Я также передал своему ведомому пленки двух сбитых самолетов. Хотел, чтобы к концу нашей войны у него хватило сбитых самолетов для присвоения звания Героя Советского Союза. Но мой ведомый летчик, старший лейтенант Александр Рыжков, с которым я чаще всего летал на задание, два месяца не дожидаясь

окончания боевых действий полка. 5 декабря 1951 года он погиб, был сбит в воздушном бою.

Я преклоняюсь перед мужеством, скромностью и терпимостью летчиков своего полка, так как большинство из них не получили тех почестей и наград, которые они заслужили, выполняя так называемое «здание партии и правительства», находясь в правительственной командировке.

Не так давно получил письмо от бывшего летчика 196-го полка – ветерана Корейской войны, майора в отставке Александра Овчинникова. Он прослужил около 20 лет в Советской Армии. В 1962 году уволился. В 1968 году окончил Минский политехнический институт, 24 года работал в народном хозяйстве, одновременно летал в аэроклубе. С 1992 года на «заслуженном» отдыхе. Сейчас живет в Минске. Получает пенсию – в переводе на валюту 30 долларов. Такова участь большинства оставшихся в живых летчиков Корейской войны.

Несколько слов о себе и асах 196-го полка. В Рабоче-крестьянской и Советской Армии в общей сложности прослужил 37 лет, из них 16 лет в ВВС и 21 год в ПВО. На летной работе находился 25 лет. Командовал авиаполком, авиадивизией. Списался в 1962 году, после того как в воздухе при небольшой перегрузке лопнул кровеносный сосуд слухового нерва правого уха. За свою службу никогда не просил должностей, званий и наград. Воинские звания от младшего лейтенанта до полковника, все ордена получил во время службы в ВВС, пять орденов и Золотую Звезду Героя за участие в боевых действиях Корейской и Отечественной войн, два раза за освоение реактивной техники, один за выслугу лет и один орден в день пятидесятилетия Победы, всем давали, дали и мне.

Главной заслугой перед Отечеством считаю свое активное участие в Корейской войне. Знаю, что из советских летчиков, воевавших в Корее, больше меня реактивных самолетов противника никто не сбил, что подтверждается архивными документами (журналы и альбомы сбитых самолетов). Один сбитый мною американский самолет истребитель Ф-86 «Сейбр» с исправным пилотажным, навигационным, электронным оборудованием и вооружением был доставлен в Москву.

Знаю, что командир 324-й истребительной дивизии, в которой я воевал, трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб представлял меня к званию дважды Героя Советского Союза и шесть летчиков-асов моего полка к званию Герой Советского Союза: Алексея Митусова, Бориса Бокача, Владимира Алфеева, Ивана Заплавнева, Льва Иванова, Бориса Абакумова. Эти летчики сбили по 7–8 американских самолетов, а некоторые из них и по 2–3 немецких самолета в Отечественную войну.

По прибытии из Кореи 324-ю авиадивизию передали из ВВС в состав ПВО страны. Начальство ПВО, защищая свои амбиции, все эти документы положило под сукно, где они и лежат до сих пор.

16. В погоне за крылатым пленником

В конце мая 1951 года на аэродром Андунь на транспортном самолете ВВС прибыла группа летчиков во главе с Героем Советского Союза начальником НИИ ВВС генерал-лейтенантом авиации А. Благовещенским. Прибывшую группу летчиков, одетых в хорошую штатскую одежду, разместили в том же здании, где проживали летчики 196-го полка, в отдельных комнатах, по 5–6 человек.

Я и мои товарищи расценили, что приехавшие товарищи, как и предыдущие группы, будут заниматься изучением вопросов боевого применения самолетов МиГ-15. Но все оказалось не так. Группа офицеров, в которую входили: генерал-лейтенант авиации А. Благовещенский; полковник Росляков – заместитель командира Брянской истребительной авиадивизии, бывший кем-то вроде начальника штаба этой группы; подполковник Дзюбенко – заместитель Благовещенского, непосредственный руководитель и организатор полетов; командир N-ского авиаполка, – осуществляла командование этой спецгруппой. В группу входили летчики майоры Перевозчиков, А. Митусов, Ф. Гуляев, старшие лейтенанты и капитаны Сердюк, Семенюк, Н. Бобонин, Алехнович, Тихомиров, а также летчики-испытатели – инженер-майор Трофимов, инженер-капитан Махалин, инженер-капитан Курашов и инженер-капитан Супрун – брат известного летчика-испытателя Степана Супруна.

Через пару дней после прибытия этих ребят прояснилось, что они прибыли с задачей посадить на аэродром самолет Ф-86 и отправить его в Москву в НИИ ВВС. Я поинтересовался – кто же вам поставил такую задачу и как вы мыслите ее выполнять? Мне ответили, что задачу поставил главком ВВС, а как выполнять, это наша забота, а от тебя требуется только одно – обеспечить полеты 12 самолетов МиГ-15 *бис* с полным специальным, техническим и материальным обслуживанием.

Эту группу хотели включить в боевой расчет 196-го *иап*. Я возразил и не согласился с такой постановкой вопроса. Предлагали другие варианты подчинения этой группы 196-му полку. Генерал Благовещенский считал, что эта группа должна войти в состав полка как четвертая эскадрилья и все результаты боевой работы этой группы, сбитые ею самолеты и принудительно посаженный самолет будут засчитаны 196-му полку. Я категорически отказался как от зачисления группы в полк, так и от их побед: всем, кроме участников группы, было ясно, что больших успехов и побед у них быть не может.

По вопросу использования самолетов также были противоречия. Группа испытателей летала ежедневно до обеда, а после обеда летали летчики полка. Или группа работает по одному вылету в день, или любые другие варианты. В конце концов командиром дивизии И. Н. Кожедубом было принято решение: один день летает группа Благовещенского, другой день – летчики полка, и так, пока группа не выполнит свое задание.

С появлением этой группы в полку распространилось множество различных шуток и острот. Весь летный состав 196-го полка знал задачу этой группы – заполучить «живого» «Сейбра». Никто из летчиков, ни штабники, ни техники, не могли поверить в реальность выполнения такой задачи. У них, да и у меня в голове никак не укладывалась возможность принудительной посадки самолета Ф-86. Все летчики знали, что «Сейбр» имеет максимальную скорость больше, нежели самолет МиГ-15 *бис*. У Ф-86, в сравнении с МиГ-15 *бис*, гораздо больший вес, и если летчик, сидящий в этой машине, захочет уйти от «МиГа», он всегда сумеет это сделать.

Этот самолет в тех условиях можно было только сбить или повредить, убить или ранить летчика, но принудить к посадке – блеф. Полковые шутники с ходу дали этой группе имя «норд», которое к ним и прилипло.

По неофициальным данным, группа генерала Благовещенского провела подготовку к боевым действиям и встрече с американцами, находясь на тыловых аэродромах Китая. По моей личной договоренности с командованием дивизии и корпуса группа Благовещенского должна была работать самостоятельно и никакого отношения, кроме инженерно-технического обеспечения боевых вылетов летчиков на 12 самолетах МиГ-15 *бис*, к работе 196-го *иап* не имела.

В первый день полетов группы меня на аэродроме не было. Мы с летным составом свободной от полетов эскадрильи отдыхали где-то на выезде.

Вечером, с наступлением сумерек, летный состав 196-го и 176-го полков после боевой работы собирался на ужин в столовой городка. Придя в столовую, мы узнали очень неприятное известие. 12 летчиков из группы генерала Благовещенского на самолетах МиГ-15 *бис* выполняли задание по облету района боевых действий. Погода была малооблачная, видимость хорошая. В восточной части маршрута ведущий группы получил информацию с ВКП (вспомогательный командный пункт) о полете группы самолетов противника. Увидев два самолета Б-29 на высоте 8000 м, ведущий группы подполковник Дзюбенко решил всей группой их атаковать. Пойдя группой на сближение и перейдя в атаку на Б-29, никто из летчиков не увидел, что выше и сзади бомбардировщиков следовала десятка самолетов Ф-86. Завязался воздушный бой группы истребителей, к которому летчики группы готовы не были. В результате атаки «Сейбров» бой получился недолгим. Группа МиГ-15 *бис* рассыпалась. Самолет майора Перевозчикова был сбит, летчик катапультировался, но погиб – выпал из лямки парашюта. То ли парашют не подогнали по фигуре, то ли не были застегнуты лямки. Два самолета МиГ-15 *бис* из числа участвовавших в бою получили повреждения. Так неудачно закончился первый боевой вылет группы, знакомство ее летчиков с районом боевых действий. После вылета летчик-испытатель капитан Махалин доложил, что в этом бою он повредил самолет Б-29. На поверку оказалось, что капитан Махалин действительно атаковал самолет Б-29

и стрелял по нему из пушек с ракурсом около 0/4 сзади, но на дальности 2500 метров.

После похорон майора Перевозчикова генерал Благовещенский принял решение заняться с летчиками изучением противника. Я и некоторые другие участники боев два дня беседовали с летчиками группы. Занимались вопросами тактики действий истребительной авиации противника. Как ведут себя, в бою их летчики, какие используют приемы, как стреляют.

Главное на этих занятиях – мы дали понять вновь прибывшим летчикам группы, что в самолетах Ф-86 сидят не слабаки, а зрелые, хорошо подготовленные летчики. Доказывали, что в воздушном бою МиГ-15 *бис* с Ф-86 не надо ставить задачу принудительной посадки Ф-86, а стремиться провести воздушный бой так, чтобы поразить противника из пушек, чтобы первыми бой покидали не вы, а противник.

После катастрофы, которая произошла с майором Перевозчиковым, летчики 196-го полка выполняли свою обычную работу по перехвату и вели воздушные бои. В первых числах июня пришлось снова работать по ранее составленному графику и летать через день.

Свой второй боевой вылет летчики группы провели после основательной теоретической подготовки, но опять очень неудачно.

Группу подняли в воздух по команде с КП дивизии. Я находился на аэродроме в расположении своего полка. Где находился генерал Благовещенский, не знаю. Слушая переговоры летчиков между собой и с командным пунктом, я понял, что полет группы заканчивается нормально. Воздушного боя не было. Все летчики возвратились и заходят на посадку. Открытые двери домика на аэродроме, где я находился, осветились вдруг снопом искр и огня, послышался резкий скрежет металла, и все увидели, как МиГ-15 *бис* на спине, хвостом вперед, колесами вверх скользит по полосе. В воздухе находилось еще около десятка самолетов. Я поспешил взять в руки микрофон, который находился недалеко, у дежурного по полетам и посадкам, и через несколько минут посадил все оставшиеся в воздухе самолеты. Перевернувшийся самолет наполовину сгорел. Летчик – подполковник Дзюбенко, погиб, попав в спуртную струю впереди садящегося самолета. Накренившись на посадке, он задел плоскостью за край бетонной полосы и скапотировал.

Так закончились бездарные и трагические злоключения группы летчиков генерал-лейтенанта авиации А. С. Благовещенского – начальника НИИ ВВС, заслуженного и старейшего летчика, Героя Советского Союза.

Группу расформировали. Летчики-испытатели улетели в Советский Союз, а летчики ВВС были определены приказом в 176-й гвардейский и 196-й авиаполки для дальнейшего прохождения службы.

Говоря о невыполнимой задаче, поставленной перед летчиками-испытателями, я всегда вспоминаю рассказ одного моего старого знакомого по 300-му *иап* из 303-й авиадивизии. Оказывается, мысль о приобретении «живого» самолета противника вынашивали и пытались осуществить не только наши военачальники. Думали об этом и принимали конкретные меры и американцы.

В конце июня – начале июля 1951 года на аэродроме Андунь после возвращения из госпиталя я встретил своего старого знакомого капитана Павловского, бывшего моего однопольчанина, с которым в 1941–1946 годах мы служили в 300-м истребительном авиаполку. При встрече Павловский поведал мне очень занимательную историю.

В воздушном бою группы самолетов МиГ-15 с «Сейбрами» его самолет был подбит. Был поврежден двигатель и фонарь самолета. Двигатель работал неустойчиво, кабина разгерметизировалась. Самолет, постепенно теряя высоту, оторвался от группы. Пытаясь развернуть машину в сторону своего аэродрома, он увидел трассу рядом с крылом самолета, а также справа и слева, чуть позади, заметил два Ф-86. Они взяли поврежденный самолет в «клещи» с намерением привести на свой аэродром. При попытке изменить курс то один, то другой «сопровождающий» стреляли длинными очередями, каждый со своей стороны, чтобы он не изменял направление полета. Самолет как раз шел курсом на Сеул и постепенно терял высоту. Товарищ мой принял решение: как только самолет снизится до верхушек гор – катапультироваться. При катапультировании с ноги сорвало сапог. Земля была очень близко, и при приземлении на склоне горы он попал на скалистый грунт и сломал ногу. Парашют оставил на месте приземления. Постепенно по склону горы он спустился вниз, к ручью. Примерно через

час к нему подошел корейский крестьянин. Товарищ мой очень обрадовался, когда узнал, что находится на территории КНДР. С помощью местных жителей, на различных видах транспорта – включая гужевой (ишака) и автомобильный, добрался он до Пхеньяна, где встретился с советскими представителями, которые доставили его в госпиталь.

Нужно сказать, что у американцев и в мирное время, а тем более в период боевых действий давно создана и отлажена работа очень эффективной службы спасения. У нас же во время боевых действий в Корее не было ни службы, ни спасения. Служба спасения у нас заключалась только в том, чтобы летчик не упал вместе с самолетом и мог покинуть горящий или неуправляемый самолет с парашютом, катапультироваться, а дальше по поговорке «спасение утопающих – дело рук самих утопающих». Никаких технических средств, обеспечивающих обнаружение и спасение, не было. Не было ни спасательных команд, ни сигнализации, ни поиска с вертолетов, ни самолетов спасения, ни маяков, ни даже инструкции... Не было предусмотрено и необходимого запаса питания (НЗ) для попавшего в беду летчика. Поэтому в Корее и установили границы полетов и района боевых действий, запретили полеты над морем и т. д. Это стесняло и ограничивало командиров в решении многих боевых задач, давало волю и свободу действий американцам.

Все это объяснялось не только экономией и недостатком средств, но и безответственностью и бездарностью авиационного руководства ВВС и ПВО. Если подсчитать, сколько денег стоили неспасенные летчики, которых можно было вернуть в строй, и какие нужны затраты на создание и работу службы спасения, то вывод очевиден. Я уж не говорю о моральной стороне дела.

Хочу рассказать, как относились корейские солдаты и китайские добровольцы к летчикам, спускавшимся к ним на парашютах.

Летчики, сбитые в воздушном бою и попавшие на корейскую землю, часто терпели побои со стороны корейских или китайских солдат. Такие случаи особенно часто происходили в первые дни нашего пребывания, после первых случаев катапультирования. Летчики летали на боевые задания, как правило, в летных куртках и шлемофонах. Отличить одежду советских летчиков от одежды американских пилотов человеку, далекому от авиации, было трудно. А внешность тех и других летчиков – разрез глаз, цвет кожи, волос – не позволяла определить их государственную принадлежность. Поэтому всех спасавшихся на парашюте летчиков на первых порах корейские или китайские солдаты принимали за американцев и всех их нещадно били. Прошло немного времени, и наши сообразительные ребята стали цеплять на летные куртки значки с изображением Мао Цзэдуна и Ким Ир Сена. Спасательные значки эти продавались во всех магазинах. Увидев значки с изображением своих вождей, китайцы или корейцы вместо мордобоя демонстрировали природную любезность и предупредительность, оказывая всевозможное содействие советским летчикам.

Однажды, заруливая после посадки на свою стоянку мимо стоянок китайских самолетов, наблюдал я и такую картину: молодой китайский летчик радостно прыгал и что-то громко кричал, размахивал руками и звал своих товарищей к своему самолету. Он только что зарулил свой «МиГ» после боевого вылета и воздушного боя. Я подумал, что этот парень хочет, чтобы все видели ленту фотопулемета, зафиксировавшую его победу. Я даже остановил свой самолет, открыл подвижную часть фонаря и спросил знакомого инженера-советника о причинах ликования. Тот мне объяснил, что парень сбил самолет противника и зовет фоторепортера, чтобы его сфотографировали как победителя в воздушном бою и вывесили портрет. Такая была у китайцев форма поощрения победителя.

Если на самолетах с поршневыми двигателями и винтами летчик способен был сделать до 5–6 вылетов в день и провести столько же воздушных боев, то на реактивных самолетах-истребителях летчик, без высотного и противоперегрузочного костюма, в связи с длительными перегрузками и полетами на высоте 12 000–15 000 м, быстро уставал, иногда терял сознание и, в лучшем случае, мог сделать 2–3 боевых вылета с воздушными боями.

Командование ВВС очень беспокоило отсутствие у летчиков в боевых полках реактивной авиации костюмов, компенсирующих перегрузки и обеспечивающих жизнеспособность при нарушении герметизации кабины самолета на большой высоте.

Как я уже писал, у американцев в Корее были высотно-компенсирующие костюмы (ВКК).

У нас ВКК стали появляться как трофеи от пленных. Дело, правда, усложнялось тем, что трофейный костюм, без механизма, регулирующего давление и его работу, ничего не стоил, а механизм находился в самолете и с костюмом летчика соединялся переходным шлангом и проводами. При катапультировании летчика механизм с редуктором оставался в самолете и вместе с ним при падении разрушался. Кстати, одной из задач группы генерал-лейтенанта Благовещенского была задача приобретения редуктора, регулирующего работу ВКК летчика, который можно было взять только с исправного самолета. Такая возможность вскоре предоставилась.

6 октября, после обеда, в 15–16 часов местного времени, по команде с КП корпуса 196-й полк подняли для наращивания сил в воздушном бою, который уже шел в 50–60 км восточнее аэродрома Андунь. Погода была хорошая – малооблачно, видимость отличная. На высоте немногим более 8000 м я на скорости со своей группой вошел в зону воздушного боя. Самолеты противника были и выше, и ниже, так как бой был в разгаре. Впереди я увидел атакующую меня под небольшим углом пару Ф-86. Довернуть на атакующих я не успел и правой ногой нажал на педаль, чтобы создать скольжение самолета и уйти от очереди противника, но самолет мой на большой скорости не скользил, так как скольжению препятствовали продольные ножи на плоскостях. В это время слышу сильный удар по своему самолету. Посмотрел в кабину, герметизация не нарушена, приборы работают нормально. Сближаясь на встречных курсах, я пошел на левый боевой разворот. Пара «Сейбров» также пошла на левый боевой разворот. Проскочив пару, я переложил самолет в правый боевой разворот, резко увеличил угол набора и при выводе из разворота увидел на одной высоте, впереди, в 100–150 м, пару своих обидчиков. Отдавая вперед ручку управления и ощутив отрицательную перегрузку, перевернул свой МиГ-15 *бис* и стал прицеливаться. Увидев меня, летчик Ф-86 также перевернул свой самолет на спину, но было уже поздно. Я дал очередь из всех пушек, увидел попадания снарядов, и самолет Ф-86 провалился вниз. Я пошел за ведущим пары. Высота была около 9000 м. Ниже себя на 1000–1500 м я увидел группу из 10–12 МиГ-15. По командам и ранее услышанным отрывкам разговоров я понял, что это группа самолетов 176-го гвардейского полка. Зная позывной ведущего группы 176-го полка, передал ему, что мы выше их ведем воздушный бой. Помогите! Группа эта без ответа проследовала в юго-восточном направлении и в бой не вступила.

Вытеснив самолеты противника из района воздушного боя, все летчики 196-го полка вернулись на аэродром. На разборе полетов я узнаю от начальника штаба полка, что заместитель командира 176-го *гв. иап* майор Шеберстов на берегу моря посадил самолет Ф-86. Летчики моего полка удивились: как это так – не участвовал в бою, а посадили «Сейбр»! Командир авиадивизии полковник И. Кожедуб был в отъезде. За него оставался заместитель полковник Чупрынин, который подтвердил, что майор Шеберстов посадил «Сейбр» во время отлива, на берегу моря, недалеко от берега. Что он об этом шифровкой доложил в Москву и в корпус, а также приказал командиру 176-го *гв. иап* послать команду, чтобы вытащить самолет и привезти его на аэродром. Я сказал Чупрынину, что Шеберстов в воздушном бою не участвовал, посадить самолет Ф-86 не мог, и потребовал разобраться в этом вопросе. В фотолаборатории начальника ВСС 324-й дивизии полковника Д. Титаренко смотрели фотопленку Шеберстова, на которой отлично было видно береговую черту и самолет-истребитель на дальности стрельбы более двух километров. Я заставил проявить мою пленку, на которой отлично была видна очередь по Ф-86 на дальности 130 метров и другая очередь на дальности 300 м. Ракурс стрельбы по обоим самолетам около 0/4.

В беседе с майором Шеберстовым и его ведомым капитаном Лазутиным уточнили, что фотоконтроль не подтверждает их доклад. Но они опять утверждают, что снимки на фотопленке не имеют значения и что самолет Ф-86 сбили они. С пеной у рта, не имея аргументов, они доказывали, что сбили Ф-86. Поддержал их и командир полка С. Вишняков, и его замполит подполковник Сибиркин. Я при этом разговоре очень обиделся и рассердился и на тех, кто врал в глаза, что сбил самолет, и на тех, кто старался эту ложь узаконить.

В тот период нашего пребывания в Корее в воздушных боях принимали участие «Сейбры» разной окраски, нюансы окраски означали принадлежность к авиагруппам. Самолеты одной из авиагрупп имели на плоскостях и фюзеляже по три черных и три белых полосы.

Самолеты другой авиагруппы в тех же местах имели по одной широкой желтой полосе с окантовкой. Я спросил Шеберстова: какая была окраска «Сейбра», которого он якобы подбил. Он твердо ответил, что самолет, который он «посадил», был окрашен желтой полосой на фюзеляже и плоскостях. Я же дрался с самолетами, раскрашенными черно-белыми полосами, и сказал всем присутствующим:

– Если привезете самолет с желтой полосой – значит, ваш самолет, а привезете с черно-белыми полосами – значит, не ваш.

Тогда же сгоряча я добавил:

– За все ваше вранье, наглость и обман Бог вас накажет.

На второй или третий день на аэродром Андунь привезли американский «Сейбр» с черно-белыми полосами. Летать на этом самолете было нельзя; у него автогенном были обрезаны плоскости, чтобы можно было провезти самолет по тоннелям. Все оборудование самолета Ф-86 – пилотажное, навигационное, электронное – и вооружение было в исправном состоянии. Исправным был и блок регулировки и питания высотно-компенсирующего костюма. После того как «Сейбр» привезли на аэродром, всем было понятно, кто сбил этот самолет. Я не стал кричать и добиваться, что сбитый самолет, севший во время отлива на прибрежную полосу, «мой самолет», не стал требовать, чтобы этот самолет записали на меня. Я был доволен тем, что американский «Сейбр» находится на нашем аэродроме, и тем, что вывел на чистую воду обманщиков. В конце концов не важно было, кем был сбит этот самолет, а важно то, что новейший Ф-86 с исправным оборудованием и приборами будет доставлен на Родину.

Вскоре этот «Сейбр» упаковали в самолетный ящик и в октябре 1951 года отправили в Советский Союз.

После этого случая авторитет некоторых летчиков 176-го гвардейского полка упал в глазах многих офицеров.

Человек я неверующий и незлопамятный, правда, суеверный, а слова мои о божьей каре, высказанные в 1951 году при разборке принадлежности сбитого и севшего на берегу «Сейбра», исполнились. Прошло немногим более года, и во время ночных полетов над аэродромом Орешково, что под Калугой, в воздухе столкнулись два самолета. При этом погибли подполковник Шеберстов и майор Лазутин на спарке УТИ МиГ-15 и полковник Д. Титаренко на истребителе МиГ-15. Полковник Чупрынин был уволен из армии как руководитель полетов, допустивший эту катастрофу.

Через два года после аферы с припиской «Сейбра» погиб и бывший командир 176-го *гв. иап* генерал-майор авиации С. Ф. Вишняков. Погиб он на спарке УТИ МиГ-15 во время учебно-тренировочных полетов ночью.

17. Встречи с Гагариным. Мое видение причин его гибели

В 1961 году я служил начальником авиации Брянского корпуса Московского округа ПВО. Получилось так, что на другой день после полета в космос Юрия Гагарина я согласно графику прохождения врачебно-лётной комиссии поехал в Москву, в Центральный авиационный госпиталь ВВС, в Сокольники, на плановую проверку. После 15–16 апреля в этот госпиталь после космического полета поступил майор Ю. Гагарин. В то же время там, на плановой проверке, находились несколько летчиков-космонавтов, еще не побывавших в космосе. Среди них был когда-то мой подчиненный летчик 147-го авиаполка старший лейтенант Воынов. Он меня и познакомил с Ю. Гагариным. Находясь в госпитале после полета в космос, Гагарин публично выступал перед летчиками, находившимися на комиссии и лечении, и работниками госпиталя. Он рассказывал о космическом полете, о своих ощущениях и действиях в кабине космического корабля.

Погода той памятной весной была в Москве очень хорошая: тепло и безоблачно. Почти каждый день в свободное от проверок и процедур время мы играли в волейбол. Много было встреч и разговоров – ведь большинство прибывших на комиссию летчиков были старыми знакомыми, некоторые из них не виделись по несколько лет.

Лично мне Юрий Гагарин тогда понравился. Симпатичный, скромный человек, не кичившийся своим полетом, доброжелательно разговаривавший со знакомыми и

малознакомыми офицерами. Мне он дал автограф на обыкновенной почтовой открытке. Правда, неправильно написал мою фамилию на слух: вместо «Пепеляеву» – «Пипиляеву». Видать, он не шибко дружил с грамматикой.

Если Гагарин при первой встрече произвел на меня приятное впечатление, то не могу этого сказать о Воынове, который после полетов в космос не ответил на мои поздравления. А ведь его направление в отряд космонавтов подписывал я, будучи командиром авиадивизии, где он служил.

В 1968 году, 23 февраля я вновь встретил Ю. Гагарина, уже полковником ВВС в Кремлевском дворце съездов. Находясь на приеме с товарищем по работе, мы решили взять автографы у всех космонавтов, присутствовавших на празднике. Интересно, что все космонавты поставили свои автографы на лицевой стороне пригласительного билета, а Гагарин – на его обратной стороне. Через месяц после этого праздника я узнал, что во время тренировочных полетов Ю. А. Гагарин погиб.

Много существует версий его гибели. Высказывают свое мнение разные люди: и специалисты, и любители авиации, и шарлатаны, преследующие свои корыстные цели. Иногда читаешь или слушаешь какого-нибудь «специалиста», и уши вянут от чепухи, которую он несет! Я как летчик и командир, летавший сам и обучивший не один десяток летчиков на самолете МиГ-15 и на спарке УТИ МиГ-15, стоял у истоков регулярных полетов армейских летчиков на самолете МиГ-15, сам не раз попадал на этом самолете в нештатные ситуации и вот что могу сказать. В катастрофе Гагарина не повинна никакая посторонняя сила, ни тем более какой-то посторонний самолет, в спуртную струю которого якобы попала машина Гагарина и Серегина. Истинная причина проста и банальна. Летчики попали в нештатную обстановку в облаках и не справились с пилотированием самолета в сложных для них условиях. Серегин и Гагарин оказались не готовы к той действительности, в которую попал их самолет. Причины не в том, что они не знали, как вывести самолет из создавшегося положения, а в том, что психологически, оказавшись в непонятном положении, летчики дрогнули и неправильно боролись за свою жизнь, мешая один другому, и даже не попытались катапультироваться.

В моей летной судьбе был похожий случай, правда, случился он не в облаках и не на УТИ МиГ-15. Я руководил тогда полетами своей эскадрильи. Базировались мы тогда на аэродроме Птичник, расположенном на окраине города Биробиджана ЕАО. Мне передали, чтобы я срочно прибыл к командиру полка на основной аэродром.

Чтобы совместить приятное с полезным, я сел в самолет УТИ-4 (двухместный И-16) с молодым летчиком сержантом В. Унчиковым. Я ему поставил задачу: взлет, перелет на аэродром Желтый Яр на высоте 500 м и посадка. Подлетая к аэродрому Желтый Яр, а было это в марте 1942 года, я, покачав ручкой, взял управление на себя. На снижении разогнал скорость самолета, перевел его в набор с углом 30° и начал выполнять замедленную бочку в среднем темпе. Как только я положил самолет на спину, летчик сержант Унчиков, физически здоровый парень, зажал педали руля поворота так, что я не мог их сдвинуть. Самолет прекратил вращение и постепенно начал опускаться нос. Я бью ногой по педали и дергаю ручкой (радиосвязи тогда между летчиками не было). Когда самолет, находясь вверх ногами, опустил нос градусов на 20, сержант Унчиков увидел и понял всю опасность положения – ослабил давление на педали, и я повернул самолет в нормальный полет на высоте 20–30 метров от макушек леса. После посадки я спросил летчика – почему он зажал управление? Он ответил – не понял, что происходит с машиной, и зажал управление, чтобы самолет не вращался.

Нам неизвестно, как и в какую сторону двигал рулями управления спарки полковник Серегин и как двигал и действовал рулями полковник Гагарин, но в этой несогласованности, на мой взгляд, кроются причины катастрофы.

18. О мраке секретности, покрывавшем правительственную командировку 324-й авиадивизии в Корею

Нельзя не вспомнить ту обстановку тайны и секретности, которая окружала и сопровождала от начала и до возвращения из так называемой правительственной

командировки. Даже после, возвращения из командировки «сверху» все было направлено на сохранение в тайне информации, связанной с поездкой и ведением боевых действий в корейском небе. Только с перестройкой потихоньку начали поднимать занавес секретности над пребыванием и ходом боевых действий частей нашей авиации в Корее.

Первопроходцами, которые начали изучать и открыто публиковать в печати эпизоды Корейской войны в воздухе, безусловно, были иностранцы. Они много знали о Корейской войне от американцев, англичан, австралийцев, которые принимали участие в этой войне, и всю имеющуюся информацию давно выдали на всеобщее обозрение. Толкуя все произошедшие и не произошедшие там события к своей выгоде, они откровенно восхваляли и восхваляют боевые действия наземных и воздушных сил США, участвовавших в войне. В то же время многим иностранцам, начиная от американцев до поляков и японцев, было интересно знать мнения советских летчиков и военачальников, принимавших непосредственное участие в этой войне, чтобы сравнить с выводами о Корейской войне американских летчиков и военачальников. Информации о Корейской войне было опубликовано на западе очень много. Это была весьма тенденциозная информация, основанная на целенаправленном подборе отдельных документов и щедро дополненная вымыслом. Причем чем более популярным было западное издание, тем более уничижительными были для бывших противников выводы. Читатели узнавали, что американские самолеты были самыми лучшими, а американские летчики били противника в Корее как куропаток. В нашей же стране о воздушной войне в Корее «широкая общественность» не знала почти ничего. Люди не знали о том, что в Корее, выполняя приказ, воевали и погибали советские летчики-добровольцы. Вся великая наша страна об этой войне почти ничего не знала вплоть до начала девяностых годов.

Посылали авиаполки на войну, а в документах писали – «в правительственную командировку». В наградных листах писали кратко «за образцовое выполнение служебного долга». В похоронках писали не «погиб в воздушном бою», а «погиб при выполнении служебного долга». Получалось очень интересно, когда везде и все знали, что в воздухе с американцами воюют русские, а официальная информация в России, в Советском Союзе везде об этом отсутствовала.

Одна сторона дела, когда руководство страны скрывало от своего народа, что наши парни участвуют в Корейской войне. Другая и главная сторона дела в том, чтобы и противник, который с нами воюет, то есть американцы, не узнали, что в воздухе они дерутся с русскими. Поэтому работа личного состава авиаполков и дивизий на земле и в воздухе проводилась сугубо конспиративно и секретно. Правда, это не получалось в воздухе, при управлении ходом воздушных боев. Установка на радиообмен на корейском языке в воздухе не привилась. Все штабные и другие боевые документы авиаполков отрабатывались одними и теми же лицами, чтобы избежать утечки информации. Даже летные книжки во многих авиаполках заполнялись не летчиками, а штабниками. Вся документация штаба, связанная с боевыми действиями полка, была надежно закрыта как от противника, так и от своих. Если я был в курсе всех дел полка, связанных с боевой работой, участвуя в ней сам и ежедневно подписывая боевые донесения, то об этом в полку никто ничего не знал.

Во избежание утечки секретной информации было запрещено в письмах домой писать о войне и обо всем, что связано с этим. Категорически запрещалось пользоваться фотоаппаратом, особенно на аэродромах, чтобы не было кадров с самолетами или их фрагментами. В этом причина крайней скудости фотодокументов, отражающих жизнь и дела наших летчиков в Корее, где три года не на жизнь, а на смерть шла борьба за превосходство в воздухе. У американцев же, да и у представителей других стран, фотоинформации и даже кинодокументов хватало.

Чрезмерная секретность очень часто затрудняла не только штабную, но и боевую работу авиаполка. Так, с целью скрытого управления полетами предпринимались попытки наладить радиообмен на корейском языке, используя переговорную таблицу. Эта затея провалилась сразу и так и не состоялась в дальнейшем. Полеты на боевое применение, как и полеты вообще, должны проходить только в определенном заданном районе, что, конечно, мы стремились выполнять добросовестно, хотя это не всегда получалось. Например, я много раз выходил за границы района безопасности, преследуя самолеты противника, и Бог меня прощал – все

обходилось благополучно.

Боязнь утечки информации о том, что в Корею воевали советские летчики, сопровождала и преследовала нас много лет после Корейской войны. Летный состав, штабы полков и управленцы 324-й авиадивизии выехали поездом из Андуня в ночь с 31 января на 1 февраля 1952 года без самолетов и без технического состава, который остался со сменившими нас летчиками двух полков 97-й авиадивизии.

По инициативе уполномоченных особого отдела перед отъездом всем офицерам было строго наказано: «После пересечения советской границы не должно быть никаких сообщений ни матерям, ни женам о том, что мы возвращаемся домой».

На станции Маньчжурия всем летчикам выдали немного денег из расчета за воинское звание. Большинство офицеров, «соблюдая тайну», сообщили о проезде государственной границы, я же крепился и послал жене телеграмму только из Красноярска.

Так что на Ярославском вокзале в Москве нас встречали не только генерал-полковник Фокин, но и почти все наши жены.

На радостях моя супруга забыла в такси меховую муфту и кошелек с деньгами. Но эта маленькая утрата меркла в радости нашей встречи.

Сегодня многих будет интересовать материальная, в то время для нас весьма второстепенная сторона тех далеких событий. В командировке нам платили 50% оклада китайскими деньгами, а 50% нашим женам советскими рублями. Ни за «сбитые», ни командировочных, ничего-то еще не было.

В Советском Союзе мы должны были базироваться на аэродромах 97-й *иад*, которая сменила нас в Корею. Так 324-я дивизия вошла в состав Брянского корпуса Московского района ПВО и разместилась в городе Калуга. Полкам определили аэродромы базирования: 176-й гвардейский полк – на аэродроме Орешково, железнодорожная станция Воротыньск недалеко от Калуги; 196-й авиаполк – на аэродроме Инютино, неподалеку от станции Балабаново Калужской области. Аэродром Инютино к приему и работе 196-го полка был не готов. Правда, в полку в то время не было ни самолетов, ни технического состава. На аэродроме не было ВПП, не было нормальных помещений, кроме неуютной казармы, 12-квартирного дома и нескольких мелких строений. Все это оставалось от размещавшегося здесь когда-то штаба расформированного прожекторного батальона ПВО.

Как и после Отечественной войны, полк стал обустроиваться для работы и жизни. Строили временки для работы и полетов на аэродроме. Размещали офицеров полка по деревням вокруг аэродрома. Формировали подразделения техсостава полка. Встречали и размещали механиков срочной службы. Получали и перегоняли на свой аэродром самолеты МиГ-15.

С формированием подразделений и получением самолетов в мае месяце 1952 года приступили к полетам на самолетах МиГ-15 *бис*. Опыт Корейской войны 196-го полка оставался не востребовавшимся. Участие полка в боевых действиях тщательно скрывалось.

Только в июле – августе 1952 года в полк стали наведываться офицеры истребительной авиации ПВО страны во главе с командующим авиацией генерал-лейтенантом авиации Е. Савицким. Но многими из них двигал не столько интерес к опыту боевых действий, а, как мне показалось, свои личные амбиции. Генерал Савицкий стремился доказать с нашей помощью, что самолет МиГ-15 *бис* в Корейской войне не оправдал тех надежд, которые на него возлагались. Этим, я так думаю, он пытался оправдать потери личного состава и самолетов подчиненной ему истребительной авиации ПВО страны, также принимавшей участие в боевых действиях Корейской войны.

Мое мнение по этому вопросу. В боевых потерях Корейской войны виноват не самолет МиГ-15, а авиационное начальство, и в первую очередь руководство истребительной авиации ПВО страны, которое посылало на войну недоученных летчиков и бездумно вводило их в боевые действия. Сразу менялись полки, а не летчики. Поэтому потери летчиков и самолетов были, как правило, в первых же воздушных боях каждого полка.

Здесь же, на аэродроме Инютино Калужской области, летом 1952-го я впервые встретился с Александром Ивановичем Покрышкиным. Он как-то прилетел на самолете По-2 с И. Н. Кожедубом, чтобы познакомиться и поговорить со мной о Корейской войне. К сожалению, тогда разговора не получилось, так как я руководил полетами две смены подряд. В другой раз

мы встретились с ним весной 1953 года на сборах, которые проводил командующий авиацией ПВО страны генерал-лейтенант Савицкий в Василькове под Киевом. Сборы в Василькове проходили три дня. Александр Иванович поселил меня в своем номере гостиницы, и каждый вечер, после ужина, мы засиживались с ним за полночь. У нас с ним шли разговоры о воздушных боях в Корее и боях Великой Отечественной войны. Его интересовало буквально все, что там происходило. Начиная от взлета и кончая посадкой, как осуществлялось наведение и поиск, какие строили боевые порядки при поиске и в бою, как маневрировали в группах, как стреляли, какими очередями, с какой дальности и т. д. Он и сам много рассказывал о воздушных боях, делился размышлениями о стратегии и тактике воздушной войны.

...Хозяйственными вопросами на сборе занимался полковник Р. А. Харланов, заботливый, деловой офицер. Любитель находиться в компании известных летчиков. Питались мы тогда в летной столовой по своим аттестатам. В столовой Р. Харланов пригласил Александра Ивановича и меня за свой стол. Александр Иванович подошел к столу и говорит:

– Что же, Харланов, на столе-то ничего нет? Тот отвечает:

– Товарищ полковник, сейчас все будет! – и убежал из столовой.

Пока Харланов бегал, официантка принесла закуски и украинский борщ. А. И. Покрышкин открыл перечницу и в тарелку Харланова высыпал весь красный перец. Вернувшись, Харланов разлил по стаканам принесенное им спиртное. Выпили – закусили и стали есть борщ. Покрышкин хвалил борщ, а Харланов, не морщась, съел все содержимое тарелки. На вопрос Александра Ивановича о качестве борща тот отвечал, что вкус чудесный и лучше он никогда не ел. Вот так однажды пошутил при мне А. И. Покрышкин. А вообще это был толковый, грамотный и инициативный командир. Великий боец и летчик.

Когда настала пора уезжать из Инютина, все летчики 196-го авиаполка восстановили уровень своей летной подготовки: молодые летчики летали в простых метеоусловиях, а старики – днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях.

Получив документы с назначением к новому месту службы, я согласился в последний раз руководить ночными полетами полка. Начали полеты в сумерках, и первый же полет получился «комом». Молодой летчик произвел посадку с перелетом и оказался в песчаных полосах-уловителях, насыпанных на границе аэродрома у торца ВПП.

Через час получил сообщение из зоны от летчика со спарки УТИ МиГ-15: «Самолет не выходит из пикирования». Я быстро передал ему: «Выпусти закрылки и шасси, поставь триммер руля высоты нейтрально». Через минуту получил ответ: «Самолет из пикирования вышел». Между тем погода ухудшалась. Посадив все самолеты, находившиеся в воздухе, я решил сам разведать погоду. Надел парашют, по стремянке полез в кабину своего самолета. Металлическая стремянка скользнула по льду, на котором стояла, и упала, а я благополучно оказался на земле на своих ногах и вдобавок целых. Решил судьбу не искушать, приказал дать серию красных ракет и закрыл полеты. Так я закончил свою пятилетнюю службу в 196-м авиаполку.

Через пару дней я с женой и дочкой поездом прибыл в город Орел, к новому месту службы. Приступил к работе в должности заместителя командира 15-й гвардейской истребительной авиадивизии. Командиром дивизии был полковник Василий Николаевич Кубарев¹⁵ – мудрый командир, замечательный летчик и храбрый боец, Герой Советского Союза.

Летчики трех истребительных авиаполков 15-й дивизии (два в Орле и один в Курске) имели высокий уровень летной подготовки. По планам летной подготовки два авиаполка готовились к проверке полетов за облака и посадке по системе ОСП после этого полета. Отрабатывали сбор полка за сплошными облаками, полет по маршруту, пуск и посадка самолетов по системе ОСП по одному, взлет по одному, пробивание облаков, сбор полка за облаками, полет по маршруту в составе полка, построение маршрута роспуска и захода самолетов по одному на посадку по системе ОСП-48 и посадка. Все это перед комиссией Московского округа ПВО успешно проделали летчики обоих полков, базировавшихся на

¹⁵ Кубарев Василий Николаевич – 1918 г. р., генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза.

аэродроме Орел, за что получили благодарность и высокую оценку.

После групповых полетов авиаполков дивизии командующим истребительной авиацией округа мне была поставлена задача: из летного состава Брянского корпуса подготовить группу из 12 летчиков для боевых действий в Корее, где все еще шла война. В течение трех месяцев 12 летчиков группы интенсивно занимались подготовкой к этой войне. План подготовки этих летчиков был составлен с учетом их индивидуальной летной готовности. Главное внимание было обращено на пилотаж и учебный воздушный бой – свободный бой одиночных самолетов и пар со стрельбой из ФКП. Не остались без внимания и знание самолетов, тактика воздушных боев МиГ-15 *бис* с Ф-86 и тактика авиации противника.

К лету 1953 года группа из 12 летчиков Брянского корпуса была подготовлена и убыла в Китай для пополнения частей 64-го корпуса, ведущего боевые действия. Однако по прибытии группы летчиков в Корею война закончилась, и им пришлось возвращаться домой.

В начале 1954 года через полковника П. Соловьева я получил приглашение командующего ИА ПВО страны генерал-лейтенанта авиации М. Г. Мачина работать в управлении боевой подготовки истребительной авиации ПВО страны и с семьей перебрался в Москву.

Первые месяцы работы в управлении я занимался вопросами обобщения опыта боевого применения самолета МиГ-15 в Корейской войне. С возвращением же из Академии генштаба на должность командующего ИА ПВО генерала Е. Савицкого все мои предложения о внедрении этого опыта в войска остались неустраиваемыми.

Позднее, в соответствии с планом боевой подготовки я приступил к практическому освоению полетов и боевого применения самолетов-перехватчиков МиГ-15РП и МиГ-17ПФ. После практического освоения этих самолетов довелось работать в Ярославском истребительном авиационном корпусе. В течение трех месяцев я занимался боевой подготовкой группы летчиков по программе подготовки перехватчиков на самолетах МиГ-17ПФ, днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях. К этому времени, то есть к 1954 году, самолеты-истребители были оборудованы новыми приборами слепого полета. Эти приборы пришли на смену авиагоризонту АГИ-1, который стоял на самолетах МиГ-15, и позволял квалифицированно выполнять полет с креном не более 40° и с углами набора и снижения не более 30°. Этот ненадежный прибор унес жизни не одного летчика. Вместо этого устройства на МиГ-17ПФ был установлен авиагоризонт, сделанный по американскому образцу, который позволял летчику в облаках и под колпаком пилотировать не только по прямой, но и выполнять все фигуры пилотажа. Прибор этот делал полет более безопасным и прибавлял летчику уверенность в своих силах.

В отделе боевой подготовки истребительной авиации ПВО страны мне пришлось работать более двух лет. Доводилось ездить по стране, бывать на разных аэродромах, летать на многих самолетах днем и ночью, обучать, проверять и переучивать подразделения, а иногда и части на новые реактивные машины.

В этом отделе работали замечательные летчики, профессионалы своего дела, прошедшие суровую школу Великой Отечественной войны, которые во славу Советской авиации бескорыстно служили своему отечеству, не жалея сил и здоровья. Никогда не забуду таких летчиков, как Петр Середа, Николай Гулаев, Павел Соловьев, Алексей Новиков, Евгений Курдаев, Костя Крюков, Фрунзе Ярославский, Александр Николаев, Алексей Рязанов, Борис Карасев. Это были замечательные ребята, умевшие хорошо работать и весело проводить свободное время.

Весной 54-го или 55-го года на аэродроме Савостлейка, в центре боевой подготовки авиации ПВО страны, мы с Николаем Гулаевым изучали, а потом и осваивали прицел РП-1 (радиолокационный прицел), стоявший на самолете МиГ-17.

Кроме нас, в гарнизонной гостинице проживали еще несколько инспекторов-летчиков, который занимались другими делами.

Как-то утром, собираясь на работу, мы нашли на полу комнаты, где нас жило четыре человека, записную книжку Сергея Елкина, которую, по всей вероятности, он выронил из кармана, уходя на полеты. Кажется, Женя Курдаев сказал, что в книжке записаны номера облигаций. В это время солдат принес в комнату пачку свежих газет, и в одной из них была

напечатана таблица выигрышей государственного займа. Кто-то предложил: давайте по случаю грядущего первого апреля разыграем Елкина – сделаем так, чтобы он «выиграл». Все согласились. По таблице проверили выигрышные номера и исправили в записной книжке номер облигации так, что получился выигрыш в 1000 рублей. Книжку положили Елкину в карман пиджака, который висел на вешалке, а газету с таблицей оставили на столе и, довольные придуманной шуткой, ушли по своим делам.

Вечером, когда мы вернулись в гостиницу, все уже знали, что Сережа Елкин выиграл по госзайму 1000 рублей, и поздравляли его. Сережа был веселым и порядочным человеком. Он сбегал в магазин, купил выпивки и закуски. Мы весело посидели, поговорили и обмыли выигрыш.

По приезде в Москву Сережа долго искал ту облигацию на которую выпал выигрыш, пока наконец не понял, что вся эта история была инсценирована друзьями как первоапрельская шутка.

В 1955–1956 годах я занимался освоением и внедрением в войска самолетов-перехватчиков Як-25 с радиолокационным прицелом РП-6. Затем довелось заниматься подготовкой группы летчиков на самолетах Як-25 в Ленинграде. Особенно мне запомнилось, когда один из ленинградских летчиков-перехватчиков, проснувшись ночью, как щука наживку, с глотком пива загнал в пищевод металлическую пробку, которая находилась на недопитой бутылке.

В середине 1950-х годов через территорию Советского Союза на большой высоте прошло большое количество воздушных шаров. Истребителями ПВО и ВВС было сделано много вылетов, часть этих воздушных шаров была сбита.

Шары из синтетической пленки, диаметром 20–30 м, оборудованные фотоаппаратурой, запускались с территории сопредельных государств. При этом использовались струйные течения с запада на восток.

Пройдя над территорией Советского Союза, шары опускались в Афганистане, Иране, Турции, Пакистане. Американцы их подбирали, получая нужную информацию. Необходимо сказать, что многие шары были не дорогие, разведывательные, а ложные.

Чтобы не расходовать боеприпасы и ресурс самолетов на подъем и уничтожение шаров, Е. Я. Савицкий, будучи командующим истребительной авиацией ПВО страны, решил проходящие над территорией государства шары рвать специальной «кошкой». Для этого было разработано и изготовлено специальное устройство уничтожения воздушных шаров противника. Вот как мне рассказывал об этом инспектор-лётчик ПВО страны полковник Н. А. Жолобов, служивший в свое время в 196-м *иап*.

Волею судьбы ему пришлось оказаться в роли летчика-испытателя пресловутой «кошки». На самолет МиГ-17 подвешивали тонкий металлический трос длиной 300 м. Крепился трос к оружейному лафету. С другой стороны троса привязывали «кошку», состоящую из шести двухметровых металлических лап-крючьев для прорыва и уничтожения шара.

Летом 1970 года, в одно прекрасное утро, с аэродрома Приозерск в Казахстане на высоту 5000 м был поднят воздушный шар диаметром 20 м из синтетической пленки, аналогичный американскому. Полет на уничтожение шара выполнял упомянутый полковник Н. Жолобов под контролем и руководством маршала Е. Савицкого, который на спарке УТИ МиГ-15 сопровождал «кошку» с «мышкой» в непосредственной близости, на удалении 400–500 м.

В день испытания «кошки» погода была хорошая, безоблачно, видимость более 10 км. Полковник Жолобов взлетел на самолете МиГ-17Ф с «кошкой», подвешенной под самолетом.

Воздушный шар был визуально хорошо виден. Заняв исходное положение для атаки шара, плывущего на высоте 5000 м, Н. Жолобов распустил трос, на котором крепилась «кошка», и стал сближаться с шаром, выдерживая над шаром превышение 10 метров («кошка» провисала ниже самолета на 300 метров). Первый заход был неудачным. Самолет МиГ-17Ф с тросом и «кошкой» выполнял полет на скорости 500 км/час ненормально, рыскал по горизонту то вправо, то влево, с опозданием реагировал на управление. Ведет влево – даешь рули вправо, а самолет уходит больше, чем нужно.

– Словом, на первом заходе, – говорит Жолобов, – я шар не задел ни «кошкой», ни тросом. Маршал Савицкий, наблюдая картину сбоку, из кабины спарки, меня ругал и все время

давал различные указания.

Я решил сделать второй заход ближе к шару. Мне неприятна была начальственная ругань, хотя я передал ему, что самолет с «кошкой» плохо слушается рулей управления.

На втором заходе я решил идти на шар без превышения, то есть на высоте верхней кромки шара, что, собственно, и выполнил. Верхушка шара держалась на одной высоте. Мне визуально лучше было видно шар и легче реагировать на рысканье моего самолета. Самолет, сближаясь с шаром, как пьяный скользил влево и вправо. Я прекрасно видел шар и своевременно реагировал рулями на горизонтальное рысканье самолета. Спарка Савицкого шла недалеко, и он беспрерывно по радию давал указания.

Я точно вывел самолет на цель и во время прохождения над шаром услышал взрыв и удар снизу. Шар взорвался, самолет бросило вверх и вправо. Я пытался выровнять самолет, но этого не получалось, так как руль поворота и рули глубины были разрушены. Двигатель заглох, и самолет слушался только элеронов.

Маршал закричал:

– Бросай «кошку», горишь, катапультируйся!

К моему счастью, самолет сам постепенно принял горизонтальное положение и с небольшим углом начал снижаться. Я доложил на командный пункт, что двигатель не работает, самолет неуправляем. Мне приказали:

– Вам катапультироваться.

На высоте около 2000 м я сбросил фонарь, потянул рычаг катапульты, и меня выбросило из кабины. Помню, долго не мог оттолкнуть от себя сиденье, так как при катапультировании ноги сбросило с подножек. С большим трудом руками и телом оттолкнул сиденье и раскрыл парашют. Высоты как раз хватило, чтобы парашют наполнился воздухом. Приземлился неудачно и никак не мог подняться на ноги – очень сильно болела спина. Спарка Савицкого все время виражила надо мной. И когда минут через пять я поднялся и помахал руками, спарка ушла на аэродром.

Так и закончились испытания одного из «древнейших» изобретений человечества: ведь «кошку» использовали еще пираты при abordage кораблей, а первые летчики Гражданской войны применяли ее для нарушения проводной связи противника. А вот в реактивной авиации, в таком виде, опыт с «кошкой» себя не оправдал.

Летом 1956 года я объехал места базирования эскадрилий перехватчиков Як-25 в разных объединениях войск ПВО страны – Курск, Пермь, Барановичи, давая провозные полеты ночью командирам и заместителям командиров эскадрилий, чтобы они могли приступить к полетам ночью со своими летчиками.

Проезжая однажды по главной улице Барановичей, я увидел бюст дважды Героя. Ехал я тогда в машине с другим дважды Героем, командиром корпуса полковником Сергеем Луганским¹⁶, и заметил ему, что бюст определенно мне кого-то напоминает. Он остановил машину и удивленно спросил: «Что, разве ты знал Грицевца?» Я ему рассказал, что в Одессе Сергей Грицевец¹⁷ с семьей жил в одном доме с моим братом и моей будущей женой. Брат мой, летчик-инструктор, был в хороших, товарищеских отношениях с ним. Я в то время был курсантом и, заходя к брату, иногда встречался с Грицевцом.

По приезде из Барановичей я получил предписание и направление на учебу в Академию Генерального штаба. В этом мне помог генерал Георгий Агеевич Лобов¹⁸, Герой Советского Союза, генерал-инспектор ВВС и ПВО в Главной инспекции Министерства обороны, бывший командир 64-го корпуса ПВО, соратник по Корее.

С октября 1956-го по декабрь 1958 года я учился в академии. За те два памятных года

¹⁶ Луганский Сергей Данилович (1918–1977) – дважды Герой Советского Союза (2.9.43; 1.7.44), генерал-майор авиации.

¹⁷ Грицевец Сергей Иванович (1909–1939) – первый дважды Герой Советского Союза (22.2.39; 29.8.39), майор.

¹⁸ Лобов Георгий Агеевич (1915–1994) – Герой Советского Союза (10.10.51), генерал-лейтенант авиации.

учебы в академии я прослушал и усвоил курс многих военных наук, в том числе оперативное искусство. Наряду с теоретической подготовкой, с лекциями и семинарами в академии широко использовались различные формы обучения. Запомнились тактические и оперативные игры штаба и командира, различные учения и игры на картах и в войсках, стажировки в штабах и войсках различных видов и родов вооруженных сил, участие в командно-штабных учениях Белорусского военного округа, летная практика...

По окончании Академии Генерального штаба; в декабре 1958 года, я прибыл в город Ярославль на должность командира 133-й истребительной авиационной дивизии. Истребительным авиационным корпусом в Ярославле командовал генерал-майор авиации А. Л. Кожевников¹⁹.

Нужно сказать, что полки 133-й авиадивизии в 1952 году участвовали в воздушных боях Корейской войны. За год, прошедший до моего прибытия, то есть за 1958 год, в дивизии произошло 5 тяжелых летных происшествий, а к 1959 году летный состав полков дивизии в значительной степени обновился и помолодел.

Главные задачи, которые я поставил перед полками вверенной мне дивизии, заключались в следующем:

- высокая боевая готовность частей;
- совершенствование боевой подготовки летчиков, их готовность к воздушному бою и к полетам в сложных метеоусловиях.

Подготовка должна была проводиться по индивидуальным планам. Главное, что мешало полкам в решении задач летной подготовки, было плохое материально-техническое обеспечение поставленных задач. Это заключалось, во-первых, в плохом состоянии аэродромов – только на одном аэродроме была бетонная ВПП, на других был уложен старый, уже начавший разрушаться бетон и железные плиты. Во-вторых, мешали неукomплектованность подразделений техсоставом, в том числе и связанным со строительством новых объектов. В то время было модно строить нужные объекты хозяйственным способом, то есть своими силами, из строительных материалов, полученных не в плановом порядке. И таких строящихся объектов было 2–3 в каждом гарнизоне.

В авиации на этих стройках работали сержанты, офицеры и солдаты аэродромно-технических батальонов и авиаполков. В основном это были механики и техники самолетов, примерно 30% техсостава полка. С моей точки зрения, это и было причиной аварийности в авиаполках дивизии.

Первые противоречия, а за ними и неприятности с командованием Московского округа ПВО у меня возникли на поприще строительства объектов хозспособом, развернутого в гарнизонах. Я принял решение прекратить строительные работы хозспособом. Оставил в каждом гарнизоне по одному объекту, близкому к завершению. Весь личный состав вернулся в свои эскадрильи для обслуживания полетов. Этим я обострил обстановку и попал в немилость ко всему начальству округа ПВО, которая оказалась стойкой и продолжалась в течение всего времени, пока я служил в этом округе.

В одном из полков дивизии на вооружении одной из эскадрилий находились первые советские сверхзвуковые самолеты МиГ-19ПМЛ с радиолокационным прицелом и ракетами «воздух – воздух». На этих самолетах летчики летали в ВКК (высотно-компенсирующих костюмах), которые защищали летчика от перегрузок и гарантировали его спасение в случае нарушения герметичности кабины самолета. Этот же самолет имел и другое оборудование и некоторые приборы, позаимствованные с Ф-86 «Сейбр».

За неполные два года моей службы в частях 133-й авиадивизии не было ни одной аварии, не говоря уже об авиакатастрофах. Весь летный состав полков повысил подготовку до уровня летчика 2-го класса. Это полеты днем в сложных метеоусловиях и ночью в простых. 502 летчика дивизии достигли уровня военного летчика 1-го класса, что значит полеты днем и ночью в сложных метеоусловиях.

¹⁹ Кожевников Анатолий Леонидович (1917–1977) – Герой Советского Союза (27.6.45), генерал-лейтенант авиации.

Летом 1960 года один полк был полностью укомплектован личным составом, а два других полка, управление и штаб 133-й авиадивизии расформировали. Это сломанные судьбы многих офицеров и их семей.

Осенью 1960 года я получил назначение на должность начальника авиации Брянского корпуса ПВО. Корпусом командовал генерал-майор авиации Герой Советского Союза П. Ф. Шевелев²⁰. В прошлом это был замечательный летчик, ставший хорошим командиром и организатором.

Не прошло и полгода службы в Брянском корпусе ПВО, как пришел приказ о расформировании двух истребительных авиаполков. Я еще толком не отошел от дел по расформированию 133-й авиадивизии, как на меня возложили тяжелую ношу расформирования двух авиаполков. Правда, один из полков нужно было переформировать и сделать из авиационного зенитно-ракетный полк. Поэтому почти весь инженерно-технический состав, а это большинство в полках, после переучивания с авиационной техники на ракетную остался в своих полках.

19. О высшем пилотаже и о том, как я поставил точку в своей летной работе

С малых лет я болел авиацией. Особенно большое впечатление на меня всегда производил высший пилотаж, выполняемый на ракетных самолетах. В 1928–1929 годах наша семья жила в Новосибирске. Отец работал машинистом на нефтезаводе. Там мы жили на окраине города, кажется, на 1-й Ельцовке, или, как ее еще называли, Нахаловке, от домов, где проживали мы и семьи других рабочих нефтесклада, были хорошо видны самолеты, выполнявшие пилотаж. По всей вероятности, военные самолеты того времени (по-моему, это были Р-1) отрабатывали высший пилотаж. Мне было 10–11 лет, и в хорошую погоду, летом, я часами наблюдал, как летчики выполняют фигуры высшего пилотажа на высоте порядка 1500–2000 метров. Я стал даже разбираться, какие фигуры пилотажа они выполняют и как они называются.

Прошло много лет, когда я уже другими глазами вновь увидел фигуры высшего пилотажа. Мне было уже лет 17, и я разбирался не только в фигурах пилотажа, но и в самолетах, на которых выполнялись эти фигуры. Мой брат Костя уже был летчиком-инструктором в Одесской школе, где я увидел близко и настоящих летчиков, и настоящие военные самолеты-истребители.

Будучи курсантом Одесской школы летчиков, весной 1938 г. я видел, как выполнял фигуры сложного пилотажа на самолете И-16, на малой высоте, летчик-испытатель Степан Супрун. Это было впечатляющее зрелище, когда на малой высоте самолет И-16 с исключительной чистотой и точностью менял фигуры высшего и сложного пилотажа. Самолет с высоты 40–50 м начинал восходящие фигуры пилотажа, выполняя на восходящей вертикали 2–3 бочки с выходом на иммельман или на петлю с последующим переворотом и две-три бочки на вертикали вниз, затем вывод из пикирования, разгон скорости и вновь восходящие фигуры и т. д. Я запомнил весь тот пилотаж и все фигуры, которые были выполнены великолепным пилотом.

В 1943 году, находясь в должности «инспектор-летчик дивизии», я, выражая внутренний протест против того, что мне не дают возможность убыть в действующую армию, при любой возможности выпускал этот пар, выполняя пилотаж на малой высоте, что снимало напряженность, а иногда приводило и к неприятным разговорам с большими или маленькими чиновниками от авиации.

На моем самолете И-16 и на такой же машине командира дивизии подполковника Н. Силаева для облегчения веса самолета были сняты бронеспинки, а вместо них на двух 3-мм тросах стояли мягкие спинки. При перелете с одного аэродрома на другой, почти каждый раз перед посадкой, я выполнял по несколько фигур высшего пилотажа. Однажды, подходя к

²⁰ Шевелев Павел Федорович – 1917 г. р., Герой Советского Союза (1.2.44), генерал-полковник авиации.

аэродрому, как всегда, я не стал снижаться до 50–100 метров, а с высоты 300 м под углом 60–70° начал выполнять тройную восходящую бочку. Во время выполнения первой или второй бочки лопнул трос крепления мягкой спинки сиденья. Я вместе с этой спинкой провалился в фюзеляж самолета, но не совсем, ибо был пристегнут привязными ремнями, а так что видел через кабину только, как вращается небо. Выбирался из фюзеляжа я без паники, хорошо помню, что не испытывал никакого страха, спокойно вылез на сиденье и увидел, что самолет вращается уже не вверх, а вниз к земле. Я вывел машину у самой земли и понял, что 300 метров, с которых я стал вращать восходящие бочки, хватило как раз для того, чтобы выбраться из фюзеляжа и остаться в живых. Пилотаж на малой высоте стал моим хобби. Выполнял я сложный пилотаж не только на И-16, пилотировал на «Яках», «Лавочкиных» и «МиГах», на всех истребителях, на которых приходилось летать. На одних самолетах высший пилотаж получался легким и красивым, на других тяжелым и корявым. Пилотировал я над многими аэродромами Советского Союза, Китая, Кореи, везде, где бывал, где приходило настроение и появлялась возможность. Случались и неприятности. Один раз срочно вызвал меня командир дивизии. Я вылетел из Гаровки на Центральный аэродром в Хабаровск. Над аэродромом, на самолете Як-3, я выполнил на малой высоте с небольшим углом набора замедленную бочку. После посадки зарулил и вижу, как «Кингкобра», а это далеко не легкий истребитель, разгоняет скорость и с небольшим углом набора выполняет замедленную бочку. Самолет вместо набора высоты потерял ее и ударился о землю. Мне ничего не оставалось, как побыстрее убежать с аэродрома.

Для меня было большим удовольствием и счастьем, когда мне доверяли показательные полеты пилотажа на малой высоте, в особенности на новых реактивных самолетах. В Кубинке на самолете Ла-15 я выполнял высший пилотаж на авиационном празднике Воздушного флота в 1949 году перед очами самого Иосифа Виссарионовича.

Ла-15 – это цельнометаллический моноплан с высокорасположенным стреловидным крылом и одним реактивным двигателем. Так как самолет в то время еще проходил государственные испытания, на нем была установлена различная контролирующая аппаратура, в том числе и самописец, регистрирующий перегрузки при выполнении каждой фигуры пилотажа. Просматривая запись перегрузок после полета, я сделал для себя интересное открытие, о котором и хочу рассказать, поскольку этот вопрос, как мне кажется, в жизни летчика имеет некоторое значение.

Группа летчиков-пилотажников, принимавших участие в подготовке показательных полетов в День Воздушного флота, находилась на казарменном положении и размещались в гостинице гарнизона. Кто много лет служил в ВВС, знает, что в разные годы высшее командование по-разному относилось к продаже и распитию в гарнизонах спиртных напитков. По большей части, распитие спиртного и появление военнослужащих в общественных местах в нетрезвом виде строго каралось и наказывалось. Однако бывали периоды, когда в гарнизонных магазинах открыто торговали спиртным. Вот и в 1949 году мы, пилотажники могли свободно, никого не спрашивая, приобрести в буфете летной столовой и выпить за ужином 100–200 граммов водки или вина.

Но вскоре я обнаружил, что если выпью вечером с товарищами хотя бы 100 грамм, то на следующий день все фигуры высшего пилотажа выполняются с перегрузкой на 0,5–1,0 меньше, чем на трезвую голову, – так показывал самописец перегрузок, хотя личные ощущения при выполнении пилотажа и в том, и в другом случае были одинаковыми.

Об этом я рассказал своим летчикам в Корее. И хотя наши «МиГи» там не были оборудованы самописцами, летчики мне поверили и в период боевых действий лишними граммами во время ужина не злоупотребляли, тем более что летали мы без перегрузочных костюмов.

В 1950 году вместе с капитаном Валентином Лапшиным мы готовили показательный полет встречного пилотажа на малой высоте, в Тушине, на самолетах МиГ-15. К сожалению, праздник Воздушного флота в том году не состоялся из-за погоды.

Заключительной точкой моей пилотажной карьеры оказались два полета сложного пилотажа на спарке УТИ МиГ-15 в Орле. Летом 1961 года я проверял технику пилотирования командиров эскадрилий на аэродроме города Орла. С двумя командирами эскадрилий у меня был запланирован показ и отработка выполнения двойных фигур сложного пилотажа. Это

иммельман с петлей или двойная полупетля (двойной иммельман). На скорости большей, чем нужно для петли (это порядка 850–900 км/час на МиГ-15), летчик выполняет полупетлю (иммельман) с таким расчетом, чтобы в верхней точке петли без перерыва и разгона самолета скорость позволила выполнить вторую петлю или полупетлю. Чтобы обеспечить необходимую скорость для последующего выполнения второй петли, особенно в первых полетах, летчики тянут ручку управления на себя с такой силой, что создают очень большие перегрузки. Вот после двух таких полетов с невероятными перегрузками в моей голове, как объяснили врачи, лопнул кровеносный сосуд, находящийся рядом со слуховым нервом, кровь залила этот нерв, и он потерял свои свойства. С тех пор мое правое ухо почти ничего не слышит.

Примерно полгода ездил я по разным лечебным учреждениям, где меня лечили, проверяли! снова лечили, но так и не вылечили. Лечение закончилось, и мне пришлось, с учетом болезней сердца и т. д., отказаться не только от высшего пикотажа, но и от полетов на боевых самолетах вообще. Вот так в 1962 году я прекратил все полеты.

20. Служба в армии без полетов

После списания с летной работы в конце 1961 года у меня было два варианта продолжения своего существования: либо увольнение из армии на пенсию, либо служба в армии на второстепенных ролях без всякой перспективы. Я решил продолжить армейскую службу в Москве, так как мне нужно было учить и растить детей. У меня было высшее командно-штабное образование, я и решил служить в ЦКП ПВО с надеждой, если появятся возможность и подходящая должность, уехать из столицы на периферию с повышением.

Такая возможность один раз появилась в 1962 году. Оказалась вакантной должность командира одной из дивизий ПВО. Отдел кадров ПВО все согласовал и все подготовил для моего назначения на эту должность. Но свершиться этому было не суждено. Подножку мне поставил заместитель главкома войск ПВО генерал-полковник Г. Зимин. Вместо меня на эту должность назначил своего человека, которого уже через год отстранили от должности по служебному несоответствию и за высокую аварийность.

Я был, безусловно, обижен и вскоре отказался от мысли службы в войсках. Более 10 лет я прослужил на центральном командном пункте ПВО и в мае 1973 года был уволен по возрасту.

За 30 с лишним лет службы в Красной Армии, а затем Советской Армии, 15 лет я служил в частях Военно-Воздушных Сил, остальное время в войсках и центральном аппарате ПВО.

Все награды и звания за свою службу Родине я получил на службе в ВВС. За службу в центральном аппарате войск ПВО меня без каких-либо видимых причин спустили по служебной лестнице с должности командира авиадивизии до уровня командира подразделения. Не понизили только в звании, так как это было не в их власти. Даже пенсию положили не как командиру авиадивизии, а как командиру эскадрильи, соответствующей моей должности на ЦКП.

Перед увольнением из армии я побывал на своей родине в городе Бодайбо Иркутской области. Узкоколейной железной дороги, проходящей через город, уже не было. Вместо железной дороги на прииски строили автомобильную дорогу. Город изменился мало. Домов, в которых в свое время мы проживали, уже не было; на их местах стояли новые деревянные дома или были пустыри. Так как в городе моих родственников не осталось, фактически не было и друзей. Уезжал я из родного города малолетним, и прошло более 40 лет, прежде чем я приехал сюда вновь, тем более Отечественная война похоронила большинство моих сверстников. Побывал я в средней школе, где учился два года. Побеседовал с учениками и учителями школы. Сфотографировались на память со старшеклассниками. Побыл я там три дня, помнится, было это в середине мая месяца. Ночью начался на Витиме ледоход, а это очень впечатляющее зрелище. Когда трогается лед, слышен могучий шум, непрерывный грохот, когда громадные глыбы льда толщиной в два метра и более, двигаясь по реке, лезут одна на другую, сокрушая все на своем пути. Перед самым отъездом на аэродром приехали два товарища, правда, не мои, а моего брата – Красцов и Мельник, которым было интересно знать все о моем брате и сестре, с которыми они учились вместе в школе. Беседовали мы в Бодайбинском аэропорту перед моим отлетом.

После увольнения из армии в 1974 году я поступил работать в Московский институт приборной автоматики, где проработал 12 лет.

21. Сорокалетняя годовщина корейской войны

В 1993 году меня как участника войны в Корее в составе делегации ветеранов этой войны пригласили на 40-летнюю годовщину победы корейского народа в войне. В состав делегации ветеранов вошли – генерал армии П. Н. Лашенко, генерал-лейтенант авиации В. И. Попков, генерал-лейтенант авиации Д. П. Оськин, генерал-майор авиации С. М. Крамаренко, полковник Е. Г. Пепеляев.

27 июля 1993 года в КНДР прошли торжества по случаю 40-летия победы северокорейского народа в войне с южнокорейскими и американскими войсками. На празднества в Пхеньян прибыло очень много правительственных и общественных делегаций, в том числе и наша ветеранская группа из России. Мы прибыли в столицу КНДР за 5 дней до начала торжеств. С момента встречи и во все время нашего пребывания мы чувствовали исключительно хорошее, доброжелательное отношение с корейской стороны. Шефство над нашей делегацией осуществляли офицеры генерального штаба Корейской народной армии. Отдых, питание, экскурсии, приемы, официальные и неофициальные, всё было организовано на высоком уровне.

По плану мы должны были после празднеств и торжественного приема убыть домой. Но великий вождь Президент Ким Ир Сен, как его называют в Корее, попросил нас задержаться в Корее на 20 дней. Он распорядился показать нам все достопримечательности КНДР. Так что наша делегация вместо недели пробыла в КНДР почти месяц. Нам показали всю страну, людей, армию, их работу и жизнь. Нашу делегацию на трех «Мерседесах» провезли по дорогам Кореи от Пхеньяна до западного и до восточного побережья Корейского полуострова, затем от северной до южной границы.

Встречали нас корейцы как дорогих гостей, с подчеркнутым уважением и почетом. Как бывало раньше в Советском Союзе – с пионерами, цветами и музыкой. Размещались мы в шикарном пятизвездочном отеле на 20-м этаже 44-этажного здания. В этом же отеле жили большинство членов иностранных делегаций, прибывших на юбилей. Практически же мы в отеле почти не бывали. До юбилея у нас было 4–5 дней, и все эти дни мы были заняты встречами, посещением театров, музеев, всевозможных учебных, научных, производственных и военных организаций.

Празднование 40-летия победы началось вечером 26 июля на новом столичном стадионе имени 1 Мая. Стадион, построенный совсем недавно, был очень красив по своей архитектуре и инженерной мысли. Он расположен недалеко от центра города на живописном острове. Благодаря оригинальной архитектуре особенно красиво смотрится перекрытие, напоминающее лепестки большого красивого цветка. На этом прекрасном стадионе в течение двух часов демонстрировали свое искусство различные художественные коллективы, показывая массовые сценки из жизни своей страны. Показывали фрагменты боевых действий войск периода войны с американцами. Все это было выполнено на высоком художественном уровне. Во время представления пошел дождь. Но так как стадион имел покрытие, представление прошло до конца.

27 июля, когда праздновалось сорокалетие окончания победоносной войны, с утра установилась замечательная погода. Тепло, малооблачно, хорошая видимость. Утром, часов в 9 по местному времени, праздничные трибуны на площади Ким Ир Сена стали заполняться приглашенными. Недалеко от правительственных трибун нашли свои места и члены нашей делегации.

На площади Ким Ир Сена и прилегающих к ней улицах выстраивались парадные каре военнослужащих. Параду предшествовала церемония его открытия: встреча и прием доклада командующего парадом, его приветствие и поздравление воинских подразделений, размещенных на площади, затем краткая речь.

Точно в назначенное время началось шествие парадных колонн, сопровождавшееся музыкой большого духового оркестра. Перед трибунами проходили торжественным четким

военным шагом представители различных видов и родов войск корейской армии. Была видна их отличная строевая подготовка и выучка. После прохождения войск началось шествие праздничных колонн, люди в которых демонстрировали неподдельную радость и веселье, выражали благодарность и преданность своему правительству и руководству во главе с вождем Ким Ир Сеном. Непрерывный поток колонн трудящихся, проходящих по площади перед трибунами с цветами и разноцветными флагами, в праздничной одежде, наглядно демонстрируя искреннюю радость большинства людей по поводу настоящего праздника.

Демонстранты, как и военные, шли в четко обозначенных колоннах, соблюдая скорость движения и заданную дистанцию, одеждой и транспарантами показывая свою принадлежность к профессиям шахтеров, металлургов, связистов, железнодорожников и другим. Многие демонстранты следовали в костюмах одного цвета с множеством орденов и медалей.

Красиво шла молодежь в ярких спортивных одеждах с цветами и флагами. После парада войск и демонстрации праздник продолжался до позднего вечера.

Вечером 27 июля, в 18.00, Президент КНДР устроил торжественный банкет по случаю празднования 40-летия победы корейского народа в освободительной войне 1950-х годов. Торжественный банкет проходил во дворце Президента КНДР. На банкете присутствовали представители всех делегаций, прибывших на празднование, в том числе и мы.

На торжественном банкете с краткой речью выступил Ким Ир Сен. Поздравив собравшихся, он, в частности, сказал:

«...В дни священной битвы против империалистических агрессоров сотни миллионов людей многих стран мира, в том числе народы социалистических стран, оказали нашему народу активную помощь и поддержку. В частности, братский китайский народ отправил своих лучших сыновей и дочерей на корейский фронт и кровью помог справедливому делу нашего народа. Об этом наш народ никогда не забудет, будет всегда благодарен.

Сегодня наш народ, в условиях непрерывных агрессивных и провокационных акций международных реакционных сил, разворачивает мощную борьбу во имя строительства социализма и самостоятельного мирного воссоединения родины, проявляя непоколебимый дух и энтузиазм, как и в дни войны».

Торжественный банкет проходил в громадном зале дворца, в котором было установлено множество больших круглых столов на 8–10 человек. Столы были сервированы разнообразными корейскими блюдами и напитками. В ходе банкета шустрые официанты подавали десятки различных закусок и угощений. Банкет прошел очень торжественно. Все были довольны вниманием и угощением.

Во время пребывания в стране мы чувствовали к себе неподдельное заботливое внимание. По предложению корейских товарищей и по нашему желанию были организованы экскурсии и поездки на различные культурные объекты Пхеньяна и страны.

Город Пхеньян на меня произвел большое впечатление. По сравнению с Москвой он намного выше, чище и более современен. Хотя строился он всего 40 лет. Город красивых современных построек, изящных архитектурных решений, сочетающих новый корейский стиль с традиционными корейскими элементами и восточными украшениями административных и общественных зданий, таких как Дворец президента, Дворец молодежи, Дворец съездов и другие здания, построенные после войны и увенчанные характерными изогнутыми крышами, покрытыми черепицей. Большинство жилых домов составляют 16–18-этажные здания, нередко небоскребы в 25–30 этажей. В основном в них проживают обыкновенные граждане КНДР. Построено очень много монументов, отображающих памятные знаменательные события в истории страны. Великолепно пхеньянское метро. Строящийся 105-этажный отель очень интересен с инженерной и архитектурной точки зрения. В 1993 году уже были возведены все 105 этажей. Оставались только отделочные работы. Город всегда чист, и не только в центре, а на всей территории. С 20-го этажа гостиницы, где проживала наша делегация, открывалась замечательная панорама, оттуда можно было наблюдать жизнь этого города в пределах видимости.

Мне лично понравилось, как во дворах соседних домов проводят время дети, не занятые учебой, как они следуют в школу. Внутри близлежащих дворов сделаны различные спортивные площадки и сооружения. Площадки для игр разлинованы и обозначены для определенных игр.

Почти всегда они заняты малолетними ребятишками, мальчиками и девочками, особенно в вечернее время. Интересно и то, что ребятишки свои игры и занятия на площадках проводят организованно и без вмешательства взрослых людей. Утром, около 8 часов, из подъездов домов выбегают ребятишки с ранцами за плечами – синего цвета у мальчиков и красного – у девочек. Без сопровождения родителей они следуют самостоятельно, и по дороге небольшие группы детей сливаются в единую цепочку, которая шествует в школу. Жизнь детей, которую мы наблюдали с высоты 20-го этажа, продемонстрировала нам высокую организованность и дисциплину корейцев, которая прививается им с малых лет.

Наша делегация побывала во многих музеях и памятных местах как Пхеньяна, так и КНДР. Особенно любовно и почитаемо относятся корейцы к боевой славе своей армии и к ее героям. Наглядно это выражается в памятниках и мемориалах, построенных в память войны 1950–1953 годов.

За сорок лет, прошедших после освободительной войны, в Корейской Народно-Демократической Республике многое сделано по восстановлению и развитию экономики. Создана своя металлургия, энергетика, машиностроение. Восстановлено и создано кооперативное сельскохозяйственное производство. На западном побережье страны, при впадении реки Тэдон в Желтое море, построен современный гидротехнический и ирригационный комплекс, который обеспечивает защиту всего западного района от наводнений и создает благоприятные условия для ведения сельскохозяйственных работ, что намного увеличивает урожай. В стране построены современные автотрассы, которые соединили восточное и западное побережье. Была построена автострада и из центра страны на юг, до границы с Южной Кореей. Строится автострада на север страны.

Нашей делегации были устроены две очень интересные поездки. Одна поездка – в Музей подарков Ким Ир Сёну. Музей размещен в подземных галереях, вырытых в горах, расположенных севернее Пхеньяна. Тысячи квадратных метров роскошно отделанных помещений, вырытых в скалах, – это большой труд многих корейцев. В этих залах, изысканно украшенных гранитом и мрамором, размещены тысячи замечательных подарков Ким Ир Сёну от многих граждан и общественных организаций, от государственных деятелей различных стран, круглый год поддерживаются постоянная температура и влажность, что позволяет бережно хранить коллекцию музея. Подарки Ким Ир Сёну систематизированы по определенным признакам и назначению. Имеются подарки, представляющие историческую и культурную ценность, демонстрирующие межгосударственные и политические связи КНДР. Конечно, экспонаты очень различны, начиная от железнодорожного персонального вагона и до мельчайших произведений изобразительного искусства.

Следующая поездка – к Алмазным горам – мне также очень понравилась. Район Алмазных гор – это очень красивое место, находящееся в юго-восточной части страны. Это курортный район в прекрасной живописной местности, где соседствуют высокие причудливые скалы, голубые красивые озера, чистые быстрые речки с водопадами, текущие в ущельях гор, а затем по долине, находящейся между горами и морем. Алмазные горы покрыты кустарником и деревьями, где между скалами и растительностью вьются туристические тропы различной трудности. Посетили мы очень интересную водолечебницу, сделанную, по всей вероятности, очень давно, так как современных ванн с кранами и сливами в этой лечебнице нет. Их заменяют ванны, сложенные из камня. Вода наполняет ванну снизу через камни, лежащие на дне, и при необходимости ее можно выпустить через водовод... Запомнилось, что на другой день после посещения водолечебницы и принятия лечебных ванн каждый из нас почувствовал себя гораздо лучше, заметно облегчив свои привычные недуги. Это было очень здорово и интересно, но, увы, на третий день все болезни оказались на прежнем месте и на том же уровне.

В период поездки по восточному побережью нам сопутствовала прекрасная теплая погода без туманов и дождей. В одной из поездок нам довелось ознакомиться с работой, жизнью и службой батареи береговой артиллерии. Главное здесь было в том, что воинскую службу на этой батарее несли только девушки. А ведь служба на батарее далеко не мед, а, напротив, тяжелая солдатская работа. С этой работой девушки-корейки, как мы убедились, справлялись не хуже мужчин. При проверке боевой готовности девушки действовали быстро, четко и безошибочно. За считанные секунды все орудия батареи приводились в боевую готовность, а

стомиллиметровые пушки – это не автомат и не пистолет. Девушки батареи показали высокий результат и хорошую выучку, за что были отмечены командованием.

Перед отъездом на Родину нашу делегацию лично принял сам Ким Ир Сен. Побеседовал с нами в теплой товарищеской обстановке, за рюмкой и чашкой хорошего чая. Поблагодарил нас за активное участие в освободительной войне, сфотографировался с нами на память, вручил лично каждому из членов нашей делегации замечательные и оригинальные подарки, пожелал успехов, и мы расстались.

В памяти навсегда остались неизгладимые впечатления о праздновании 40-летнего юбилея победы и добрые воспоминания о встрече с великим вождем корейского народа.

22. Поездка в Соединенные Штаты Америки

В конце восьмидесятых – начале девяностых годов с началом перестройки в Советском Союзе, когда все капиталисты и империалисты стали милыми и хорошими друзьями России, а особенно российских чиновников, когда многим нашим государственным и многим партийным деятелям стало понятно, что США, Англия, ФРГ становятся нашими хорошими партнерами, началась кампания дружбы и откровения, братания и лобызания с бывшими заклятыми врагами социализма. Наряду с общеизвестной информацией стали открывать государственные и военные тайны. Раскрыли секретный план Риббентропа – Молотова. Рассказали о многом другом, что было закрыто ранее и что, на подобном, уровне, еще долго будет закрыто от других в иных государствах. Начали вывозить из России ворованные деньги и ценности. Вот тогда-то и начали открыто говорить и писать о Корейской войне, которая была малоизвестной для большинства советских людей. На человеческом уровне первооткрывателями истории этой войны в нашей стране стали иностранцы: американцы, англичане, японцы, корейцы... Журналистам и любителям было интересно из первых уст узнать, некоторые детали Корейской войны в воздухе с другой стороны линии фронта. Конечно, они интересовались и работой других летчиков и командиров, которые побывали в Корее, которые воевали и не воевали там. Секретов, правда, в этом для иностранцев не было. Поэтому они стремились заполнить только некоторые пробелы и уточнить детали своих знаний о Корейской войне, полученных с другой стороны.

В 1994 году меня пригласили посетить США из организации «орлов» в штате Алабама. Цель поездки – встреча с летчиками – участниками воздушных боев в Корее. Я согласился, так как очень хотел встретиться с летчиком, которого я сбил 6 октября 1951 года, севшим во время отлива неподалеку от берега. Поговорить с ним и выяснить, когда и как его сбили: в бою или при возвращении из боя; почему он не катапультировался.

Ехать тогда в штаты я должен был с участником Корейской войны генералом Д. Оськиным. Однако получилась неувязка с оформлением паспортов, и моя поездка не состоялась. В 1995 году та же организация «орлов» через отставного полковника Сесилия Брендла повторила свое приглашение. Поездка меня, безусловно, сильно интересовала, так как хотелось многое узнать и о войне в Корее, и об Америке. Вот содержание того приглашения:

«Дорогой полковник Пепеляев!

Для меня большая честь пригласить Вас для участия в программе «Слет Орлов» 1995 года, которая состоится на авиабазе Максвелл г. Монтгомери, штат Алабама. Это ежегодная встреча, спонсором и организатором которой является Командно-штабной колледж ВВС США, собирающий вместе выдающихся авиаторов со всего мира. С первой встречи в 1982 году программа становится все интереснее, и Ваше согласие участвовать в нынешней поможет продолжению традиций.

В этом году слет состоится с 7 по 11 июня, за неделю до выпуска слушателей колледжа 1995 года. Мы хотим оказать Вам почет за Ваши боевые вылеты на МиГ-15 в Корее. Один из членов оргкомитета вскоре обратится к Вам с конкретными вопросами, для сбора необходимых исторических фактов.

Колледж гордится своей миссией спонсора «Слета Орлов» и берет на себя все расходы по транспортировке Вас и Вашей жены сюда и обратно. Здесь Вы будете обеспечены жильем, и, кроме того, два офицера будут вашими «помощниками»,

задача которых удовлетворить все ваши нужды.

В течение слета Вам придется принимать участие во многих мероприятиях, встречаться и отвечать на многочисленные вопросы студентов. Изучение уроков прошлого, обмен опытом являются одним из ключевых аспектов программы для будущих руководителей наших служб.

И еще одна дополнительная миссия. Вам придется подписать 1200 картин, специально приготовленных к этой встрече. Вы легко сможете это сделать за 4–5 часов и, если необходимо, в течение трех дней.

Эти картины будут проданы студентам и преподавателям для того, чтобы получить 70 000 долларов, необходимых для финансирования программы.

Если у Вас есть какие-то вопросы, обращайтесь к капитану Ренди Краудеру по телефону...

Еще раз хочу с удовольствием подтвердить предыдущее приглашение по телефону и выслать Вам это официальное приглашение на участие в «Слете Орлов».

Сесиль Дж. Брендл, полковник в отставке.

После оформления необходимых документов мне выслали проездные билеты, и в первых числах июня 1995 года мы с женой сели в Шереметьеве на самолет немецкой компании «Люфтганза», идущий во Франкфурт-на-Майне. Через два с небольшим часа во Франкфурте пересели в другой самолет, идущий из Франкфурта в Атланту, и в заданное время вылетели за океан.

Вылетели мы из Шереметьева в 7 часов по местному времени и прилетели в Атланту в 10 часов тоже по местному времени. Весь полет проходил в светлое время суток.

В Атланте нас встречали члены Клуба «орлов» – отставной полковник Дэвид Макфарланд с товарищами. Встреча была очень теплой и доброжелательной. Вещей у нас с женой почти не было – одна сумка на двоих. Так как я был одет в военную форму советского летчика, узнать меня встречающим больших трудов не составляло. День прибытия был очень насыщен встречами и впечатлениями. Атланта готовилась к Олимпийским играм 1996 года, и потому нам с гордостью показали готовящийся к Олимпиаде аэропорт, очень современный, со своим метрополитеном, причалами и многочисленными современными залами. Проездом показали строящийся олимпийский стадион и олимпийскую деревню. В Атланте мы пробыли около суток. Вечером, уже по местному времени, легли спать и утром поднялись вполне отдохнувшими. Утром подполковник Дэвид Макфарланд повез нас к одному из старейших летчиков Соединенных Штатов. Это километрах в 100–150 от города Атланты. Господин Сэм Басс, отставной офицер ВВС, все еще летал на собственном самолете и оказался большим любителем старинных автомобилей и мотоциклов. Он в своем гараже собрал и восстановил автомобиль двадцатых годов и мотоцикл тридцатых. Автомобиль и мотоцикл были красавцами. На этих машинах он ездил и по праву ими гордился. Показывал всем своим знакомым. Довелось и мне прокатиться на его старинном автомобиле.

От Атланты до авиабазы Максвел, где зарегистрирован Клуб «орлов», подполковник Дэвид Макфарланд повез нас с женой на автомобиле, а это более 300 км. На авиабазе в то время находился Центр переподготовки офицеров ВВС США и некоторых других стран. Своеобразный международный центр, так называемый командно-штабной колледж.

На авиабазе нас радушно встретили. Мы познакомились со многими слушателями центра, в том числе со слушателями из европейских стран, с Украины и из России. Как я понял, авиабаза Максвел в какой-то степени была спонсором Клуба «орлов». Члены Клуба «орлов» на авиабазе пользовались всем необходимым для проведения своего слета.

С 5 по 12 июня 1995 года на авиабазе Максвел и в городе Монтгомери – на родине борца за права человека Кинга – проводился слет «орлов». Клуб «орлов» в какой-то степени является международной общественной организацией отставных военных летчиков – асов Второй мировой и других войн, а также неотставных астронавтов и космонавтов. Слет «орлов» в Монтгомери проводился уже несколько лет. Правда, от нашей страны на слет «орлов» стали приглашать гостей только с 1992 года. Первым от России в 1992 году был Герой Советского Союза маршал авиации А. П. Силантьев, в 1994 году – дважды Герой генерал-майор авиации Г. Т. Береговой, в 1995 году – полковник Е. Г. Пепеляев, в 1996 году – дважды Герой

генерал-лейтенант авиации П. А. Таран.

Президентом Клуба «орлов» был полковник в отставке господин Сесиль Брендл, его помощником и исполнительным секретарем подполковник запаса Дэвид Макфарланд – замечательные, уважаемые и деловые люди. В этой общественной организации находится много ее активных членов из числа отставных офицеров – летчиков и астронавтов США. Кроме того, в актив организации входят любители и патриоты авиации ВВС США.

На период подготовки и проведения слета «орлов» привлекались слушатели-активисты офицеры, находящиеся на переподготовке. За время пребывания в Монтгомери было очень много встреч, знакомств, обедов, приемов. Жен, прибывших с мужьями на слет «орлов», занимали в свободное время экскурсиями и беседами. Переводчиками у нас были наши русские ребята, работавшие на авиабазе Максвел, а также слушатель Центра русский майор Сергей Селезнев из Краснодара.

В основном собеседниками на слете были старые авиаторы, офицеры в отставке. Были встречи и беседы с молодыми летчиками и любителями авиации. Нам очень понравились муж с женой, военнослужащие авиаторы майор Линда Верхоу и полковник Грег, с которыми мы встречались чаще других.

К слету «орлов» были приглашены известные асы Второй мировой войны из разных стран, заслуженные авиаторы и астронавты США:

Джо Ингл. Пилот Х-15, известный астронавт;

Лойд «Фиг» Ньютон. Летчик-ас, летавший на «Фантомах»;

Хью Милз. Летчик-ас, летавший на ОН-6а во Вьетнаме;

Чарльз И. Чак Ягер. Летчик-испытатель, первым в Америке преодолевший звуковой барьер;

Джон Ф. «Джек» Болт. Летчик-ас, участник двух войн;

Френсис «Геби» Габрецки. Ас Второй мировой войны и войны в Корее;

Ли А «Бади» Арчер. Ас Второй мировой войны;

А. Б. «Бил» Бедфорд. Английский летчик-испытатель;

Юджин Сёнек. Летчик-астронавт, командир «Аполлона-12»;

Джон Гленн. Летчик-астронавт, совершивший в США первым полет вокруг Земли;

Табуро Такан. Ас Второй мировой войны. Япония;

Теодор «Даг» Ван Керк. Летчик Второй мировой войны;

Нэнси Хопкинс Тапер. Одна из первых женщин-летчиц США;

Евгений Пепеляев. Ас Корейской войны. Россия;

Вальтер «Граф Пански» Крупински. Ас Второй мировой войны. Германия;

Теодор «ТА» Петрас. Полярный летчик США;

Робинсон «Робби» Разнер. Ас Корейской войны, воевавший на самолетах Ф-86 «Сейбр»;

Томас «Том» Фереби. Летчик-бомбардировщик, сбросивший атомную бомбу на Хиросиму в августе 1945 года;

Роберт Л. «Боб» Скотт. Летчик-ас Второй мировой войны;

Вильям «Билл» Спруанс. Пионер воздушной разведки.

Во время пребывания в США наиболее примечательными для меня были три события.

Прежде всего, это встреча офицеров-слушателей Центра переподготовки с американским асом Корейской войны Робби Разнером и со мной.

В зале находилось более 500 человек слушателей Центра и любителей авиации. На сцене перед ними находились Робби Разнер, я, маршал авиации из Англии как арбитр и переводчики. Из зала задавались вопросы. Я сразу заявил, что отвечать на вопросы буду за действия не всей авиации, участвовавшей в войне на стороне КНДР против американцев, так как я не уполномочен и не имею данных, а за боевую работу летчиков своего 196-го авиаполка. Также я уточнил, что хочу прокомментировать не весь период войны, а период боевых действий полка: с апреля 1951 по февраль 1952 года.

Вопросов было задано много, и главным образом мне. В основном спрашивали касательно тактики и боевых возможностей самолета Миг-15 *бис*. Большинство вопросов были корректными. Спрашивали и с подковыркой, так как большинство сидящих в зале считало, что их авиация непобедима и в Корейской войне имела полное господство в воздухе, что

соотношение побед американской авиации над противником 13 к 1. Они никак не могли себе представить, в их головах не укладывалось, что 196-й авиаполк русских в воздушных боях с их соотечественниками на северо-востоке Кореи имел соотношение побед 10 к 1. В свою пользу. Сбили более ста самолетов, потеряли 10 самолетов МиГ-15 *бис*. Задавали и такой вопрос:

– Правда ли, что на «МиГах» в воздушных боях участвовали корейские летчики, а русские летчики на МиГ-15 находились выше боевых порядков корейцев и на корейском языке управляли боем?

Я отвечал, что это ложь, так как, во-первых, русские летчики не знали корейского языка и, во-вторых, к сожалению, русские летчики еще не доросли до такого уровня, чтобы с одноместного истребителя управлять воздушным боем десятком истребителей. В групповом воздушном бою истребителей МиГ-15 с истребителями Ф-86 «Сейбр» управление осуществлялось не одним командиром полка и тем более не с земли командиром дивизии, а командирами и ведущими групп, теми, кто ведет бой и видит обстановку в воздухе непосредственно.

Другим памятным событием стало торжественное собрание и чествование участников слета «орлов». Это мероприятие было тщательно и детально подготовлено. На всех участников слета «орлов» был сделан биографический видеофильм. Все было спланировано и отрепетировано. Торжественное собрание проводилось в самом большом зале города Монтгомери. Участники слета располагались за столами на импровизированной сцене зала. Зал был заставлен большими круглыми столами, сервированными для гостей слета «орлов».

Многочисленными гостями слета были в первую очередь слушатели и преподаватели Центра подготовки, так как их выпуск был совмещен со слетом «орлов», были представители местных властей и администрации штата Алабама, а также поклонники и любители авиации из других штатов. Торжества начались с момента входа в зал, под сопровождение звуков волынки, участников слета «орлов». Несколько сот человек, находящихся в зале, поднялись со своих мест и приветствовали стоя прохождение участников слета – летчиков и астронавтов, вошедших в историю авиации. После того как участники слета «орлов», другие высокопоставленные лица штата и авиабазы Максвел заняли предназначенные места, был показан биографический фильм с комментариями о каждом участнике слета «орлов». Были озвучены приветствия участникам слета. Зачитан приказ об окончании Центра переподготовки офицеров ВВС. Произнесены здравницы и тосты по случаю слета «орлов» и по случаю окончания курса переподготовки офицеров. Столы были заставлены напитками, яствами и фруктами. Все было торжественно и красиво.

Несколько слов о погоде в период нашего пребывания. В июне в Алабаме настоящее лето, по нашему понятию, очень жарко. Температура воздуха днем около 40°C, ночью около 30°C. Но дело в том, что уровень технической оснащенности в США позволяет и в таких климатических условиях жить, работать и отдыхать вполне нормально, так как все помещения, где проводились встречи, приемы и т. д., оборудованы кондиционерами и другими техническими средствами обеспечения нормальных условий жизни и работы. Автомобили также оборудованы всем необходимым для комфортного в них нахождения. Всего два раза была организована встреча на природе, на открытом воздухе. Оба раза это было вечером, после захода солнца.

Запомнилась нам и поездка во Флориду на побережье Мексиканского залива. Перед отъездом на Родину мне с женой устроили очень интересную, познавательную поездку в Музей военно-морской авиации.

Рано утром мы выехали на «Шевроле», ведомом Д. Макфарландом вместе с переводчиком Сергеем Селезневим. Часов в 11.00 мы были уже на юге штата Алабама у хорошего друга Макфарланда, отставного офицера ВВС США Флоя Макголана. Приехав к товарищу Дэвида, мы мельком посмотрели на его владения, это 300 000 гектаров земли, покрытых сосновым лесом, дом у озера, взлетно-посадочная дорожка, ангар с тремя самолетами разного назначения и т. д. От своего дома в другом автомобиле нас повез друг Макфарланда Флой Макголан.

В середине дня мы приехали в Музей военно-морской авиации. В его стенах выставлено множество самолетов морской авиации. Здесь была отражена вся история развития военно-морской авиации Соединенных Штатов.

На обратном пути мы побывали в личном ангаре Макголана. Посмотрели его самолеты, на которых он иногда летает. Часов в 16.00 мы попрощались с гостеприимным Флоем Макголаном.

Несколько слов о деловой стороне американцев. Чтобы организовать и провести слет «орлов» на довольно высоком уровне, нужны немалые средства: все мероприятия и поездки проводились по довольно высокому разряду. Например, полет через океан туда и обратно проходил в бизнес-классе, а приглашенных на слет было 20 человек.

Как мне объяснили, основные деньги для слета зарабатывали инициаторы следующим образом: рисовали, фотографировали и печатали:

- буклеты-картины с изображением летательных аппаратов и портретов с автографами всех участников слета;
- изображение самолета или космического аппарата с автографом того летчика или астронавта, который летал на этом аппарате;
- брошюры и книги с автографами участников слета.

Вся эта печатная продукция выпускалась на самом высоком уровне тиражом в 1000–15000 экземпляров. Реализовались они по весьма приличной цене. Деньги, полученные от реализации изготовленной продукции, использовались для организации и проведения следующего слета «орлов». Мне, как и всем другим участникам слета, пришлось 3 или 4 дня по 4–5 часов сидеть за столом и подписывать автографы на фотографиях, книгах и буклетах.

12 июня, по окончании слета и поездки на южное побережье, меня с женой, как и других участников слета, из Монгومери отвезли в Атланту. После небольшого застолья с провожающими посадили в самолет, и мы с женой полетели через Атлантику, навстречу движущемуся солнцу. Если при полете в Атланту весь полет проходил в светлое время суток, то при полете в Европу почти все время самолет летел в сумерках, так как проходил недалеко от 60-й параллели. Во Франкфурте пересели на аэробус меньших размеров и к обеду были дома.

В память о слете «орлов» и поездке в Соединенные Штаты остались фотографии и сувениры, впечатления и новые знакомые. Остались добрые, хорошие воспоминания о простых гражданах и офицерах запаса. Личное общение, похоже, никак не связано с политикой.

Несколько слов в заключение

Нам, старикам, особенно тем, кто прошел войну, тяжело и горько видеть, когда все, что создавалось десятки и сотни лет руками российских людей, за что было заплачено трудом, потом и кровью, рухнуло за десять лет перестройки. Было великое, мощное государство, а стала куца страна, была могучая армия, остались воспоминания, неухоженные музейные экспонаты и свирепые нашивки с «орлами и зверями».

Ядерный «зонтик», созданный когда-то «проклятыми коммунистами», сегодня превратился лишь в пугало.

Люди должны знать, что одним ядерным оружием войну не выиграешь. Победы в войне может достичь только армия, оснащенная новейшей боевой техникой и современным оружием, а закрепить эту победу могут только сухопутные войска. Поэтому современная армия должна состоять из всех видов вооруженных сил и сбалансированных родов войск. Психологически и материально армия должна быть готова к войне.

В настоящее время для создания и вооружения такой армии, способной обеспечить безопасность страны и ее интересы, а тем более безопасность друзей России, в нашем несовершенном мире потребуется несколько десятков лет.

Очень обидно, когда всей России фактически плюют в лицо, а она только вытирает его, будучи неспособной ответить.

Не надо забывать, что безопасность государства зависит не только от техники и вооружения, но также в значительной степени от специальной моральной подготовки войск и кадров, от их подбора не по приятельским и родственным отношениям и не по политическим симпатиям, а по деловым и морально-волевым качествам.