

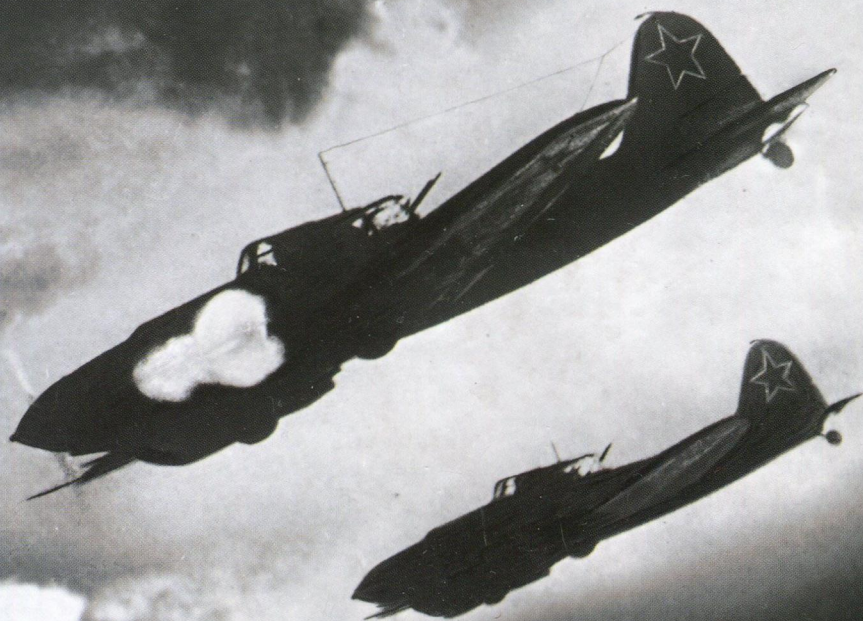
НА КРЫЛАТЫХ ТАНКАХ

НИКОЛАЙ КАМАНИН

ФРОНТОВОЙ ДНЕВНИК КОМАНДИРА ШТУРМОВОГО АВИАКОРПУСА

ПОДСТРОЧНИК ИСТОРИИ

НИКОЛАЙ
КАМАНИН



ФРОНТОВОЙ ДНЕВНИК
КОМАНДИРА ШТУРМОВОГО АВИАКОРПУСА

НА КРЫЛАТЫХ
ТАНКАХ

**ПОДСТРОЧНИК ИСТОРИИ
УНИКАЛЬНЫЕ МЕМУАРЫ**





НИКОЛАЙ КАМАНИН

НА КРЫЛАТЫХ ТАНКАХ

**Фронтовой дневник
командира штурмового авиакорпуса**



Москва
2016

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
К18

В коллаже на обложке фотография:
Федор Левшин / РИА Новости

Каманин, Николай Петрович.

К18 На крылатых танках : фронтовой дневник командира
штурмового авиакорпуса / Николай Каманин. —
Москва : Яуза : Эксмо, 2016. — 384 с.

ISBN 978-5-699-88525-1

За спасение челюскинцев автор этой книги был удостоен звания Героя Советского Союза, получив Золотую звезду под номером 2. В начале Космической эры генерал авиации Каманин курировал подготовку первых советских космонавтов. А в годы Великой Отечественной войны он командовал 5-м штурмовым авиакорпусом, воевавшим на прославленных «крылатых танках» Ил-2. Курская дуга и форсирование Днепра, освобождение Киева и Правобережной Украины, победные наступательные операции в Польше, Румынии, Венгрии, Чехословакии – повсюду штурмовики Каманина стали для врага «черной смертью».

«Краснозвездные «летающие танки» утожили высоту, с пологого пикирования обрушивая на немцев бомбы, расстреливая из пушек и пулеметов. Одновременно с третьим заходом штурмовиков наша пехота поднялась в атаку. Высота была взята, в плен захватили группу гитлеровцев. Фашисты были «чокнутые» – так метко определили наши бойцы психологическое состояние противника после налета штурмовиков. А один из пленных всё время плакал и непрерывно что-то бормотал. Когда прислушались и перевели его бормотание, оказалось, что он повторяет одни и те же слова: «черная смерть», «черная смерть» – так гитлеровцы окрестили наши славные самолеты Ил-2...»

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-699-88525-1

© Каманин Н.П., 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

О Николае Петровиче Каманине

Николай Петрович Каманин родился 18 октября 1909 г. (по документам — в 1908 г.) в семье рабочих в г. Меленки Владимирской губернии. Там же в Меленках, окончил 9 классов школы.

С июля 1927 г. в армии, слушатель Военно-теоретической школы ВВС в Ленинграде; после успешного её окончания в 1928 г. продолжил обучение в Борисоглебской военной авиашколе лётчиков, которую окончил в ноябре 1929 г.

В 1929–1934 гг. служил лётчиком и командиром звена в 40-й авиаэскадрилье имени В.И. Ленина, которая дислоцировалась на Дальнем Востоке. В июле 1932 г. Николай Петрович стал членом ВКП (б).

Весной 1934 г. его имя прозвучало на всю страну: семейным советским лётчикам, среди которых был и Николай Каманин — первый из военнослужащих, кому было присвоено звание Героя Советского Союза. Только что учреждённую высшую государственную награду они получили за спасение челюскинцев. На самолёте Р-5 лётчик Каманин выполнил 9 полётов в ледовый лагерь и вывез с дрейфующей льдины на материк 34 человека.

В 1934–1938 гг. Н.П. Каманин учился на командном факультете Академии имени Н.Е. Жуковского. После её окончания Николай Петрович с 1938 г. по 1940 г. командовал 19-й легкомобильной авиабригадой, базировавшейся в Харькове. С января по март 1940 г. участвовал в советско-финляндской войне в качестве командира 19-й авиабригады.

Н.П. Каманин занимался партийной и общественной работой — в 1935–1937 гг. он был членом ЦИК СССР, а в 1937–1946 гг. — депутатом Верховного Совета СССР.

С октября 1940 г. по июль 1942 г. Н.П. Каманин продолжил службу в Среднеазиатском военном округе — от командира отдельной авиабригады до командующего ВВС округа. В августе 1941 г. в должности командира 4-й авиабригады участвовал во вводе советских войск в Иран.

Участник Великой Отечественной войны — с июля 1942 г. по февраль 1943 г. полковник Н.П. Каманин командует 292-й штурмовой авиадивизией на Калининском фронте.

С февраля 1943 г. командовал 8-м смешанным авиакорпусом, который с июля того же года стал 5-м штурмовым. Воевал на Воронежском, 1-м и 2-м Украинских фронтах. За время войны совершил 34 боевых вылета на штурмовике Ил-2.

После войны, которую он закончил в звании генерал-лейтенанта, до июня 1946 г. командовал тем же 5-м ШИАК — в Одесском военном округе. В июне—ноябре 1946 г. — командир 3-го гвардейского штурмового авиакорпуса в Южной группе войск в Румынии.

В 1946—1948 гг. — заместитель начальника ГУ ГВФ по оборонным вопросам. С марта 1948 г. — председатель Оргбюро ДОСАВ, с октября 1951 г. по декабрь 1953 г. — заместитель председателя Оргкомитета ДОСААФ по авиации. С декабря 1953 г. по июнь 1955 г. — заместитель председателя ЦК ДОСААФ.

Затем последовали два года учёбы в академии Генерального штаба. В 1956 — 1958 гг. генерал Каманин командовал 73-й воздушной армией Туркестанского военного округа. В 1958 г. он стал заместителем начальника Главного штаба ВВС по боевой подготовке.

В 1960 г. командование ВВС поручило Николаю Петровичу организовать отбор и подготовку космонавтов к полётам в космос. В марте 1966 г. он был назначен на должность помощника Главнокомандующего ВВС по космосу. В этой должности он проработал до июня 1971 г. В запас

Н. П. Каманин ушёл тогда же — в июне 1971 г. в звании генерал-полковника.

Николай Петрович Каманин умер 11 марта 1982 г., похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы.

Рассказывая о Н.П. Каманине, нельзя не рассказать о его старшем сыне — Аркадии — самом юном лётчике Отечественной войны. В апреле 1943 г. он прибыл в 5-й штурмовой авиакорпус. Начинал службу механиком по спецоборудованию в эскадрилье связи штаба. Затем начал летать на двухместном У-2 как бортмеханик и штурман-наблюдатель. Иногда лётчики разрешали ему пилотировать самолёт. Уже в июле 1943 г. Аркадий был выпущен в первый самостоятельный полёт на У-2, после чего его назначают на должность лётчика 423-й отдельной авиаэскадрильи связи. А ему совсем недавно исполнилось только 14 лет. К концу войны у Аркадия было 650 боевых вылетов и налетал он 283 часа. Был награждён тремя боевыми орденами — двумя — Красной Звезды и орденом Боевого Красного Знамени.

Умер Аркадий Николаевич в апреле 1947 г.

Благодаря заботам Маргариты Иосифовны Каманиной читатель имеет возможность прочитать о малоизвестных страницах Великой Отечественной войны. Она сумела сохранить авторскую машинопись этой книги, тщательно её вычитать и подготовить к печати. В том, что вы прочитаете, есть изрядная доля и её труда.

Виктор Таран

Жаль расставаться с дивизией

Зимой 1942—43 года я командовал 292-й штурмовой авиационной дивизией, входившей в состав 1-го штурмового авиационного корпуса. Дивизия занимала Андреапольский аэродромный узел на Калининском фронте. Утром 1 марта 1943 года начальник штаба дивизии полковник Фёдор Семёнович Гудков доложил телеграмму из Москвы: «Каманину. Сдать 292 шад и убыть в Москву в УК ВВС. Новиков». Это был приказ Главнокомандующего Военно-Воздушными силами генерал-полковника авиации А.А. Новикова о моём переходе на другую работу. Жаль было расставаться с дивизией, но приказ есть приказ. А я-то мечтал пройти с этой дивизией до Берлина.

Вспомнились дни лета 1942 года — дни формирования дивизии. Забот было много. Главные трудности формирования дивизии были в том, что в полки прибывал лётный состав прямо из училищ, 80–90% лётчиков в полках ещё не нюхали пороха, многие из них имели налёт на самолётах Ил-2 всего по 10–15 часов. Для ввода в строй молодых лётчиков необходимо было дать им дополнительно хотя бы 15–20 часов налёта, но дивизии отпускали очень мало горючего, и тренировочные полёты проходили с большими перерывами. В конце сентября 1942 года формирование 292-й штурмовой авиационной дивизии и тренировка лётчиков в боевом применении были закончены. 800-й, 820-й и 667-й штурмовые авиационные полки имели каждый по 32 самолёта Ил-2, а 427-й истребительный полк — 32 самолёта Як-1. Всего дивизия имела в строю более 120 боевых самолётов. Заслушав мой доклад о готовности дивизии к

боевой работе, командир 1-го штурмового авиационного корпуса генерал-майор авиации В.Г. Рязанов сказал: «Не торопитесь воевать, товарищ Каманин, в нашем распоряжении ещё две-три недели для подтягивания молодых лётчиков. Москва отпустила дополнительно горючее для тренировочных полётов и предупредила, что перед убытием на фронт полки корпуса будут участвовать в большом авиационном учении. Короче, нам разрешат воевать только после тщательной проверки боеспособности полков в воздухе». Приятно было узнать, что со спешкой в формировании новых авиационных частей и включением их недостаточно подготовленными в бой, по-видимому, покончено. А ведь было нередко так, когда авиационные полки с ходу включались в боевые действия и несли большие и ничем не оправданные потери. Предстоящий боевой экзамен ко многому обязывал.

Вернувшись от командира корпуса, я собрал командиров полков, пригласил комиссара дивизии полковника К.Г. Присяжнюка и начальника штаба полковника Ф.С. Гудкова. На совещании мы самым тщательным образом проанализировали состояние боевой готовности частей, обратив особое внимание на недостатки в подготовке лётного состава. Во всех полках и в штабе дивизии были составлены планы теоретических занятий и полётов на две недели. Для каждого лётчика планировалась индивидуальная и групповая лётная подготовка с общим налётом 8–10 часов. Особое внимание было обращено на подготовку ведущих групп и их заместителей.

Провели дивизионное учение, на котором отработали вопросы взаимодействия между штурмовиками и истребителями. Участвовали в лётном учении все командиры звеньев и эскадрилий. После взлёта штурмовики условным сигналом вызывали по радио истребителей, устанавливали с ними надёжную радиосвязь и шли на полигон. На подходе к полигону каждый ведущий группы устанавливал связь с командным пунктом командира дивизии и получал разрешение обработать заданную цель или получал новую. На полигоне штурмовики делали по три захода, на первом заходе они поражали цели реактивными снарядами, на вто-

ром — бомбами, а на третьем вели огонь из пушек и пулемётов. Все 18 ведущих штурмовиков имели надёжную связь с истребителями и КП. 14 из 18 ведущих получили отличную оценку за бомбометание, 2 — хорошую и 2 — удовлетворительную. Оценки за стрельбу из пушек, пулемётов и реактивными снарядами были более скромными. Главные недостатки при стрельбе: маловат угол пикирования и начало стрельбы на большом удалении от цели. Две недели прошли в ежедневных полётах и занятиях.

10 октября меня неожиданно вызвал начальник штаба ВВС генерал-лейтенант авиации Ф.Я. Фалалеев и объявил, что на днях в районе Ногинска состоится большое лётно-тактическое учение с участием трёх авиационных корпусов резерва Верховного Главного командования. Тема учения «Массированные непрерывные удары авиации». Фалалеев предупредил, что на время учений дивизии придаётся ещё один штурмовой полк — 735-й. Всего от дивизии будут участвовать четыре штурмовых и один истребительный полк. Прощаясь, Фалалеев намекнул, что на учении будет присутствовать самое высокое начальство. В тот же день командиры корпусов и дивизий, предназначенных для участия в лётно-тактическом учении, собрались у Главнокомандующего ВВС генерал-лейтенанта авиации А.А. Новикова. Новикова я видел впервые, а вот с его заместителем генерал-лейтенантом авиации Г.А. Ворожейкиным был уже хорошо знаком. После наших коротких докладов о боеготовности частей Новиков подробно обрисовал обстановку на фронтах, назвал цифры, характеризующие быстрый рост сил нашей авиации. Воздушные армии, входящие в состав фронтов, и наша Авиация дальнего действия значительно укрепились, приобрели большой боевой опыт и успешно помогают наземным войскам. А теперь мы получили возможность создавать авиационные корпуса резерва Верховного Главного командования (РВГК). Пока сформировано три корпуса, но это только начало, в ближайшие месяцы число их значительно возрастет, и мы будем располагать силами, достаточными для установления нашего превосходства, а затем и господства в воздухе.

15 октября 1942 года в 2 часа ночи полки дивизии были подняты по тревоге и получили «боевую» задачу: с рассветом нанести массированный удар по танкам «противника» на Ногинском полигоне. Время появления каждой группы штурмовиков над целью было точно определено, интервалы между группами — 5 минут. Все полки дивизии получили хорошую оценку. Судьи были весьма строгие — К.Е. Ворошилов, Г.К. Жуков, А.А. Новиков, Г.А. Ворожейкин, А.И. Шахурин, Н.Н. Воронов и другие. 16 октября командиры корпусов и дивизий, принимавшие участие в лётно-тактическом учении, были приняты Верховным Главнокомандующим И.В. Сталиным. Из выступления Сталина было ясно, что он хорошо осведомлён о состоянии корпусов и дивизий и ознакомлен с итогами учений. Сталин подтвердил, что идёт формирование новых корпусов бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей, что авиация РВГК будет использоваться массированно на главных направлениях битвы с врагом. Он обратил особое внимание на управление авиацией по радио, на точность по времени и целям при нанесении ударов, потребовал, чтобы все авиационные полки РВГК были образцовыми.

17 октября 1942 года полки из района Москвы начали перелёт через Калинин в район Андреаполя. Все 129 боевых самолётов дивизии перелетели на Калининский фронт без происшествий и разместились: 667-й и 800-й штурмовые авиаполки — на аэродроме Андреаполь, 820-й штурмовой и 427-й истребительный авиаполки — на аэродроме Луги в 20 км восточнее Андреаполя. Штаб дивизии — Андреаполь.

В октябре 1942 года положение на Калининском фронте было стабильным, шли бои местного значения в районе городов Белый и Великие Луки. На фронте от Белого до Великих Лук мы имели более 600 самолётов, из них более 300 истребителей, но летали мало. Тылы как наземных войск, так и авиации, с большим трудом справлялись с подвозом горючего, боеприпасов и всех других средств обеспечения боевой деятельности войск. Активность авиации противника была низкой. Летали в основном разведчики и на высотах более 6000 м. От былого нахальства фашистских

асов не осталось и следа, но на отдельных направлениях истребители противника ещё оказывали яростное сопротивление. Мы летали на юг, уничтожали эшелоны противника на железной дороге Смоленск—Вязьма. Нанесли несколько ударов по аэродромам противника в районе Смоленска. На западе дивизия содействовала нашим войскам в окружении, а затем и во взятии города Великие Луки. На севере штурмовики помогали ликвидации фрицев в Демянском мешке. Базирование дивизии было очень удачным. С аэродромного узла в районе Андреаполя мы летали на юг, на запад, на север и даже на юго-восток (район Ржева).

Противник несколько раз пытался бомбить наши аэродромы, но они были хорошо прикрыты зенитной артиллерией и дежурными истребителями. Так, в налёте на аэродром Андреаполь 8 ноября 1942 года участвовало 4 Ю-88 и шесть истребителей. На высоте около 6000 м фрицы с одного захода сбросили несколько десятков бомб. Все бомбы попали на аэродром, но урон от бомбёжки был незначительный: один человек убит, 4 — ранено, легко повреждены два самолёта. Слабая эффективность налётов авиации противника на наши аэродромы объяснялась просто: фрицы боялись наших истребителей и зенитной артиллерии и были вынуждены летать на больших высотах и делать, как правило, один заход; все наши самолёты (на аэродроме Андреаполь — более 70) были укрыты в капонирах, расположенных по границе аэродрома на удалении более километра от центра аэродрома. Уничтожить самолёт в капонире можно только при прямом попадании бомбы в капонир, а при бомбометании с большой высоты вероятность такого события ничтожна.

Налёты наших штурмовиков на аэродромы противника были значительно более эффективны. Дело в том, что штурмовики подходили к цели на низких высотах, зенитная артиллерия, как правило, не успевала открыть огонь, каждый штурмовик нёс на борту до 300 мелких осколочных бомб и покрывал бомбами полосу 20×1000 м. Кроме того, лётчики штурмовиков вели прицельный огонь по целям на аэродроме реактивными снарядами и из пушек и пулемётов. Так, при налёте на аэродром немцев севернее Смоленска 30 октября 1942 года 8 самолётов Ил-2 и четыре Як-1 уничтожи-

ли 12–15 вражеских самолётов, из них три четырёхмоторных, уничтожение самолётов подтверждено фотоснимками и показаниями немецкого лётчика с этого аэродрома, который был сбит над нашей территорией и взят в плен.

Во время пребывания на Калининском фронте я вёл дневник. Вот несколько записей из дневника:

3.12.42. Произвели 84 самолёто-вылета. Не вернулось шесть Ил-2, и два экипажа на подбитых самолётах разбились при заходе на посадку на свой аэродром (капитан Быков, сержант Музыченко). Четыре самолёта 800 шап не вернулись из полёта на Новосokolьники. Думаю, что они все на нашей территории. Группа Ячменёва (4 Ил-2 820 шап) последовательно атаковывалась восьмёркой, четвёркой и парой Ме-109. Четвёрка и пара «проводжали» штурмовиков более 50 км на нашей территории и провели не менее 8 атак. Есть основания полагать, что два «Ила» остались на территории противника. Сегодня уничтожено более 90 автомашин с грузами и пехотой, атаковано три ж.-д. эшелона, разбито до 20 вагонов, подавлено несколько артиллерийских и миномётных батарей. Результаты нашей работы неплохие, но сами мы несём значительные потери (потери пока не восполняются, подбитые самолёты, из-за отсутствия запчастей, восстанавливаются очень медленно). За последние 20 дней я потерял 14 лётчиков и 23 самолёта.

9.12.42. Сегодня аэродромы дивизии проверял заместитель Главнокомандующего ВВС генерал-лейтенант авиации Г.А. Ворожейкин. Никаких замечаний по работе не получил. Судя по всему, начальство (Ворожейкин, Громов, Рязанов) довольны работой дивизии.

Сегодня четыре орла из 800 шап прямо на аэродроме получили ордена Отечественной войны второй степени. Награды вручал командующий 3-й воздушной армией генерал-майор авиации М.М. Громов. Это первые награды лётчикам дивизии. Сегодня произвели 96 вылетов. Положение наших войск южнее города Белый 7 и 8 декабря было критическим, противник ударом танковой группы из-за болота Свитский Мох почти отрезал наши пехотные дивизии и 1-й мотомеханизированный корпус. Вчера танки противника прорвались к полуокружённому гарнизону города Белый. Успех

всей нашей наступательной операции в этом районе висел на волоске. 100 вылетов штурмовиков предотвратили катастрофу. Наземное командование (41 А, 6 СК, 1 ММК) восторженно отзывалось о боевой работе лётчиков. Десятки танков, сотни автомашин, много артиллерийских и миномётных батарей уничтожены «Илами», это резко выправило положение. Кольцо разорвано. Наши войска хотя и отошли немного, но сейчас крепко удерживают занятые в первые дни операции немецкие позиции. На великолукском направлении противник сильно контратакует, пытаясь прорваться к окружённым в городе Великие Луки немецким частям. Контратаки успешно отбиты. Погода мерзкая (туманы, слякоть, очень низкая облачность). Авиация обеих сторон бездействует, летают только штурмовики.

18.12.42. 16 и 17 декабря работали юго-западнее Великие Луки. Действовали в основном на поле боя и били подходящие резервы. За два дня произвели более ста вылетов, с боевых заданий не вернулось семь самолётов; мои штурмовики и истребители сбили два Ме-109. Один немецкий лётчик взят в плен, другой — разбился. Работали хорошо, весь лётный состав получил благодарности от командования наземных войск. За два дня зафиксировано пять воздушных боёв истребителей противника с лётчиками дивизии. У нас значительное преимущество в численности авиации, но противник очень умело использует свои истребители. Со своего передового командного пункта, в 3 километрах от Великих Лук, наблюдал появление нескольких больших групп Ме-109. Противник усиленно прикрывает наиболее важные цели.

19.12.42. Подвели итоги за первый месяц боевой работы. Всего произведено 955 боевых вылетов. Нами уничтожено: танков — 72, автомашин — 1176, сбито в воздушных боях — 7 самолётов, уничтожено на аэродромах — более 30 самолётов, уничтожено 7 паровозов и 91 вагон, создано 44 очага пожаров, подавлено более 100 огневых точек, уничтожено более четырёх тысяч фрицев. Дивизия потеряла за этот период около 30 лётчиков и 58 самолётов (15–20 из них восстановлены). Лучшее из других полков работал 800 шап, командир полка майор А.И. Митрофанов, комиссар — старший политрук Поляков, начальник штаба — майор Иванов.

20.12.42. Весь день стоит густой туман. Полётов нет. Ремонтируемся и зализываем раны. В строю осталось всего 64 самолёта. Получил приказ все четыре полка дивизии сосредоточить в Андреаполе. Сегодня вернулись сбитые 16 и 17 декабря лётчики: сержант Рубко произвёл вынужденную посадку на лес на территории противника и три дня пробирался к своим; капитан Светличный ранен в бою в голову и ногу, сел на своей территории, два дня был в госпитале; лейтенант Лопатин доложил: после штурмовки цели на нас напали шесть истребителей. В первой же атаке на самолёте Лопатина был убит стрелок, Ил-2 сильно повреждён, сам Лопатин ранен в голову. Самолёт, получивший много пробоин, ещё слушался управления, но терял скорость. В этот момент атаковавший Лопатина «мессершмитт» проскочил вперёд штурмовика. Лопатин, увидев врага перед носом своего самолёта, собрал последние силы, заставил самолёт сделать горку для атаки, прицелился и дал длинную очередь из пушек и пулемётов. Вражеский самолёт камнем полетел вниз. Гитлеровец выпрыгнул с парашютом, но парашют не раскрылся. Недалеко от сбитого самолёта противника Лопатин с трудом посадил свою искалеченную машину. Подбежали наши солдаты. Лопатину сделали перевязку. Вместе с бойцами он осмотрел сбитый самолёт и разбившегося лётчика, снял с него планшет с картой, вынул из карманов документы, а труп лётчика, с тремя гитлеровскими орденами на груди, приказал зарыть в землю. На следующий день пехотинцы отправили отважного лётчика в родной полк. Мы сердечно поздравили Бориса с замечательной победой и позаботились о его лечении.

25.12.42. Произвели 64 самолёто-вылета. В основном били группировку противника в 15–20 километрах юго-западнее Великих Лук. Сержант 800 шап Борзило сбил один Ю-52. Мои «Яки» сбили в районе Великие Луки два Ю-88. Сбитие всех трёх самолётов подтвердили наземные войска. С боевого задания не вернулся лейтенант Костырко (Ил-2) и младший лейтенант Замяткин (Як-1). Южнее Великих Лук наши войска продвигаются успешно, но продвижение на других направлениях приостановлено. Немецкий гарнизон в Великих Луках держится более месяца, боеприпасы и продовольствие ему сбрасывают самолёты Ю-52 и Ю-88.

31.12.42. Очень скромно встретили Новый год, рота связи порадовала хорошей самодеятельностью. Конец 1942 года принёс нам много радости. Победы западнее и юго-западнее Сталинграда, бесспорно, большие, они будут началом военной катастрофы Германии, если мы сумеем выйти к Ростову-на-Дону и полностью уничтожить двадцать две дивизии под Сталинградом и армии Гитлера на Северном Кавказе. Наше стратегическое положение на юге блестяще — нужны мощные резервы, чтобы его использовать и поставить Гитлера перед фактом гибели его лучших армий.

11.1.43. Особенно интенсивной работы не было. С 1 по 11 января произвели всего 196 боевых вылетов. Потеряли 10 самолётов и 3 лётчиков. Мои за эти дни сбили семь самолётов противника. Интервалы между полётами используем для занятий. Учатся все, от командира дивизии до последнего солдата в роте охраны. Сегодня организовал ночные тренировочные полёты на «Илах». Идея ночных полётов на штурмовиках принадлежит командиру 667 шп майору Г.П. Шутееву. Две недели тому назад он пришёл ко мне и попросил разрешения организовать для руководящего лётного состава полка ночные тренировочные полёты на Ил-2. Я знал, что на «Илах» ночью боевую работу никто не вёл, да и тренировочные ночные полёты на этих самолётах считались опасными из-за ограниченного обзора для лётчика и большого светового экрана от мотора, который ослеплял лётчика. Короче говоря, по инструкциям летать ночью на Ил-2 запрещалось. Но идея ночных боевых полётов на штурмовиках была заманчива. Даже одиночные ночные боевые вылеты на Ил-2 могли иметь большой успех, они значительно расширяли диапазон боевых действий штурмовой авиации. Налёты ночью на железнодорожные станции, на железнодорожные эшелоны, действия по аэродромам и автоколоннам на дорогах могли принести противнику большой урон. На мой вопрос: «А как с ослеплением лётчика?» — Шутеев ответил: группа техников-рационализаторов во главе с инженером полка придумала приспособления к патрубкам мотора, которые ликвидируют возникновение светового экрана. И добавил, что он и ещё пять лётчиков в полку почти год летали ночью в бой на самолётах Р-5, лётчики

имеют сотни ночных полётов и уверены, что ночная боевая работа Ил-2 может быть очень эффективной. Было над чем задуматься. Я приказал Шутееву оборудовать два Ил-2 для ночных полётов, опробовать их на рулёмке и пробежках по аэродрому в тёмную ночь, лётчикам дать 8–10 часов ночного налёта на У-2¹ и, когда всё будет готово, доложить.

И вот сегодня первые ночные полёты на Ил-2. Первые два полёта по кругу произвёл Шутеев. Он доложил, что ночью летать на Ил-2 потруднее, чем на Р-5, но хорошие лётчики смогут летать успешно. Я попросил Шутеева сесть в заднюю кабину и дать мне провозной полёт. Я много летал ночью на различных типах самолётов. Ночной полёт на Ил-2 мне по плечу. После провозного я сделал три самостоятельных полёта по кругу и в зону. Убедившись, что летать ночью на «Илах» можно, я разрешил выпустить самостоятельно капитана Чернецова, старшего лейтенанта Красоту и ещё трёх лётчиков. Золотые руки у наших техников, они не только отлично готовят самолёты к полётам, за одну ночь возвращают к жизни сильно израненные самолёты, но и вносят ценные изменения в конструкцию и оборудование самолётов. Главный конструктор самолёта Ил-2 генерал Ильюшин рассказывал мне в Москве, что он очень обязан техникам и инженеру 800 шап за то, что ещё летом 1941 года они в полевых условиях одноместный Ил-2 превратили в двухместный. Установили сзади кабины лётчика пулемёт на турели и посадили за него стрелка. Ильюшин прилетал на аэродром 800 шап, одобрил изобретение техников и обещал лётчикам впредь выпускать только двухместные штурмовики. Главный конструктор сдержал слово, и уже в конце 1941 года на фронт стали прибывать серийные двухместные штурмовики. Можно без преувеличения сказать, что только одно это усовершенствование самолёта значительно повысило боеспособность штурмовых полков и спасло жизнь тысячам лётчиков.

23.1.43. Вчера генерал Рязанов провёл совещание командиров дивизий и полков. Все разговоры шли о том, как сни-

¹ С августа 1944 года самолёт У-2 носил имя своего конструктора — По-2 (Поликарпов-2).

зять боевые потери лётного состава и самолётов, как лучшие и быстрее ввести в строй молодых лётчиков. Моя дивизия в среднем имеет 23 вылета на один потерянный самолёт и 48 вылетов на одного потерянного лётчика. 266-я дивизия Ф.Г. Родякина соответственно имеет 13 и 27, по корпусу средние нормы — 18 и 38. Основные причины потерь: 1. плохая подготовка молодых лётчиков, 2. слабое прикрытие истребителями, 3. шаблонное использование штурмовиков, 4. мало заботимся о внезапности ударов (время, место, наряд сил, направление захода на цель, количество заходов, подавление ЗА). Совещание было полезным. Было решено обратить особое внимание на подготовку молодых лётчиков, уделять больше внимания организации и обеспечению боевых вылетов, шире использовать разнообразные тактические приёмы при ударах по различным целям.

31.1.43. У нас затишье, с 25-го боевой работы не вели. Дежурили, учили молодых (из 52 — 32 лётчика уже ввели в строй). Поджидаем прибытия новых самолётов из Москвы и Куйбышева (прилетел уже 21 самолёт, в пути ещё 38). Скоро дивизия будет полнокровной и ещё более боеспособной, чем в октябре-декабре прошлого года.

25.2.43. Последние дни дивизия много поработала по ликвидации Демянской группировки немцев. Наземное командование и командующий 3 ВА генерал Громов объявили всему лётному составу благодарности. Генерал Рязанов вчера сказал мне, что написал ходатайство о присвоении дивизии звания Гвардейской.

2.3.43. Сижу за письменным столом в моём кабинете в московской квартире. Жена Мария Михайловна с Аркадием илевой ещё в Ташкенте, только что отправил им письмо с приглашением в Москву. В Москве меня встретили Ольга Карловна и Михаил Николаевич — родители жены. Сегодня рано утром на аэродроме Андреаполь меня провожала вся дивизия, сотни боевых друзей поздравляли меня с назначением на более высокий пост и давали наказ ещё крепче бить немцев. Более полугода мы работали и воевали вместе, вместе радовались боевым успехам и переживали горечь потерь наших боевых товарищей. Трудно расставаться с таким коллективом. На всю жизнь я сохраню память о полковни-

ках Л.А. Чижикове, Ф.С. Гудкове, К.Г. Присяжнюке — они были первыми моими помощниками по сколачиванию дивизии и руководству боевой работой. А командиры полков: 800 шап — майор А.И. Митрофанов, 667 шап — майор Г.П. Шутеев, 820 шап — майор И.Н. Афанасьев, 427 шап — майор А.Д. Якименко — все они образцово руководили полками и делали всё возможное для приближения нашей победы над коварным врагом.

В 11.00 на самолёте У-2 с лётчиком Мальцевым мы взлетели с Андреапольского аэродрома и взяли курс на Москву. Посадку произвели на подмосковном аэродроме Подлипки. С этим аэродромом у меня много связано. Здесь летом 1942 года размещался штаб моей дивизии, а на аэродроме базировались два полка.

В 1960-е годы я часто приезжал сюда для встречи с Главным конструктором космических ракет и кораблей Сергеем Павловичем Королёвым, с его заместителями — К.Д. Бушуевым, В.П. Мишиным, Б.Е. Чертоком и многими другими товарищами, принимавшими активное участие в подготовке и руководстве космическими полётами людей. Последний раз я был в Центре управления космическими полётами, а он разместился точно на бывшем аэродроме Подлипки, 20 августа 1978 года. Мне представилась возможность поговорить по радио с космонавтами Владимиром Ковалёнком и Александром Иванченковым во время их длительного 140-суточного полёта. Приятно было слушать их бодрые и уверенные голоса, наблюдать их мужественные, симпатичные лица. На мой вопрос: «Как вы себя чувствуете и когда будете возвращаться?» — оба дружно ответили: «Мы выполняем гагаринскую вахту и выполним её по-гагарински». Ребята сдержали своё слово так же, как его держали сотни лётчиков, улетающих в бой с аэродрома Подлипки.

3 марта 1943 года в Главном штабе Военно-Воздушных сил у меня состоялось много интересных встреч. Главкомандующий ВВС А.А. Новиков был предельно краток, он дал мне прочитать приказ № 0036 наркома обороны СССР от 15.02.1943 о моём назначении командиром 8-го смешанного авиакорпуса и сказал: «Формирование авиакорпусов РВГК оправдало себя, мы продолжаем эту работу, ваш

корпус по счёту будет уже 22-й. Правда, пока есть только название корпуса и командир. У вас есть большой опыт формирования авиачастей, и не мне вас учить этому делу. Уверен, что через полтора-два месяца мы будем иметь новый хороший авиакорпус. Если будут большие трудности, заходите ко мне».

В тот же день я был у начальника Главного штаба ВВС Ф.Я. Фалалеева, его заместителя генерал-лейтенанта авиации А.В. Никитина, познакомился с начальником Управления формирования и боевой подготовки ВВС полковником (вскоре он стал генерал-майором авиации) А.Ф. Волковым и его заместителем полковником М.П. Браунштейном. Браунштейн отлично знал все возможности ВВС по штурмовой авиации и много мне помогал в ходе формирования корпуса. У заместителя начальника Управления кадров ВВС полковника (вскоре ставшего генерал-майором авиации) А.С. Шадского я встретился с полковником Ф.А. Агальцовым. Оказалось, что он назначен на моё место — командиром 292-й штурмовой авиационной дивизии. Я был очень рад и встрече, и назначению Агальцова, лучшего руководителя для дивизии вряд ли можно было подобрать.

За полвека службы в ВВС мне много раз приходилось работать рядом с Филиппом Александровичем Агальцовым. Роли наши менялись: перед войной он был моим начальником, во время войны был моим подчинённым, а позже принял от меня дивизию. После войны мы долгие годы работали рядом. Менялись должности, менялись обязанности, неизменными оставались наши хорошие взаимоотношения, мы уважали и ценили друг друга.

Сын тульского крестьянина Филипп Агальцов в 1919 году девятнадцатилетним парнем вступил в Красную Армию, а затем и в партию большевиков. В Гражданскую войну он был лихим пулемётчиком. В 1932 году окончил Военно-политическую академию имени В.И. Ленина. Работал комиссаром эскадрильи. По зову сердца поехал в Испанию, где вёл политическую работу среди наших лётчиков-добровольцев в период первых боёв с фашизмом. Из Испании комиссар Агальцов вернулся в 1938 году и стал членом Военного совета ВВС. В 1940 году, будучи ко-

мандиром Харьковской авиационной бригады, я впервые встретился с дивизионным комиссаром Ф.А. Агальцовым. Это знакомство было полезным и приятным для обоих. В январе 1941 года судьба Агальцова круто изменилась, он был освобождён от должности члена Военного совета ВВС и назначен вначале командиром скоростного бомбардировочного авиаполка, а затем — начальником небольшой школы первоначального обучения лётчиков. В конце 1941 года мы вновь встретились. В это время я командовал Военно-Воздушными силами САВО (Среднеазиатский военный округ). На территорию округа прибыли из западных районов тринадцать лётных школ. Среди прибывших была и школа Агальцова. Для размещения школы я отвёл район в 50 километрах южнее Джизака. Аэродромов не было, жилья и классов не было. Все нужно было начинать строить на голом месте. Я поставил перед Агальцовым задачу: устроиться на новом месте и через 2–3 недели начать полёты с курсантами. Через две недели Агальцов доложил: начали полёты с курсантами. На следующий день с группой инспекторов округа я инспектировал школу. В школе было всего одиннадцать самолётов У-2, восемьдесят курсантов и всего личного состава человек 300. Этот небольшой коллектив под руководством Агальцова за две недели совершил чудо: в голой степи появился аэродром, казармы, классы и всё необходимое для обучения лётчиков. Правда, жильё, классы и многое другое было в землянках, но везде была идеальная чистота, образцовый порядок и шли интенсивные учебные занятия и работа всего лётно-технического состава. За 2–3 дня до этого я проверял Тамбовскую школу, разместившуюся на южной границе Голодной степи со штабом в Джизаке. Тамбовская школа имела более сотни учебных самолётов, несколько сот курсантов-лётчиков, условия её нового базирования (город) были значительно благоприятнее, чем у Агальцова, и прибыла она на новое место на целый месяц раньше, но руководство Тамбовской школы растерялось в трудной обстановке, и школа выглядела, мягко выражаясь, неудовлетворительно. Я объявил полковнику Агальцову благодарность и назначил его начальником Тамбовской школы. В очень короткий срок пол-

ковник Агальцов вывел Тамбовскую школу в число лучших в округе. Филипп Александрович, приняв от меня дивизию, не расставался с ней до конца войны. Уже при нём она стала гвардейской, а сам он — генерал-майором авиации.

После войны Агальцов много лет успешно работал в Военно-Воздушных силах, стал маршалом авиации, командовал Дальней авиацией. Маршал авиации Ф.А. Агальцов — очень скромный человек и только поэтому, наверное, мало кто знает, что Филипп Александрович принимал активнейшее участие в подготовке полёта в космос первого космонавта Земли — Юрия Алексеевича Гагарина. В дни празднования 60-летия Вооружённых сил Указом Верховного Совета СССР маршалу авиации Ф.А. Агальцову за большой вклад в дело укрепления Военно-Воздушных сил присвоено звание Героя Советского Союза. Идут годы, встречаемся всё реже, но дни войны незабываемы. Встречаясь, мы не раз вспоминали тот день, когда один из нас сдал, а другой принял боевую, обстрелянную, закалённую 292-ю штурмовую авиационную дивизию, ставшую 9-й гвардейской.

2

Формирование корпуса

В 1943 году у нас появилось много самолётов-штурмовиков. Наша авиационная промышленность сумела выпустить в тот год 35 000 самолётов, значительную часть из них составляли новые типы истребителей и штурмовики Ил-2. Созданные на всех фронтах воздушные армии стали мощными авиационными объединениями. На период наступательных действий фронтов их воздушные армии усиливались бомбардировочными, штурмовыми и истребительными корпусами резерва Верховного Главнокомандования. Были случаи, когда в состав воздушной армии прибывало 8–10, а иногда и более корпусов, и боевой состав армий доходил до 3–4 тысяч самолётов.

Срок готовности моего корпуса к боевым действиям был небольшим, надо было немедленно подбирать ближайших

помощников, командиров дивизий и полков, формировать штабы. О командире и штабе ещё в давние времена говорили примерно так: «Сильна рать воеводою» или «Ничто так не портит войско, как слабая команда». Хочешь добиться успеха в бою — подбери знающих дело людей в штаб, в инженерную службу, найди хороших связистов, тыловиков — такова истина, известная каждому командиру. Но одно дело знать, каких людей ты желаешь иметь в подчинении, и совершенно другое, более тяжёлое и сложное дело — подбор этих людей. Шла самая тяжёлая в истории Родины война — все резервы были мобилизованы до предела, офицеров в резерве почти не было. За каждого кандидата надо было бороться, просить, уговаривать и в большинстве случаев получать отказ.

Я начал с подбора начальника штаба корпуса. Я знал многих офицеров, хорошо подготовленных для этой роли, но все они были очень нужны на занимаемых ими местах. Просил назначить начальником штаба корпуса полковника Кузнецова — начальника штаба ВВС САВО, с которым я два года работал, — отказали. Получил я отказ и по кандидатурам полковника Л.А. Чижикова и полковника Ф.С. Гудкова, оба они давали согласие работать со мной, просили об этом, но и мне, и им давали один ответ: нечем заменить. Перебирая в памяти всех возможных кандидатов на должность начальника штаба, я вспомнил о подполковнике Георгии Ивановиче Яроцком. С 1938 по 1940 год он был начальником штаба Харьковской авиабригады, которой я в те годы командовал. Оказалось, что Яроцкий работал офицером в Главном штабе ВВС, я встретился с ним и получил его согласие вновь поработать вместе. Но его непосредственные начальники категорически возражали, пришлось обратиться к начальнику штаба ВВС генерал-майору авиации Ф.Я. Фалалееву и получить разрешение на перевод Яроцкого. Подполковник, а позже полковник Г.И. Яроцкий оправдал все наши надежды. Обладая широкими связями со всеми управлениями и службами ВВС, отлично зная структуру и возможности штаба ВВС, он был для меня незаменимым помощником в дни формирования корпуса. Инженерную службу корпуса возглавил опытный

офицер Григорий Петрович Лешуков, 17 марта 1943 года получивший звание генерал-майора инженерно-авиационной службы. Начальником политического отдела был назначен полковник Николай Яковлевич Кувшинников, опытный политработник, хорошо знавший тонкости службы в авиации.

Моя квартира в Москве превратилась в своеобразный штаб формирования корпуса. Я, Яроцкий, Кувшинников и Лешуков ежедневно вечером собирались здесь и подводили итоги работы за день, уточняли задачи предстоящего дня и советовались по многочисленным внезапно возникавшим вопросам и трудностям. В это беспокойное для меня время были и радостные дни. Особенно запомнилось 18 марта 1943 года. В этот день в «Правде» был опубликован Указ о присвоении мне звания генерал-майора авиации. В этот же день получил телеграмму из Ташкента: жена с Аркадием и Лёвой вылетали в Москву. Кончилась пустота в московской квартире, а сама Москва для меня стала вдвое дороже и родней.

Промчались дни напряжённой и довольно-таки суматошной работы, и вот уже обозначились контуры боевой организации соединения. Штаб корпуса разместился в деревне Большое Кузнечково (Калининский фронт). Сюда прибывали всё новые группы офицеров. В распоряжении штаба корпуса появилась эскадрилья и рота связи. К концу марта формирование штаба корпуса было близко к завершению. Основные отделы и службы управления корпуса возглавили опытные офицеры: Бенюк, Демидов, Станиславский, Сапрыкин, Козлов, Французов и другие. В корпус вошли две штурмовые и одна истребительная дивизии.

212-й штурмовой авиационной дивизией командовал генерал-майор авиации Георгий Филиппович Байдуков. Его имя было широко известно и в нашей стране, и за рубежом как члена чкаловского экипажа, прославившегося в довоенные годы дальними перелётами. Мы встретились с Георгием Филипповичем на одном из полевых аэродромов. Шли учебные полёты, командиры проверяли подготовку молодых лётчиков.

— На голодном пайке сидим, — хмурясь, сказал мне после обычных приветствий Байдуков.

— Знаю, Георгий Филиппович, знаю. Нет горячего.

— И в верхах знают?

— Знают. Каждый день ведём далеко не дипломатические переговоры. Горячее идёт на фронт — вот постоянный ответ.

— Старая песня, — по-суровел Байдуков, — экономим граммы на учебных полётах, а потом из-за этого теряем тонны в бою из-за недоученности лётчиков, теряем лётчиков и самолёты.

— Да, бывает и так. Сейчас, пока погода стоит хорошая и не раскисли аэродромы, нам бы и полетать.

Ладно, Георгий Филиппович, не будем друг перед другом плакаться. Думаю, что горячее нам скоро дадут. Вчера говорил с генералом Никитиным, он обещал помочь. Расскажи подробнее о командирах полков и комэсках. Чем сильны, в чём хромают?

Байдуков подробно охарактеризовал командные кадры полков. Людей он знал отлично. До этой встречи с Байдуковым мы виделись не раз, но, прямо говоря, в иной, парадной обстановке: в президиумах, на торжественных собраниях, на вечерах-встречах с Героями Советского Союза. Теперь я увидел его в новом качестве, как командира штурмовой авиационной дивизии. По всему чувствовалось, что Байдуков — волевой, требовательный, хорошо подготовленный руководитель. Интересна его авиационная биография. Сын железнодорожника, Георгий Филиппович юношей пришёл в авиацию. Окончив лётную школу, стал работать лётчиком-испытателем. Многим самолётам он дал путёвку в жизнь. В 1934 году лётчик-испытатель Байдуков участвовал в перелёте Москва — Варшава. Потом он вошёл в экипаж самолёта АНТ-25, ставшего легендарным.



*Командир 264-я шад
полковник Н.И. Оленев*

Эта краснозвёздная машина совершила целую серию изумительных перелётов. На рассвете 20 июля 1936 года с подмосковного аэродрома Щёлково экипаж АНТ-25 стартовал по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — Петропавловск-Камчатский. В составе экипажа были В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков. Самолёт пробыл в воздухе 56 часов, пролетел расстояние в 9374 километра и приземлился на острове Удд в устье Амура. Этот полёт явился крупнейшей победой советской авиации, и вскоре мы от всей души поздравляли славный чкаловский экипаж с званием Героев Советского Союза. А через год — новый блестящий успех дружного экипажа. 18 июня 1937 года АНТ-25 вновь взлетел с подмосковного аэродрома, без посадки пробыл в воздухе 63 часа 16 минут, преодолел 9130 км над Северным Ледовитым океаном и совершил посадку на аэродроме Ванкувер в Северной Америке. Так впервые в истории был открыт воздушный путь через Северный полюс из Европы в Америку. Это был новый триумф советской авиационной науки и техники. В марте 1943 года прославленный лётчик-испытатель, герой рекордных перелётов Г.Ф. Байдуков был назначен командиром 212-й штурмовой авиационной дивизии. Опережая события, скажу, что он успешно справился со своими задачами на этом очень трудном посту, и мне было приятно в августе 1944 года вручить ему погоны генерал-лейтенанта авиации. Начальником штаба дивизии у Байдукова до конца войны работал полковник Василий Михайлович Пикулик. С ним мы вместе учились в Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Это был образцовый офицер штаба, с ним было интересно работать и весело отдыхать.

В течение недели ежедневно был в полках 212-й штурмовой авиационной дивизии, наблюдал за организацией полётов, беседовал с командирами полков и эскадрилий, встречался с молодыми лётчиками. Вместе со мной в полках работал полковник Кувшинников, генерал Лешуков, инспектор-лётчик Коряков и офицеры штаба корпуса. Хорошо работал штаб дивизии, возглавляемый полковником В.М. Пикуликом.



*Штаб 264-й шад. В центре — командир дивизии полковник
Е.В. Клобуков*

Среди командиров полков дивизии было много молодых лётчиков, и выглядели они так:

671-й штурмовой авиационный полк — командир полка майор Михаил Арсентьевич Ищенко. Ищенко имел уже опыт боевой работы на «Илах», как лётчик был подготовлен отлично, хороший организатор лётной работы, пользовался авторитетом у лётного состава. Более половины лётного состава полка — молодые лётчики, только что прибывшие из школ, которым как воздух необходимы тренировочные полёты.

685-й штурмовой авиационный полк — командир полка подполковник Александр Сидорович Левадный. Полк произвёл впечатление крепкой боевой части, вполне готовой приступить к боевой работе, но и в этом полку была молодёжь, очень нуждавшаяся в учёбе.

687-й штурмовой авиационный полк — командир полка майор Борис Иванович Ковшиков. Он был под стать комэскам — молодой, энергичный, с большим опытом личных боевых вылетов. Командиры эскадрилий, их заместители

и почти все командиры звеньев уже воевали на самолётах Ил-2. Полк был подготовлен хорошо, требовалось 5–6 лётных дней для подтягивания молодых.

В другой штурмовой дивизии корпуса, 264-й штурмовой авиационной дивизии, командиром был полковник Николай Иванович Оленев. После его гибели в сентябре 1943 года комдивом был назначен полковник Евгений Васильевич Клобуков. До этого он воевал в должности заместителя командира дивизии и вполне был подготовлен возглавить дивизию. Начальником штаба дивизии работал подполковник Фёдор Павлович Иванов, молодой и очень способный штабной офицер.

Командир 235-го штурмового авиационного полка майор Анатолий Васильевич Безденежных ещё не воевал, лётный стаж у него был солидным, опыта командования полком он не имел, но имел все задатки стать образцовым командиром полка.

Командир 451-го штурмового авиационного полка майор Алексей Миронович Бокун произвёл впечатление серьёзного, опытного и знающего своё дело. В этом полку было более 70% молодых лётчиков. Для лётной тренировки полку требовалось 10–12 лётных дней.

Командир 809-го штурмового авиационного полка майор Дмитрий Северьянович Чанин был лётчиком с 1931 года, но на Ил-2 не воевал. Ему предстояло вооружаться волевыми качествами, умением управлять подчинёнными на земле и в воздухе. Командирами эскадрилий в этом полку были офицеры К.С. Горнаев, В.Ф. Зудилов, М.И. Журавлёв. Они успели побывать в боях, самолёт Ил-2 освоили хорошо. Но и в этом полку больше половины лётного состава была молодёжь, имевшая недостаточную подготовку.

В целом 264-я штурмовая авиационная дивизия выглядела значительно слабее дивизии Байдукова, на её боевую готовность нужно было обратить особое внимание, побольше выделять горючего, чаще проверять, а главное помочь командованию дивизии и полков хорошо организовать обучение и тренировки всего личного состава.

Третья дивизия, вошедшая в состав корпуса, — 256-я истребительная авиационная дивизия — находилась в стадии

переформирования. В связи с этим пришлось несколько раз побывать в управлениях ВВС, чтобы «выколотить» для дивизии более совершенные самолёты-истребители, благо была такая возможность. К этому времени промышленность выпускала несколько типов самолётов-истребителей. В нашу 256-ю истребительную авиационную дивизию предлагали самолёты Як-7, а лётчики просили Як-9. Пришлось поддержать лётчиков и добиваться получения более совершенных самолётов. Нам возражали: «А кто же будет воевать на старых машинах? Чем вы лучше других?» Но какой командир, будь он на моём месте, согласился бы добровольно взять старую технику, когда есть новая? Пришлось и мне выпрашивать и «выбивать».

Командиром 256-й истребительной авиационной дивизии был назначен Герой Советского Союза, полковник Н.С. Герасимов. Ещё в марте 1943 года он явился в мою московскую квартиру и доложил: «Правый ведомый товарища Сталина, полковник Герасимов прибыл в ваше распоряжение!» Я ждал командира истребительной дивизии, а прибыл «правый ведомый...» Признаюсь, такой доклад меня поразил. Я усадил полковника и забросал его вопросами. В результате беседы выяснилось, что под Сталинградом Герасимов несколько раз летал вместе с Василием Сталиным (сыном И.В. Сталина) в бой и успешно его прикрывал. Летал Герасимов отлично, но опыта руководящей работы у него было маловато. В составе 256-й истребительной авиационной дивизии было три полка: 32, 91 и 728-й истребительные полки, в каждом полку было по 32 самолёта Як-9.



*Командир 235-й шап
А.В. Безденежных*

Воевать нам вместе с 256-й истребительной авиадивизией не пришлось: в начале июля 1943 года приказом маршала авиации А.А. Новикова дивизия была исключена из состава корпуса, а в феврале 1944 года к нам прибыла 331-я истребительная авиационная дивизия, которая и воевала вместе со штурмовиками до конца войны. Об этой дивизии я расскажу несколько позже.

К 20 марта 1943 года все девять полков корпуса, штабы и подразделения обслуживания разместились на семи аэродромах в районе Торжок, Большое Кузнечково, Осташков. Самолётами и лётным составом все дивизии были укомплектованы полностью. Штабы и службы корпуса, дивизий и полков укомплектованы на 70–80%. Начали лётную работу, проводили штабные и лётные учения, уделяя главное внимание подготовке молодых лётчиков и ведущих групп. Вот несколько записей из моего дневника тех дней:

24.3.43. Летал в Сотино и Пречистую Каменку, проверял ход лётной работы полков. Приказал 869 шап перебазировать из Горошино в Большое Вишенье. Полковник Кривошапка — начальник 9-го района аэродромного базирования (РАБ-9) обещал к 9.00 27.3 всё подготовить к приёму полка. Штаб 3-й воздушной армии до конца месяца отпустил только 40 тонн горючего. Старая песня продолжается: жалею капли на учёбы и проливаем тонны в результате неподготовленности молодых лётчиков при первых же боевых вылетах.

25.3.43. Из Москвы звонил генерал Никитин, интересовался готовностью корпуса. Ответил: 7–8 лётных дней и 400 тонн горючего — и корпус будет готов к боевой работе. Никитин обещал выделить горючее. Из штаба 3 ВА прилетел полковник Кондратьев. Армия интересуется состоянием аэродромов, маскировки, ПВО и т. д. Армия «интересуется», но приказа Ставки, которым на неё возложено формирование корпуса, не выполняет. От армии мы не получили ни одного самолёта, ни одного человека и ни клочка бумаги для штабов.

31.3.43. Прилетел из Москвы. Занимался четыре дня делами 256 иад. Был у генерала Никитина, отвоевал самолёты Як-9 для 32 иап. Генерал Волков дал распоряжение

передать Як-9 43 иап (корпус Савицкого), а 32-му полку принять Як-7 из 43 иап. Опротестовал это распоряжение Волкова, генерал Никитин отменил его. Получил наряд на три новых самолёта У-2 и один Ли-2. В Управлении кадров ВВС встретился с генералом Благовещенским. Мы вместе кончали лётную школу. Вспомнили ленинградскую «тёрку» (авиационная теоретическая школа), Борисоглебск и товарищей, с которыми осваивали авиационную технику.

1.4.43. Мы почти в центре очень мощного циклона, фронт проходит за фронтом, температура $+3-4^{\circ}\text{C}$. Интенсивное таяние снега сейчас несколько замедлилось, но общая картина освобождения земли от зимнего оцепенения с каждым днём становится ярче. Все аэродромы (кроме Пречистой Каменки) размокли, дороги в непроезжем состоянии. Природа делает своё обычное дело, попутно помогая нам исправить ошибки зимнего наступления. Зима 1942—43 гг. принесла Красной Армии и моей Родине величайшую победу (Сталинград), одновременно напоминая, что увлекаться вредно в любом деле, а увлечение на войне легко может превратиться в преступление (контрудар немцев и взятие ими Харькова). Весенняя распутица до конца мая приостановит всякие операции с обеих сторон, почти на всех фронтах, в основном, они уже приостановлены.

2.4.43. Б. Кузнецково. В полках и штабах идут теоретические занятия. У меня небывало много свободного времени, проголодался по невоенной литературе. Прочитал книгу Леонида Гроссмана «Рулетенбург». Жизнь, личные муки и порывы творчества Достоевского — тема книги. Почти столет тому назад Достоевский мучительно и долго искал ответ на вопрос: имеет ли право сильная личность в интересах идеи (в конечном счёте в интересах благоустройства человеческого общества) проливать кровь, идти к своему идеалу через горы трупов? Достоевский ставил этот вопрос перед своей совестью и не нашёл правильного ответа. Христианская мораль Достоевского, его деклассированность, отсутствие цельного мировоззрения помешали ему найти ответ. В наши дни любой пионер хорошо знает изречение Максима Горького: «Если враг не сдаётся — его уничтожают». Это стало непреложным законом нового общества, особенно убе-

дительно этот закон звучит сейчас, в дни Великой Отечественной войны советского народа. Кровавый Гитлер во имя своей бредовой идеи мирового господства губит миллионы людей, и никто никогда не сможет доказать или оправдать целесообразность этих жертв. Следовательно, Достоевский не мог получить правильный ответ на свой вопрос ещё и потому, что сам вопрос ставился неверно. Вслед за вопросом Достоевского и рядом с ним необходимо ставить другой вопрос: «О каких жертвах и во имя каких идей идёт речь?» Только прогрессивные идеи могут окупить жертвы, и только во имя блага народов можно и должно не жалеть пролить свою кровь, а тем паче врагов наших. С удовольствием прочитал мысли А.К. Толстого о человеческом счастье.

«Нас не судьба возносит над толпою,
она лишь случай нам даёт —
и сильный муж не ожидает праздно,
чтоб чудо кверху подняло его».

(А.К. Толстой «Смерть Ивана Грозного»)

«Счастливы, кто довольствуется малым, свободен, чужд зависти и предрассудков, имеет совесть чистую и провожает время с вами, наставники человечества, мудрецы всех веков и народов... с вами, греки и латины... исследуя всех вещей действо и причины».

(К.Н. Батюшков «Вечер у Кантемира»)

Два резко противоположных понятия о счастье и задачах, стоящих перед каждым мыслящим и уважающим себя человеком. Для нас, к нашему счастью, существует третий и наиболее верный путь — это путь слияния с массой людей и желание счастья не только для себя, а для общества. Плодотворный труд в интересах общества — вот единственный способ осуществления и личного счастья каждого из нас.

6.4.43. На фронтах все приостановилось («не произошло существенных изменений» — как каждый день передаёт Информбюро). Площадка в эскадрилье связи, как и большинство аэродромов полков, раскисла, дороги непроезжи, связь с дивизиями и полками только по телефону. Вчера закончили 2-дневную игру штаба корпуса, игра показала, что

оперативный отдел и связь ещё недостаточно подготовлены к боевой работе. На разборе дал подробные указания о дальнейшем обучении штаба и, в частности, о подготовке и проведении военной игры на фактическом материале боевой работы дивизий. Подполковнику Бенюку — начальнику оперативного отдела и подполковнику Демидову — начальнику связи корпуса дал недельный срок для полного устранения ошибок, выявленных на игре. Бенюк и Демидов — хорошо подготовленные офицеры, но иногда недостаточно требовательны к подчинённым. С обучением и сколачиванием штаба полковник Яроцкий вполне справляется — нет необходимости подменять или даже дополнять его. Я уверен, что через 2–3 недели штаб корпуса будет вполне боеспособен.

На апрель отпустили на корпус 200 тонн горючего. Этого хватит только на 4–5 лётных дней с молодёжью. Более часа беседовал с полковником Листровым — он прибыл на должность моего заместителя по политчасти. Мы давние знакомые, с 1929 по 1934 год служили с ним на Дальнем Востоке в эскадрилье имени В.И. Ленина. Он — лётчиком-наблюдателем, я — лётчиком, вместе учились в Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. После окончания академии Листров неожиданно был назначен комиссаром ВВС Ленинградского округа. Года два был комиссаром. Я не был его близким товарищем, но я всегда считал его подготовленным командиром и хорошим коммунистом. К сожалению, оказалось, что полковник Листров не понял принципы единоначалия и цепляется за старую комиссарскую практику. В первые же дни сколачивания управления корпуса я назначил начальнику штаба, моим заместителям, начальникам служб и некоторых отделов строго определённое время для доклада мне текущих дел, предупредив, что по срочным вопросам любой офицер докладывает немедленно. Это моё решение покорило Листрова, он в графике приёмов не заметил заботы о порядке и дисциплине и считал, что график унижает моих заместителей и особенно его. Он считает, что замполита аттестует не командир, а вышестоящий политработник, что докладывать командиру на утверждение план партийно-политической работы не обязательно. Подобное недопонимание может привести к инцидентам в

частях, если своевременно не принять мер. Я имею право приказать ему считать моё мнение по служебным вопросам официальным и обязательным и для него, но думаю, что в этом пока нет надобности. Он достаточно умён, чтобы понять свои ошибки и исправить их.

Вечерами очень много и жадно читаю. У хозяйки я обнаружил целый клад старинных книг. На мой вопрос: «Нет ли у вас что-либо почитать?» она показала на довольно большой сундук и подала ключ. Открыв крышку сундука, я был поражён — впервые в жизни я держал в руках первое русское издание «Капитала» Карла Маркса, книгу Батюшкова «Вечер у Кантемира» издания 1834 года, три тома Некрасова издания 1874 года, журналы «Нива» и «Голос минувшего», много других интересных книг. Прочитал «Об общественном договоре» Жан-Жака Руссо. Много умного и полезного, но излишне запутанно и отвлечённо для людей дела.

Просмотрел книгу Ж. Барниша «Принципы позитивной политики по Сельвею» — многие из его принципов вполне приемлемы, но в целом вся книга — попытка доказать возможность постепенной эволюции от капитализма к социализму. Книгу нельзя рекомендовать широкому кругу читателей, но для понимания всех тонкостей попыток наших врагов опорочить революцию и одурачить массы её неврдно почитать нашим агитаторам.

15.4.43. Вчера с 10 до 14 часов был в Москве. Докладывал маршалу авиации А.А. Новикову о состоянии корпуса. Маршал обещал на май дать 400 тонн горючего. Вчера всем семейством (я, жена, Аркадий и Лёва) прилетели в Б. Кузнецково. Сегодня Аркадий зачислен красноармейцем ПАРМа¹. Он больше года работал в Ташкенте в авиационных мастерских, хорошо знает самолёт У-2, мотор и оборудование самолёта. Ему уже идёт 15-й год, он с первых дней войны мечтал попасть на фронт, и я уступил его настойчивым просьбам.

16.4.43. Провёл сбор командиров дивизий, их заместителей, начальников штабов и специалистов корпуса. Обсуждали тему «Полёт и бой смешанной группы штурмовиков и истребителей». Добросовестнее всех к сбору подготовились

¹ ПАРМ — полевые авиационные ремонтные мастерские.

офицеры 264 шад. Очень хорошо выступили Клобуков, Даутов и Пикулик. Результатами сбора удовлетворён.

17.4.43. Провёл строевое совещание управления корпуса. Дисциплина заметно крепнет. Обратил внимание офицеров Мальцева и Станиславского на ряд упущений в их работе с подчинёнными. Был на аэродромах Пречистая Каменка (91 иап) и Горошино (32 иап). Лётчики-истребители совершенно не знают района базирования. Командиров полков предупредил о необходимости ежедневных тренировок в радиосвязи и изучении района полётов со всем лётным составом. Сегодня в полку подполковника Левадного произошла катастрофа — у самолёта Ил-2 при выводе из пикирования отвалилась правая плоскость. Экипаж погиб. Осмотрел аэродром Торжок. Вполне пригоден к полётам. На молодом лётном составе сильно замечен длительный перерыв в полётах — очень много грубых ошибок, большинство молодых нуждаются в провозных полётах на учебных Ил-2, а их по одному в полку.

20.4.43. Все полки интенсивно летали с молодыми лётчиками. В 11.05 в 671 шап (командир майор Ищенко) произошла катастрофа. При выводе из пикирования отвалилась левая плоскость (лётчик командир звена старшина Пикаев и воздушный стрелок Литвинов погибли). Наблюдением с земли точно установлено: угол пикирования был не более 25–30°, резких эволюций, раскрутки винта и превышения скорости не зафиксировано. Катастрофа произошла при первом заходе на бомбометание — без стрельбы. Вместе с генералами Байдуковым и Лешуковым был на месте катастрофы. Расследованием установлена недоброкачественность металла лонжеронов и наличие трещин узла заднего лонжерона. Это уже вторая катастрофа самолётов Ил-2 по этой причине. Временно пикирование запретил. Приказал снимать плоскости со всех самолётов Ил-2 (200 самолётов) и тщательно осмотреть все узлы. Осмотром 13 самолётов 212 шад обнаружены трещины и дефекты узлов ещё на 2 самолётах. Послал генерала Лешукова в Москву для доклада главному инженеру ВВС генералу Репину и главному конструктору самолётов Ил-2 генералу Ильюшину всех материалов о состоянии самолётов-штурмовиков.

24.4.43. Три дня на штурмовиках не летали. Авторитетная комиссия из Москвы осмотрела все самолёты. Было установлено и подтверждено, что причиной катастрофы 2 самолётов Ил-2 были производственные дефекты. Производственные дефекты... Были иногда они и в мирное время, а теперь, в дни войны, когда на заводах и фабриках работает много женщин и детей, заменивших ушедших на фронт отцов и мужей, производственные дефекты появляются чаще. Это обязывает нас, инженерно-авиационную службу корпуса, дивизий и полков, усилить контроль за состоянием и эксплуатацией самолётов. Договорился с генералом Лешуковым о подготовке и проведении в ближайшие дни совещания инженерно-технического состава корпуса и дивизий. На совещании подробно разберём все вопросы эксплуатации техники и наметим мероприятия, исключаяющие тяжёлые происшествия по вине технического обслуживания.

25.4.43. Все полки возобновили интенсивные полёты. Истребительные полки заметно продвинулись вперёд. Связь истребителей с Ил-2 и взаимодействие налаживаются. Провёл лётно-тактическое учение на тему «Действия штурмового полка по аэродрому противника под прикрытием истребителей». Участвовало 24 Ил-2 и 32 Як-9. Ил-2 работали хорошо (точное появление над целью, хорошее бомбометание и стрельбы). В 2 группах молодые лётчики отрывались от ведущих. Истребители работали плохо. 10–12 «Яков» «ввязывались в бой» с парой истребителей «противника» и бросали штурмовиков. Ни одна группа штурмовиков не имела надёжного прикрытия, хотя в воздухе было истребителей вполне достаточно. Вторая грубая ошибка истребителей — вели бой на карусели без вертикального манёвра. Лично провёл разбор результатов учения в истребительной дивизии. Командирам штурмовых дивизий поручил провести разборы в полках.

26.4.43. Сегодня с полковником Кувшинниковым собрали всех замполитов и секретарей партийных организаций частей. Послушали доклады о политико-моральном состоянии подразделений. Части полностью укомплектованы. Люди горят желанием воевать. Серьёзных происшествий с личным составом за последние два месяца не было. Полковник Кувшинников сделал очень хороший доклад на тему

«Роль коммунистов в укреплении боеспособности частей и подразделений». Кувшинников построил свой доклад на примерах и материалах полков. Все слушали доклад с большим интересом. Для меня и для всех участников совещание было полезным. В своём выступлении я подчеркнул, что дни формирования корпуса подходят к концу. Мы можем уже в ближайшие дни получить задачу на перебазирование на любой из фронтов для участия в боях с фашистами. Оставшиеся нам «мирные» дни нужно максимально использовать для устранения недоделок в укреплении боеспособности частей.

3.5.43. 212 шад получила звание 4-й гвардейской дивизии. Об этом мне сообщил по телефону начальник штаба 3-й воздушной армии генерал-майор авиации Н.П. Дагаев.

7.5.43. Доложил телеграммой маршалу авиации А.А. Новикову о готовности корпуса к боевой работе. Шесть штурмовых и два истребительных полка полностью закончили программу переучивания.

8.5.43. Наконец-то перелетел в Мигалово. Аэродром Мигалово перегружен, там собралось около 300 самолётов. Необходимо уже в ближайшие дни принять меры к разгрузке аэродрома. Сегодня союзники взяли Тунис и Бизерту — 150–200 тысяч гитлеровцев обезврежены, Африка полностью освободилась. На очереди — вторжения союзников на Европейскую территорию. Сталин послал приветствие Рузвельту и Черчиллю по поводу большой победы в Тунисе.

12.5.43. Бои за Африку окончены. Союзники взяли в плен более 150 000 солдат, семнадцать генералов и в их числе командующего фашистскими войсками в Африке фон Арнима. Месяца через 2–3 будем ждать новых решительных шагов союзников на пути к полной победе. Мне кажется, что лучшим из всего, что мы должны сейчас делать (до осени 1943 г.), должна быть оборона почти на всех фронтах и накапливание резервов для новых зимних наступлений, согласованных с ударами по врагу наших союзников. Мой корпус готов к боям, но его совершенствование задерживается из-за малого выделения горючего. С горючим опять туго, по-видимому, создают запасы для боевой работы. Между прочим, и фрицы последнее время на Калининском фронте почти совершенно не летают.

20.5.43. Сегодня командующий 3-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации М.М. Громов на аэродроме Рудниково вручил гвардейские знамёна 212 шад и полкам. Дивизия стала 4 гшад; 671 шап — 90 гшан; 685 шап — 91 гшан; 687 шап — 92 гшан. На церемонии вручения знамён присутствовало много офицеров корпуса, 264-й и 256-й дивизий. Выступая перед строем новой гвардейской дивизии, её командир генерал Георгий Филиппович Байдуков заверил командование корпуса и армии в том, что личный состав дивизии с честью пронесёт гвардейские знамёна через все трудности и испытания вплоть до окончательного разгрома фашистов.

22.5.43. Получил приказ маршала Новикова о перебазировании корпуса в район Лиски, Бутурлиновка, Таловая с оперативным подчинением 5-й воздушной армии. Сегодня с группой офицеров управления корпуса летал в Воронеж, а затем на У-2 слетал в штаб 5 ВА. Командующий армией генерал-майор авиации С.К. Горюнов был удивлён моим появлением, оказывается, он ещё не получил приказа Новикова. На всех аэродромах, кроме Бутурлиновки, предназначенных для базирования корпуса, ещё нет батальонов аэродромного обслуживания. С Горюновым я уже раньше встречался. В 1940 году он был начальником Управления кадров ВВС и оформлял мой перевод из Харькова в Ташкент на должность командующего ВВС САВО. Командующий познакомил меня с начальником штаба армии генерал-майором авиации С.П. Синяковым. Генерал Синяков произвёл на меня впечатление очень культурного, высокообразованного штабиста.

Во время войны нам не пришлось долго вместе работать, Синяков вскоре после нашей встречи был переведён на другую должность. Но после войны мы с ним семь лет работали рядом в Главном штабе ВВС, и я рад был убедиться, что первое впечатление о Сергее Павловиче Синякове не подвело меня. До выхода в отставку генерал-лейтенант авиации С.П. Синяков отлично работал и пользовался большим авторитетом у подчинённых и руководителей ВВС.

5 ВА входила в состав Степного военного округа (Резервного фронта). Командовал округом генерал-полковник М.М. Попов, членом Военного совета был генерал-лейтенант Л.З. Мехлис. Попова я не знал, а с Мехлисом мы были

старыми друзьями. Ещё в 1934 году, когда Мехлис был редактором газеты «Правда», мы довольно часто встречались. Для меня он всегда был крупным партийным работником, образованным и принципиальным коммунистом, одним из надёжных помощников Сталина. В 1940 году Мехлис был назначен начальником Главного политического управления Красной Армии. В этот период его работы мы встречались много раз, и всегда Лев Захарович заражал всех большой энергией, умело направлял работу подчинённых. Мехлис был очень скромным человеком, аскетически требовательным к себе и всегда и везде требовавшим образцового порядка и дисциплины от подчинённых. Вот эта высокая требовательность многим не нравилась. Я знал немало людей, которые охаивали деятельность Мехлиса, но всегда и везде я выступал против хулы на одного из достойнейших членов нашей партии.

Генерал Горюнов подробно ознакомил меня с обстановкой. Противник из района Харькова и Орла готовит удар на Воронеж с целью окружить и уничтожить нашу сильную группировку войск в районе Курского выступа. По нашим разведывательным данным, немцы заканчивают сосредоточение своих сил и уже в ближайшие дни могут начать наступление. Ну, а мы подтягиваем резервы, наш фронт (округ) резервный, непосредственного соприкосновения с противником у нас нет, мы стоим в затылок Воронежскому фронту и готовы помогать ему и другим фронтам. Резервный фронт... Я впервые услышал этот термин. Резервная рота, батальон, полк, дивизия, даже армия — были привычным понятием. Но резервный фронт, состоящий из нескольких армий, со своей танковой и воздушной армией, — это было неожиданно и приятно. Значит, силы наши растут, и мы уже способны не только отбить сильные удары врага, но опрокинуть его, перейти в крупное наступление. С воздуха наблюдал Воронеж — мёртвый город, не менее 4/5 зданий города разрушено, а покалечены все. Крутом города видны следы жестоких боёв — бесконечные окопы и рвы, тысячи воронок от бомб и снарядов. Разрушенные и выжженные деревни и села, обгорелые пни на месте рощ и лесов. Какие гигантские силы потребуются, чтобы вер-

нуть к жизни разрушенные города и селения, возрождение из пепла уже начинается, но пока наши главные усилия на фронтах, надо выбросить остатки гитлеровских полчищ за пределы нашей Родины, освободить порабощённые народы Европы и добить врага в его логове.

24.5.43. Б. Кузнецково. Части готовятся к перебазированию, но Москва ещё не даёт промежуточных аэродромов, молчит о лидерах и Ли-2. Для переброски штабов и части технического состава необходимо минимум 45 рейсов Ли-2. На аэродромах нет горючего, только для дозаправки самолётов требуется 50 тонн. Вчера звонил Громов, он уходит командовать 1-й воздушной армией. Пожелал ему успеха. Сегодня ко мне приходил командир эскадрильи связи майор Трофимов и совершенно неожиданно попросил: «Разрешите Аркадия выпустить в самостоятельный полёт на У-2, я его лично проверил, он отлично летает». Я был ошеломлён. Подумалось: «Не сошёл ли с ума майор?» Усадил Трофимова рядом с собой и осторожно начал выяснять, откуда и почему возникла эта бредовая идея, ведь моему сыну Аркадию нет ещё и 15 лет. Из беседы выяснилось: Аркадий уже сорок дней работает мотористом в эскадрилье, самолёт, мотор, оборудование и инструкции по эксплуатации знает отлично (по-видимому, полтора года работы в ташкентских авиаремонтных мастерских не прошли даром). Лётчики эскадрильи, особенно лётчик Друма, охотно берут его в полёт и дают ему «поддержаться» за управление самолётом. Аркадий летает каждый день и готов не вылезать из самолёта. Я знал, что из Аркадия получился неплохой моторист, знал, что он иногда летает, но никогда не думал, что дело с полётами зашло так далеко. «Вы знаете, сколько лет Аркадию?» — спросил я. «Знаю. Четырнадцать». — «И вы могли бы своего сына в таком возрасте выпустить в самостоятельный полёт?» — «Такого, как Аркадий, выпустил бы без малейшего сомнения», — не задумываясь, ответил майор Трофимов. Я приказал майору — в самостоятельный полёт Аркадия не выпускать и не говорить с ним об этом, никаких резких изменений в его служебных обязанностях не производить. Я обещал Трофимову лично проверить Аркадия в воздухе и после этого решить, как с ним быть.

27.5.43. Более трёх суток полная неопределённость с перебазированием корпуса. Команды одна путаннее другой идут большим потоком («оставаться на месте» и выполнять приказ от 21.5 и в те же сроки и т. д.). Сегодня я летал с Аркадием, посадил его в заднюю кабину, проверил, хорошо ли он привязался, мне он казался таким щупленьким, что беспокоила мысль — а не выскользнет ли он на пилотаже из привязной системы. Взлетел сам. На высоте 300 метров передал Аркадию — слушай и выполняй мои команды: «Зона пилотажа над деревней Большое Кузнечково, веди самолёт в зону, набирай высоту 2000 метров». Через 2–3 минуты Аркадий доложил: мы в зоне, высота 2000. Я отметил про себя, что выход с круга аэродромных полётов, набор высоты, развороты и другие эволюции самолёта проводились правильно. Делай левый вираж с креном до 30° — вираж отличный. Такой же правый вираж — тоже отлично! Затем были глубокие виражи с креном до 60°, мёртвые петли, перевороты и по одному витку штопора в каждую сторону. Всё было хорошо и отлично, только на правом глубоком вираже крен был больше 70° и самолёт потерял 30 метров высоты. После пилотажа прошли по большому кругу, я проверял, знает ли Аркадий район базирования корпуса. Ориентировался он точно, знал все дороги и населённые пункты. За весь полёт можно бы без колебаний поставить оценку «хорошо». На немой вопрос Аркадия после посадки я ответил осторожно: «Ничего, летать умеешь». А у самого на душе было радостно (сын летает!) и тревожно (не рановато ли?). Было над чем задуматься.

На следующий день я принял твёрдое решение: разрешу сыну летать, если в ближайшие 2–3 месяца он на отлично освоит и сдаст экзамены по теории полёта, технике пилотирования, аэронавигации, материальной части и другим предметам, знания которых необходимы лётчику. В программе лётной подготовки Аркадия я предусмотрел 5–6 полётов в зону для отработки пилотажа, 50–60 полётов по кругу для отшлифовки взлёта и посадки и 8–10 полётов по незнакомым маршрутам для освоения аэронавигации.

Майор Трофимов, ознакомившись с программой теоретической и лётной подготовки Аркадия, сказал: «Многовато. Он сегодня минимум на «хорошо» сдаст все экзамены,

я проверял его знания, прежде чем прийти к вам с предложением разрешить ему летать самостоятельно». — «Не торопитесь, майор. Когда полностью выполните программу тренировок и у вас будет твёрдая уверенность, что Аркадий способен на отлично сдать все требования к лётчику, приходите ко мне, тогда вместе решим, можно ли его выпускать в самостоятельный полёт».

Вечером я пригласил Аркадия к себе и в присутствии его матери Марии Михайловны объяснил сыну всю сложность ситуации. На мои слова, что ни в одной стране, как и у нас, людей в возрасте до 18 лет не выпускают в воздух самостоятельно, Аркадий резонно ответил:

— Так это — законы мирного времени. А сейчас идёт война и ты, отец, лучше меня знаешь, что миллионы ребят и девочек моего возраста, да многие и на 2–3 года младше меня, работают на фабриках, заводах, в сельском хозяйстве рядом со взрослыми и так же напряжённо, как они. Ты говоришь, что мне только 14 лет. Да, по довоенному календарю мне немного больше 14. Но не забывай, пожалуйста, что почти два года я уже работаю и перевыполняю нормы труда для взрослых. Война делает нас всех старше.

— Ну хорошо, не будем сейчас спорить о твоём фактическом возрасте. Я ещё и ещё раз подумаю о твоём настойчивом желании летать, посоветуюсь кое с кем, а пока работай мотористом и занимайся по программе, с которой тебя познакомил командир эскадрильи.

Мать стала уговаривать Аркадия не торопиться с полётами, но он легко отбивал все её атаки, он располагал неотразимыми аргументами. Я слышал, как в соседней комнате он тихо сказал матери:

— Ты не бойся, ма, за меня, ведь ты у нас смелая, а работать умеешь за двоих. Я знаю, как ты работала в Ташкенте, собирала хлопок, ухаживала в госпитале за ранеными, готовила в солдатской столовой. Наташка Кузнецова мне рассказывала, что за тобой никто не успевал, ты везде была первая... Ну и я не хочу быть последним.

30.5.43. *Неопределённость продолжается. Железнодорожные эшелоны ушли; а начала движения лётных эшелонов ещё не видно. На промежуточных аэродромах нет бензина,*



Н.П. Каманин с сыном Аркадием в кабине У-2

нет нужного количества самолётов Ли-2 (нужно 45 рейсов). Начальство (Кроленко) мне советует не торопиться с перебазированием. Пишут приказы, письменно назначают жёсткие сроки исполнения, а устно советуют не спешить. Я не понимаю такой практики. Для меня приказ — закон, требующий точного или лучшего исполнения. Сегодня собирались забрать мою истребительную дивизию, после длительных переговоров в конце концов решили пока оставить. Срок прибытия на новые аэродромы уже не первое, а 15 июня. На фронтах тихо. Идут небольшие бои у Новороссийска.

1.6.43. Корпус начал перелёт по маршруту: Торжок, Калинин, Москва (Тушино), Воронеж, Бутурлиновка. Сегодня перелетели все полки 4 гшад и 32 иап. Перелёт идёт нормально. Погода благоприятная. Тушино встречает прекрасно. Начальником 69-го РАБ¹ в Тушино работает полковник Гуцин. Он ещё не забыл, как осенью 1941 года я помогал ему под Ашхабадом разместить его школу, эвакуированную из Чернигова.

2.6.43. Очень хорошо прошла через Москву 256 иад. Посадки и взлёты в большинстве случаев отличные. Строй хороший, отставаний и блудёжек нет. Лучшие всех Москву прошли 32 и 91 иап. Очень мало дают самолётов Ли-2, из

¹ РАБ — район аэродромного базирования.

45 рейсов сделано только 12, а на завтра не дадут ни одного транспортного самолёта.

4.6.43. Вчера перелетел в Бутурлиновку. Штаб корпуса разместился хорошо и уже имеет связь со всеми аэродромами и штабом армии. Бутурлиновка — большая станция (районный центр), как и большинство степных населённых пунктов, малоприятна. Мне больше по сердцу деревни Подмосковья, Владимирчины — средней полосы России. Сегодня подтягиваются 235 и 809 шап. Перебазирование лётного эшелона в основном закончено.

90 гшап	Нижняя Каменка	32/28
91 гшап	Таловая	35/33
92 гшап	Верхн. Тишанка	31/31
451 шап	Хреновое	31/30
235 шап	Совхоз «Правда»	31/28
809 шап	Совхоз «Заря»	31/30
728 иап	Бутурлиновка	32/26
32 и 91 иап	Воронеж	33/33; 32/32

Числитель — вылетело из района Торжка.

Знаменатель — к 15.00 4.6.43 было на аэродромах нового базирования.

3

Степной фронт

5.6.43. Бутурлиновка. Корпус почти полностью перебазировался с Калининского на Степной фронт. Вчера из 288 боевых самолётов к месту нового базирования прибыл 271 самолёт. Сегодня подтянулись 14 самолётов из 17 задержавшихся на промежуточных аэродромах. Перелёт почти трёхсот самолётов на расстояние в тысячу километров при двух промежуточных посадках прошёл вполне удовлетворительно. За время перелёта было две блудёжки (728 иап и 809 шап) и одна катастрофа. Старший сержант Анистрат из 235 шап над аэродромом Бутурлиновка со-

рвался в штопор, лётчик и стрелок (мл. сержант Юнусов) погибли. Кроме того, было 5–6 вынужденных посадок. Лучшие всех перебазирование произвела 256 иад, на втором месте — 4 гшад, на третьем — 264 шад. Сегодня побывал на аэродромах Таловая, Хреновое, «Заря», «Правда» и Верх. Тишанка. Район Борисоглебск, Бутурлиновка, Воронеж мне хорошо знаком. В 1928 году я учился в Борисоглебской лётной школе, много летал и хорошо знал аэродромы этого района. А в 1937 году я избирался депутатом Верховного Совета СССР от Новохопёрского округа и побывал во всех населённых пунктах округа. Новохопёрск, Таловая, Хреновое, Анна, Лиски — знакомые все пункты, там у меня было немало друзей и знакомых. Аэродромы все в хорошем состоянии, но нет капониров и условий для маскировки самолётов. Приказал рассредоточить самолёты по периферии аэродромов, замаскировать сетями и на всех аэродромах рыть капониры. Больше всего задержался на аэродроме «Правда». Командир 235 шап майор В.Н. Коряков и командир батальона аэродромного обслуживания проявили максимум энергии — за два дня хорошо разместили весь личный состав и начали работы на аэродроме. Начальнику РАБа приказал в недельный срок подготовить три ложных аэродрома (Бутурлиновка, Новохопёрск, Таловая).

7.6.43. Бутурлиновка. Изучаем район, обстановку на Воронежском фронте. Все полки приступают к учебным и тренировочным полётам по боевому применению. Каждый день летаю на У-2, был во всех полках корпуса, а сегодня садился на трёх площадках, предназначенных для ложных аэродромов. Всем командирам дивизий приказал в лётные дни посылать на свой ложный аэродром (закрепил по одному ложному аэродрому на дивизию) по 4–5 наиболее опытных экипажей для посадки, рулёжки и взлёта самолётов для создания видимости лётной работы. Произвёл четыре полёта на самолёте Ил-2, один раз слетал на полигон. Бомбил отлично, а стрелял сегодня хуже обычного, сказываются длительные перерывы в полётах на боевом самолёте. К сожалению, тут мало что можно сделать. Командиру корпуса надо больше заботиться не о личной тренировке на боевом самолёте, а о том, чтобы триста самолётов умели хорошо

воевать. Решая эту главную задачу, приходится ежедневно мотаться на самолёте У-2 между аэродромами и штабами. Вчера на «М-1» объехал Воронеж и окрестности, был в штабе фронта и штабе 5 ВА. На каждом шагу следы упорных боёв, особенно тяжёлые бои были между Доном и городом. Воронеж разрушен на 90%. Дороги, мосты, связь и даже трамваи уже восстановлены, но в целом город почти мёртв. От Воронежа на Щигры ехал на «эмке» через Нижнедевицк. Вся дорога до сих пор забита танками, машинами, орудиями и другим трофейным хламом. Во многих районах работают трофейные команды — собирают снаряды, мины, оружие и машины. Даже сейчас, через полгода после бегства немцев из-под Воронежа, на каждом шагу — следы поражения немцев и нашей победы.

14–18.6.43. Бутурлиновка. Четыре дня участвовал в полевой поездке округа. Руководил поездкой командующий Степным военным округом генерал-полковник М.А. Рейтер (начальник штаба генерал-лейтенант М.В. Захаров, член Военного совета генерал-лейтенант Л.З. Мехлис). В поездке участвовали генералы: Кулик, Жадов, Трофименко, Ротмистров, Антонюк, Казаков, Фоменко, Крюков, Горюнов, Байдуков, Архангельский, Горбатов, Плиев и другие. Район учений: Перевалочная, Безобразовка, Щигры. Тема учения «Ввод в прорыв танковых и кавалерийских соединений» (корпус, армия). На учении я узнал много нового и особенно приятно был удивлён, ознакомившись подробнее с нашими резервами. Наш Степной военный округ (Резервный фронт) имел в своём составе пять общевойсковых армий, одну танковую и одну воздушную армии. На учении фронт наносил главный удар силами двух гвардейских армий (восемь дивизий каждая). Каждой ударной армии были приданы танковый, кавалерийский и авиационные корпуса. На один километр фронта прорыва было сосредоточено до 150–200 орудий, до 30 самолётов и не менее 50–60 танков.

Учение наглядно убедило меня в заметном росте нашего генералитета. Почти нет длинных бессодержательных речей, каждое выступление коротко, чётко, продумано и обосновано. Два года войны и настойчивые требования Верховного Главнокомандующего маршала Сталина о резком

повышении тактической и оперативной подготовленности командного состава сделали своё дело: в 1943 году мы уже умеем хорошо воевать и воюем лучше противника. Среди руководства округа существует уверенность, что немец едва ли отважится на большое наступление. Но на всякий случай наш округ провёл большие оборонительные работы и готов и к жёсткой обороне, и к стремительному наступлению. Я думаю, что немцы в 1943 году уже не будут стремиться к огульному продвижению на восток (как это было в 1941 году и частично в 1942 году). Для этого у них уже нет сил, они очень хорошо знают на опыте Московской и Сталинградской операций, что сейчас мы значительно сильнее, чем были в 1941 году, и более умело используем свои силы. Но на некоторых фронтах немцы ещё способны собрать силы для мощных наступлений. Вполне вероятно, что они могут попытаться мощными ударами из района Харькова и Орла срезать наш огромный Курский выступ.

В дни, когда проходило учение Степного военного округа и когда всех нас непрерывно тревожил вопрос, наступление или оборона предстоит нам в ближайшие недели, мы не могли знать, что этот кардинальный вопрос стратегии и оперативного искусства уже твёрдо решён Ставкой Верховного Главнокомандования. Как я узнал значительно позже, уже 12 апреля 1943 года состоялось решение Ставки о преднамеренной обороне на всём протяжении Курской дуги. В основе этого решения был доклад маршала Г.К. Жукова от 8 апреля 1943 года, в котором Жуков, находившийся в те дни в войсках Воронежского фронта, на основе тщательного изучения намерений, сил и возможностей противника, писал: «Переход наших войск в наступление в ближайшие дни с целью упреждения противника считаю нецелесообразным. Лучше будет, если мы измотаем противника на нашей обороне, выбьем ему танки, а затем, вводя свежие резервы, переходом в общее наступление окончательно добьём основную группировку противника».

Предложение Жукова поддерживали командующие фронтами и Генеральный штаб. Как пишет А.М. Василевский в своей книге «Дело всей жизни», Верховный Главнокомандующий И.В. Сталин не сразу согласился с этим

предложением: его беспокоило, выдержат ли наши войска мощнейшее наступление танков врага?

Только после тщательного изучения обстановки, сил противника, состояния наших войск Сталин убедился, что предложение Жукова — лучший вариант решения.

20.6.43. Провёл радиоучение, участвовали 24 штурмовика и 24 истребителя. Задача учения состояла в следующем: штурмовик прилетал на аэродром истребителей, по радио ещё на подходе вызывал прикрытие, устанавливал с истребителем связь, на маршруте до ПКП¹ командовал им, а подходя к ПКП, докладывал: «Я — Чижик-12, иду на цель, квадрат 4Б». После установления связи с ПКП штурмовик получал подтверждение идти на цель или получал новую цель, а фактически шёл на полигон для производства бомбометания и стрельб. Более 75% штурмовиков выполнили задание на хорошо и отлично. Лучшие всех полков работал 90 гшп. Из дивизий лучше работала 4 гшад. У штурмовиков передатчики работали лучше приёмников, а у истребителей — наоборот. Учения, полёты и занятия на новых аэродромах подтверждают хорошую боеспособность полков. В эти «мирные дни» очень важно сохранить боевой настрой всего личного состава, и особенно лётчиков. Договорился с полковником Кувшинниковым об организации дополнительных занятий со всем личным составом частей и подразделений для изучения опыта боевой работы лучших авиационных полков и хода восстановительных работ в освобождённых районах. Кувшинников доложил, что во всех полках, батальонах аэродромного обслуживания и других подразделениях налажен выпуск боевых листков, в которых ежедневно подводятся итоги работы, отмечаются лучшие бойцы, освещается опыт соседей, сообщаются наиболее важные сведения из сводок Информбюро.

Вчера звонил майор Трофимов и доложил: «Аркадий закончил программу тренировочных полётов, повторил Уставы, наставления и инструкции, регламентирующие лётную работу. Я, инженер и штурман проверили его на земле и в воздухе. Он отлично подготовлен и может быть выпущен в

¹ ПКП — передовой командный пункт.

самостоятельный полёт. Ждём вашего решения». Я ответил, что в один из ближайших дней я лично ещё раз проверю сына.

24.6.43. Бутурлиновка. Вчера получил телеграмму следующего содержания: «Каманину немедленно вылететь в Москву для получения конкретных указаний о переходе в состав Первой воздушной армии к Громову». Сегодня рано утром получена вторая телеграмма: «Вылет до особого распоряжения отставить». Стиль работы штаба ВВС все ещё хромает, много излишней суеты. Зачем, спрашивается, нужно было спускать корпус на 1000 километров на юг, чтобы через 2–3 недели вновь перебазировать его на 800 км на север? И это в спокойной обстановке мая-июня 1943 года. Говорил по телефону с маршалом Новиковым, просил его, если можно, оставить корпус на месте. Новиков ответил: «Пока сиди, разберусь».

Сегодня рано утром выпустил самостоятельно в полёт сына Аркадия. Вчера вечером я долго «гонял» его по всем дисциплинам и Уставам и убедился, что он действительно знает отлично самолёт, мотор, приборы и всё необходимое для успешного управления самолётом У-2. Оставил его ночевать у себя. Ещё до рассвета Аркадий, его мать и я были на аэродроме. Я попросил Марию Михайловну наблюдать за нашими полётами из санитарной автомашины и заверил её, что Аркадий подготовлен отлично и будет летать не хуже отца. Сделал с Аркадием один полёт в зону и один по кругу. Оба полёта от взлёта до остановки самолёта на земле выполнял Аркадий. Оценка — отлично по всем элементам полёта. Я вылез из задней кабины и приказал Аркадию одному сделать два полёта по кругу. Придирчиво, внимательно наблюдал за первыми полётами сына с земли и... никаких замечаний. На стоянке самолётов Аркадия поздравляли лётчики, техники, врачи, а мы с Марией Михайловной стояли в стороне и радовались первым успехам в воздухе 14-летнего сына.

Прошло более 35 лет с того дня, когда с аэродрома Бутурлиновка поднялся в воздух самый юный лётчик мира — Аркадий Каманин. Он взлетел не для установления мирового рекорда, а для исполнения тяжёлой работы, так необходимой Родине. В эскадрилье связи летали молодые лётчики, ещё не имевшие боевого опыта, были и старые «волки», по-

лучившие серьёзные ранения в боях и ещё не совсем оправившиеся от ран, — все они, молодые и уже обстрелянные лётчики-связисты мечтали об одном: как можно быстрее пересесть на боевой самолёт и бить врага. Аркадий помог одному из них — Александру Иванову — вернуться в строй крылатых бойцов. Оглядываясь назад, надо отметить, что лётчик А.С. Друма и майор Трофимов, первыми заметившие лётные способности Аркадия, не ошиблись в нем. До конца войны Аркадий совершил более тысячи полётов на связь, в том числе десятки полётов к линии фронта на передовые КП армий и корпусов, имел несколько встреч с истребителями противника и всегда умело уходил от их атак. За лётную работу на фронте Аркадий был награждён орденом Красного Знамени и двумя орденами Красной Звезды. В день Парада Победы в Москве Аркадий прошёл через Красную площадь в строю лучших лётчиков 2-го Украинского фронта. Тогда ему ещё не было и 17 лет.

30.6.43. Бутурлиновка. Прилетел генерал-полковник авиации С.А. Худяков — начальник штаба Военно-Воздушных сил. Его сопровождал начальник штаба 5 ВА генерал-майор авиации Н.Г. Селезнёв. Вместе с инспектирующими побывал во всех трёх дивизиях. Худяков придирчиво осмотрел аэродромы 728, 32, 91 и 451 полков, особенно внимательно проверил маскировку самолётов и оборону аэродромов. По моему предложению начальник штаба ВВС познакомился с одним из наших ложных аэродромов. Во всех полках генерал-полковник беседовал с лётным составом. Общее впечатление о корпусе сложилось хорошее. Основные замечания:

1. Много неряшливости во внешнем виде бойцов и офицеров.

2. Недостаточно освоена своя техника (молодёжь) и тактика её использования.

3. Не весь лётный состав хорошо знает силуэты самолётов противника и их лётно-технические данные.

Короче говоря, существенных недостатков в частях корпуса не обнаружено, корпус готов начать боевую работу. Перед посадкой в самолёт Худяков отвёл меня в сторону и сказал: «Николай Петрович, я доложу маршалу Новикову, что корпус в хорошем состоянии. Имейте в виду — в бли-

жайшие дни можете начать боевую работу, для вас наиболее вероятное направление — Белгород, Харьков. Следите повнимательней за обстановкой на Воронежском фронте».

На этом мы расстались. С Сергеем Александровичем Худяковым мы вместе учились в Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Даже в роли слушателя академии он пользовался авторитетом высокообразованного штабного офицера. После окончания академии Худяков успешно работал на ответственных штабных должностях, в мае 1943 года был назначен начальником штаба ВВС, в августе 1944 года получил звание маршала авиации.

5.7.43. Бутурлиновка. *Сегодня утром на трёх направлениях между Орлом и Белгородом немцы перешли в наступление. Из-за отсутствия подробных данных трудно судить о характере наступления, но думаю, что не ошибусь, если определяю его не как начало большого решительного наступления (типа наступательных операций 41–42 гг.), а как своего рода диверсию с ограниченной целью разведки наших сил и бдительности.*

6.7.43. Бутурлиновка. *Информбюро передало итоги вчерашних боев: «Подбито 570 танков, сбито более 250 самолётов, уничтожено более 3000 гитлеровцев». Судя по сообщению, вчера имели место серьёзные танковые и воздушные бои, но по военной линии никаких сообщений нет. Получили на июль более 400 тонн горючего. В 200–300 километрах от района жестоких боёв с врагом ведём учебно-тренировочные полёты. В этом, по-видимому, сказывается наша сила, резервы готовят, но не бросают в бой поспешно. Нам приказано ждать. Командиры дивизий задают один и тот же вопрос: «Когда, куда?» Всем отвечаю: «Ждите!» 256 иад заканчивает полевой ремонт всех самолётов (Як-7 и Як-9 выпусков первых месяцев 1943 г. оставляют желать лучшего, особенно по покрытию, много короблений, отставаний обшивки крыльев, и есть случаи развала самолётов в воздухе). Качество отделки самолётов и моторов значительно снизилось — это неизбежно отзовется и отзывается на лётно-тактических данных самолётов. Снижение качества — неизбежный спутник войны, хорошо, что это справедливо не только в применении к нам, — не в меньшей степени от это-*

го страдают и немцы. Провёл сегодня занятия со штабом корпуса и составом передового командного пункта. Тема занятий «Управление боевыми действиями корпуса с ПКП». Отработали всю документацию. Состав ПКП во главе со старшим лейтенантом Проскуровым работал отлично.

7.7.43. Бутурлиновка. Наступление немцев на Орловском и Белгородском направлениях продолжается. Противник бросает в бой 15 танковых и 15 пехотных дивизий, имея, по-видимому, своей целью окружение наших войск на Курской дуге. На Орловско-Курском направлении все атаки отбиты. На Белгородском направлении немцы вклинились в нашу оборону и заняли несколько деревень. За три дня боёв противник понёс очень тяжёлые потери (1500 танков, 500 самолётов, 25 000 солдат и т. д.). Берлинское радио 7 июля объявило: «Красная Армия начала наступление в районе Орла и Белгорода. Наши войска стойко удерживают свои позиции». Подобные заявления от хорошей жизни не делаются. По-видимому, немцы уже не верят в успех своего наступления. Наши фронтовые резервы готовятся вступить в бой. Сегодня танковая армия Ротмистрова вышла из района Острогжск и сосредоточилась в районе станции Чернянка. Четвёртый гвардейский танковый корпус Полубоярова вышел из района Землянк в район города Ливны. Выдвижение танковой армии прикрывал 32 иап с аэродрома Воронеж, а 4 танковый корпус — 91 иап с аэродрома Землянк. На прикрытие произведено 150 самолёто-вылетов. Встреч с противником не было. 5-я воздушная армия задачу на прикрытие поставила так: «С 4.30 7.7.43 до 12.00 четвёрками на высоте 2–3 тысячи метров прикрывать движение колонн». В 7.00 на аэродроме Землянк я случайно узнал, что танки движения ещё не начинали, из-за этого 30 самолёто-вылетов было произведено впустую. Виноват в этом казусе штаб 5 ВА, безграмотно поставивший задачу на прикрытие. Виноваты штабы корпуса и дивизии, не установившие контакта с прикрываемыми частями и не уточнившие график прикрывания движения танков. Выдвижение танков началось только в 10.30, в дальнейшем прикрытие проходило нормально.

8.7.43. Бутурлиновка. Получил неприятный приказ: «Командующий ВВС КА приказал: 256 иад из состава 8 САК

9.7.43 к 16.00 перебазировать в район Сталиногорска в распоряжение командующего 15 ВА. Науменко». Завтра с рассветом нужно начать перебазирование истребительной дивизии, самолёты Ли-2 и лидирующие экипажи уже прибыли на аэродром Бутурлиновка и ждут моих указаний. Это уже третья попытка отобрать у корпуса истребителей. Сейчас, перед началом боевой работы корпуса, изъятие из его состава истребителей особенно неприятно. За два месяца штурмовики хорошо слетались со «своими» истребителями прикрытия, верят им, понимают друг друга с одного слова. И вот... боевая дружба разрывается. Придётся моим «Илам» идти в бой с «чужими» истребителями, а иногда и без прикрытия. Я считаю этот приказ неправильным, вредным, он прямо противоречит указаниям маршала Сталина, данным нам при его встрече с командирами авиационных корпусов. «Штурмовики должны летать со своими истребителями прикрытия» — вот принципиальная установка Верховного Главнокомандующего, а «изъять истребителей» — конкретный приказ. Звонил генералу Горюнову, он знает о приказе Новикова, осуждает его, но... приказ — есть приказ. Выполняй!

9.7.43. Бутурлиновка. За ночь произошло много изменений. 256-ю истребительную дивизию приказали направлять не на север к Науменко, а на запад (Старый Оскол, 2 ВА, Красовский). В 10.00 начался перелёт полков, в 15.00 ушла последняя группа самолётов. Всего благополучно перелетело 93 боевых и 7 учебно-боевых самолётов. Весь технический состав полков, штабы и средства связи переброшены на транспортных самолётах Ли-2 (всего около 30 рейсов). Вчера у Байдукова опять один Ил-2 разрушился в воздухе. За последние три месяца это уже четвёртая катастрофа в корпусе из-за разрушения самолёта в воздухе, три из них — у Байдукова с самолётами Ил-2. На Белгородском и Орловском направлениях противник очень медленно, но всё же продвигается, потери немцев очень большие, особенно в танках и самолётах, думаю, что наступление скоро выдохнется. Сегодня у меня почти весь день был командующий 5-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации С.К. Горюнов. Слетали с ним на аэродром 92 гшав. Командир пол-

ка майор Б.И. Ковшиков очень толково ответил на все вопросы командующего. Горюнов рассказал лётному составу о подробностях наступления немцев на Белгородском направлении, подчеркнул, что наша авиация имеет уже преимущество над авиацией врага, а в заключение объявил, что командование Степным фронтом принял генерал-полковник И.С. Конев. С Коневым я встречался несколько раз на Калининском фронте, это уже опытный и очень решительный, требовательный командующий. Перемена командования означает, что скоро и Степной фронт из резервного превратится в боевой и будет наступать.

11.7.43. Бутурлиновка. Сегодня жену с сыном Лёвой отправил в Москву. В 7.00 они вылетели на попутном самолёте Ли-2. Основной причиной ускорения их отлёта в Москву было предварительное распоряжение Москвы о перебазировании корпуса и неисправности моего Ли-2. Провели разведку аэродромов предполагаемого базирования корпуса (Касторное, Волово, Мармыжи — всего около десяти аэродромов). Аэродромы Лагиново, Гатище, Кшень, Никольское в очень хорошем состоянии, остальные требуют 3–4 дней работы, БАО и постоянных линий связи нет. Сам осмотрел аэродром Касторное и Кшень. Аэродром Касторное свободен, есть батальон аэродромного обслуживания, рядом размещён полк противовоздушной обороны.

12.7.43. Бутурлиновка. Сегодня восьмой день наступления немцев на Орловском и Белгородском направлениях. Все газеты, как наши, так и газеты союзников, расценивают его как генеральное наступление 1943 года. Немец ввёл в дело очень большие массы танков и авиации, идут тяжёлые бои. По моему мнению, Гитлер пошёл на наступление с основной целью перемолоть наши резервы. Летом и при отсутствии второго фронта ему, конечно, гораздо целесообразнее попытаться измотать нас, чем пассивно ждать зимнего наступления русских с возможным возникновением второго фронта на западе. Наши союзники с открытием второго фронта не торопятся, они твёрдо знают, что победа над врагом уже обеспечена, и хотят заплатить за неё как можно меньше. А то, что противник при затяжке войны сильно ослабит Россию, их мало беспокоит. Точнее, они заинтересованы в

том, чтобы Россия была ослаблена войной и только кое-как, на карачках, добралась до своих западных границ, а не вошла в Западную Европу сильнейшей армией мира. С точки зрения Черчилля и Рузвельта — это абсолютно правильная политика. Ну, а для нас сейчас немыслима иная политика, кроме поддержания союза с Англией и Америкой. 10 июля союзники начали десантные операции против острова Сицилия (Италия), подробных данных о масштабах и ходе операций пока нет. Сегодня все полки летали. Произведено более 500 тренировочных полётов. Молодёжь заметно крепчает. Штаб корпуса, штабы дивизий и полков полностью готовы к перебазированию. Начальник штаба корпуса полковник Г.И. Яроцкий летал в штаб 5 ВА, там нет уверенности, что мы получим приказ перебазироваться в район Касторное. Он сообщил, что танковая армия Ротмистрова и армия Жадова убыли из состава нашего фронта и уже вступили в бой против сил противника, наступающего на север из района Белгорода.

18.7.43. Бутурлиновка. Наступление немцев выдохлось. На Орловском направлении им удалось вклиниться в нашу оборону всего на 10–12 километров. На Белгородском направлении им удалось прорвать фронт обороны и вклиниться на 35–40 километров. На этом направлении немцы бросили в прорыв особенно много танков. 12 июля в районе Прохоровки в 30 км севернее Белгорода имел место встречный бой танковых армий.

Утверждают, что под Прохоровкой произошло наиболее крупное танковое сражение этой войны. В сражении участвовало более тысячи танков. В бою уничтожены сотни танков с обеих сторон, враг понёс очень тяжёлые потери и не добился успеха. Меня, да и всех военных, очень интересовало большое танковое сражение под Прохоровкой.

Уже после войны я имел возможность читать воспоминания участников этого сражения, беседовать с маршалом бронетанковых войск П.А. Ротмистровым, с генералом армии А.С. Жадовым и другими участниками этой танковой эпопеи. Они и особенно Маршал Советского Союза А.М. Василевский в книге «Дело всей жизни» нарисовали объективную картину встречного танкового сражения: «Главным шагом оборонительного сражения следует, на

мой взгляд, считать поражение танковых соединений врага, в результате чего возникло особо благоприятное для нас соотношение сил по этому роду войск. В значительной степени способствовал тому выигрыш нами крупного встречного танкового сражения южнее Прохоровки в 30 км от Белгорода. Мне довелось быть свидетелем этого поистине титанического поединка двух стальных армий (до 1200 танков и САУ), который произошёл на южной фазе Курской дуги 12 июля. Сохранился документ, который был направлен мною 14 июля из этого района боёв Верховному Главнокомандующему и по-своему может свидетельствовать о происходящем: «Согласно Вашим личным указаниям с вечера 9.7.43 г. непрерывно нахожусь в войсках Ротмистрова и Жадова на Прохоровском и южном направлениях. До сегодняшнего дня включительно противник продолжает на фронте Жадова и Ротмистрова массовые танковые атаки и контратаки против наступающих наших танковых частей. Ликвидация прорыва армии Крюченкина, создавшая 11.7.43 г. серьёзную угрозу тылу главных сил армий Ротмистрова и Жадова, потребовала выделения двух мехбригад из 5-го механизированного корпуса и отдельных частей Ротмистрова в район Шахово, Авдеевка, Александровская. Ликвидация же прорыва армий Жадова в районах Весёлый, Васильевка, Петровка 12.7.43 г. вынудила бросить туда остальные части 5-го мехкорпуса. То и другое в значительной мере ослабило силы основного удара Ротмистрова со стороны Прохоровки в юго-западном направлении. По наблюдениям за ходом происходящих боёв и по показаниям пленных, делаю вывод, что противник, несмотря на огромные потери, как в людских силах, так и особенно в танках и авиации, всё же не отказывается от мысли прорваться на Обоянь и далее на Курск, добиваясь этого какой угодно ценой. Вчера сам лично наблюдал к юго-западу от Прохоровки танковый бой наших 18 и 29-го корпусов с более чем двумястами танками противника в контратаке. Одновременно в сражении приняли участие сотни орудий и все имеющиеся у нас РСИ. В результате всё поле боя в течение часа было усеяно горящими немецкими и нашими танками. В течение двух дней боёв 29-й танковый корпус

Ротмистрова потерял безвозвратными и временно вышедшими 60% и 18-й корпус — до 30% танков». Из этого донесения Василевского Сталину ясно, что не будь в тылу Воронежского фронта резервного Степного фронта, в состав которого входили и танковая армия Ротмистрова, и армия Жадова, противнику наверняка удалось бы выйти от Белгорода на Обоянь и Курск, а возможно, и окружить наши армии, занимавшие оборону на Курской дуге.

19.7.43. Бутурлиновка. Десантная операция союзников в Сицилии развивается успешно. Перебазирование корпуса в район Касторное отставлено. Вчера получил приказ Ставки о переходе корпуса из состава 5-й воздушной армии (Степной фронт) в состав 2-й воздушной армии (Воронежский фронт). Одновременно получил приказ о переименовании нашего 8-го сак (смешанного авиационного корпуса) в 5 шак (штурмовой авиационный корпус).

4

На главном направлении

20.7.43. Бутурлиновка. Вчера весь день занимался вопросами перебазирования корпуса в состав 2 ВА. Летал в штаб Воронежского фронта (посёлок Заводный в 3–4 км севернее станции Ржава — 30–35 км восточнее города Обоянь). Штаб 2-й воздушной армии размещён рядом со штабом фронта. Командует воздушной армией генерал-лейтенант авиации С.А. Красовский. Впечатление от командующего хорошее.

В тот же день я был принят командующим фронтом генералом армии Н.Ф. Ватутиным. Ватутин интересовался боевым составом корпуса, удалением аэродромов от линии фронта, организацией управления боевыми вылетами и управлением штурмовиками над полем боя. Из вопросов командующего фронтом я понял, что он хорошо знает вопросы использования всех видов авиации в современной войне. Во время беседы в комнату командующего фронтом вошли Маршал Советского Союза Г.К. Жуков и генерал-лейтенант Н.С. Хрущёв. Оба встретили меня как старого знакомого.

Больше года я был в составе 2-й воздушной армии, десятки раз встречался с генералом Красовским и всегда мы быстро находили общий язык и взаимопонимание. Я ценил боевой опыт командующего, его богатые способности по установлению эффективного взаимодействия авиационных соединений с общевойсковыми и танковыми армиями. После окончания войны мы часто встречались с маршалом авиации Степаном Акимовичем Красовским и сохранили добрые взаимоотношения.

С Никитой Сергеевичем Хрущёвым я был хорошо знаком и часто встречался ещё в 1934–1935 годах, когда он был вторым секретарём Московского городского комитета партии, а я — слушателем Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Наши хорошие отношения сохранились во все дни войны. А в послевоенные годы, когда Н.С. Хрущёв возглавлял ЦК КПСС и правительство, мне приходилось встречаться с ним по вопросам, связанным с подготовкой и осуществлением первых полётов людей в космос. С маршалом Г.К. Жуковым я познакомился впервые ещё в 1939 году, правда, тогда он был только комбригом, а я — полковником. Эта первая наша встреча состоялась в Сочи в санатории имени Я. Фабрициуса. Там у нас было много миллиардных батальи. После этого в кабинете Н.Ф. Ватутина была наша первая встреча. Во время войны и в послевоенные годы у нас было немало встреч, о них я расскажу позже.

21.7.43. *Вислая Дубрава (35 км западнее Старого Оскола). Сегодня в основном штаб корпуса прибыл на новое место. Установлена проволочная связь с дивизиями и штабом 2 ВА. 264 шад полностью с хорошей оценкой закончила перебазирование (451 шад — Орлик, 235 шад — Саковая, 809 шад — Казацкая). Из 4 гшад на аэродром Казацкая Степь перебазировалось только 18 самолётов 92 гшад. Все остальные самолёты дивизии остались пока на старых аэродромах. Перебазирование 4 гшад задерживается из-за отсутствия тылов на новых аэродромах и 50% готовности самолётного парка. (Массовый выход из строя деревянных самолётов Ил-2, работают на аэродромах десятки заводских бригад, ориентировочный срок восстановления всех самолётов 25–27.7.43.) Противник отходит из Белгородского мешка, от-*

ход проходит организованно. За 19 и 20.7 наши не взяли ни пленных, ни техники. О положении на других фронтах ничего не известно. За последние два дня сводки Информбюро до нас не доходят. Размещение штаба корпуса в трёх школах и эскадрилье связи в большом фруктовом саду д. Вислая Дубрава очень удачное. Размещение полков также неплохое, но отсутствие на аэродромах полнокровных батальонов аэродромного обслуживания создаёт много помех и неудобств, которые могут отрицательно сказаться на боевой работе частей. По отзывам 2 ВА, 256 иад хорошо воюет, но несёт большие потери, например, в 32 иап осталось только восемь боевых самолётов, а 19 июля погиб командир 32 иап майор И.Г. Колбасовский (депутат Верховного Совета РСФСР).

23.7.43. Вислая Дубрава. Неожиданно рано утром получил боевую задачу: «Четыре шестёрки Ил-2 подготовить к 11.00. Цель и время вылета дополнительно». Аэродром истребителей сопровождения не указан (дислоцируются на 100 км западнее нас), общее протяжение маршрута близко к пределу, идут дожди, высота облачности менее 100 метров, видимость 1–2 километра. В условиях Курской магнитной аномалии и при недостаточной изученности района задача для штурмовиков очень трудная. На боевое задание без прикрытия истребителями выпустил 12 самолётов 235 шап и 12 самолётов 809 шап. По докладом ведущих групп удачно атаковали большие колонны автомашин и танков. Все самолёты вернулись на аэродромы. Результаты штурмовки точно определить не удалось, оказывается, ни одна из групп не имела фотоаппаратов. Приказал командирам дивизий впредь при каждом вылете групп штурмовиков иметь в каждой группе минимум два самолёта с фотоаппаратами для фиксирования результатов атак. Полковнику Яроцкому поручил установить постоянный контроль исполнения приказа. Противник на Белгородском направлении отошёл к позициям, с которых он начал своё наступление 5.7.43. Основные цели немецкого наступления (захват Курска и окружение наших войск западнее Курска) не достигнуты. Но частично он потрепал наши резервы и тем самым ослабил несколько силу нашего контрнаступления. Сегодня получена предварительная команда о перебазировании корпуса в район г. Обоянь.

24.7.43. Вислая Дубрава. Сегодня 235 и 809 шап произвели 25 самолёто-вылетов. Одна шестёрка «Илов» вела воздушный бой с шестёркой истребителей противника. Сбитых в воздушном бою не было, но три «Ила» прилетели на аэродром сильно подбитые (один из них имел более 500 пробоин от пуль и осколков снарядов). Летали без прикрытия истребителей. Это может привести к большим потерям. Просил генерала Красовского обеспечить прикрытие штурмовиков хотя бы над полем боя. Прикрытие штурмовиков истребителями не только снижает наши потери, но и даёт возможность штурмовикам более обстоятельно обрабатывать цели, делая по несколько заходов. Сегодня все группы представили фотоснимки своих ударов, на фото видны большие колонны техники противника, горят автомашины и танки. С боевого задания не вернулись два Ил-2, оба сбиты огнём с земли. Летал к месту нового базирования на аэродром Свино-Погореловка, аэродром хороший, все ближайшие деревни забиты войсками, остальные аэродромы пока не освобождены.

26.7.43. Вислая Дубрава. К 10.00 приехал в хутор Весёлый (26 км на восток от г. Обоянь). В хуторе размещён штаб 5-й гвардейской армии. Командует армией генерал-лейтенант А.С. Жадов, начальник штаба генерал-майор Н.И. Лямин. Присутствовали: Ватутин, Хрущёв, Красовский, Ротмистров и другие. Командующий фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин коротко изложил замысел наступательной операции фронта. В первых числах августа на участке 5-й гвардейской армии предстояло прорвать фронт противника и ввести в прорыв 5-ю и 1-ю танковые армии. Нашему, пятому штурмовому корпусу была поставлена задача: «Массированными ударами групп штурмовиков обеспечить прорыв фронта 5-й гвардейской армией, содействовать вводу в прорыв танковых армий и их продвижению в глубину обороны противника».

Это была первая, очень серьёзная и ответственная боевая задача для корпуса. В составе Воронежского фронта к концу июля 1943 года было более десяти армий, а штурмовой авиационный корпус — только один и ему выпала честь быть на острие атаки главных сил фронта. Это и радовало, и ко многому обязывало. Нужно было сделать

всё возможное, чтобы организовать надёжное взаимодействие с 5-й гвардейской армией и танковыми армиями. На другом совещании командующий 2-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации С.А. Красовский подвёл итоги боевой работы армии в Белгородской оборонительной операции с 5 по 18 июля 1943 года. Авиация армии произвела 11 456 боевых вылетов, повредила и уничтожила 1320 танков и более 700 самолётов врага. Наши потери — более 500 самолётов, из них 371 — безвозвратно. На вражеской стороне против нашего фронта действовали 52-я истребительная эскадра и эскадра «Удет» и другие авиационные соединения фашистской Германии. У врага против Курского выступа базировалось более 2 тысяч самолётов. Авиация 2-й воздушной армии прикрывала наши резервы и контратакующие группы, уничтожала танковые и механизированные части противника, затрудняла подход и манёвр его резервов. С этими задачами авиаторы армии справились успешно. На совещании были вскрыты и недостатки: слабая связь штурмовиков с истребителями, недостаточная осмотровость экипажей в воздухе, длительное время при подготовке повторных вылетов. Наш корпус не принимал участия в оборонительной операции, но мы внимательно следили за ходом наступления немцев и радовались успехам наших обороняющихся и контратакующих армий.

27.7.43. Большая Пеинка. Вчера вечером штаб сосредоточился на новом месте. С дивизиями связь по радио и через узел связи 10 иак (10-й истребительный корпус должен до 29.7. перебазироваться). Сегодня весь день проводил радиоучение с ведущими, результаты учения хуже тех, которые мы имели в районе Бутурлиновки. Волна перегружена, и очень много помех. Оперативная группа оттренирована и к работе готова, есть уверенность, что она сможет обеспечить мне управление корпусом с КП 5-й гвардейской армии. Вражеский план операции «Цитадель» — генеральное наступление немцев летом 1943 года — сорван. Вступает в действие наш, советский план контрнаступления войск Воронежского и Степного фронтов под кодовым названием «Румянцеv».

По этому плану главный удар смежными флангами фронтов намечалось нанести в общем направлении на Бо-

годухов—Валки, в обход Харькова с запада. В то же время с юго-запада в обход Харькова должна наступать одна из армий Юго-Западного фронта, создавая угрозу окружения Харьковской группировке врага.

Операция по плану «Румянцев» началась на Белгородско-Харьковском направлении рано утром 3 августа 1943 года. К ней мы успели хорошо подготовиться, полки корпуса свои задачи знали и были готовы их выполнять. Командный пункт генерала Жадова располагался в 2 километрах от переднего края наших войск, возле деревни Козьмодемьяновка. Земля была здесь сплошь изрыта траншеями, ходами сообщений, изуродована сотнями воронок от авиационных бомб, артиллерийских снарядов и мин. Сюда с группой управления я прибыл поздно вечером 2 августа. Рано утром 3 августа (было ещё темно) на КП появились маршал Жуков, генералы Жадов, Ротмистров, Катукон и другие. Прибывшие поздоровались со мной, а маршал задал всего один вопрос:

— Каманин, сколько вылетов сделают сегодня твои орлы?

— Более пятисот, товарищ маршал!

— Хорошо, посмотрим, действуйте по плану.

Мой ПКП находился в 100 метрах от КП Жадова, а радиостанции управления замаскировались в ближайшей ложбине.

Сил для нашего наступления было сосредоточено много. На каждый километр фронта приходилось по 200 орудий, с воздуха наступление обеспечивали два штурмовых, три истребительных авиационных корпуса и несколько отдельных дивизий. В воздухе одновременно в момент подготовки прорыва должно было быть до тысячи самолётов. И это только на нашем Белгородско-Харьковском направлении. А ведь вместе с нами наступали войска и на Орёл, и южнее Харькова — целая группа фронтов. Так лето 1943 года стало летом наших крупнейших наступлений. Ровно в 5.00 началась артиллерийская подготовка по дуге фронта от Томаровки через Журавлиный лес до Белгорода. Содрогнулась земля, и гул орудий не прекращался более часа; звенело в ушах, трудно было работать по радио, но надо было управлять штурмовиками, которые волна за волной проходили

над нами и шли на заранее намеченные для каждой группы цели. Штурмовики корпуса за короткое время произвели 372 вылета. Мощный огонь артиллерии и бомбоштурмовые удары авиации хорошо подготовили и обеспечили наступление наземных войск.

С командного пункта было хорошо видно, как дружно пошла в атаку пехота. Она с ходу преодолела три линии траншей, затем пропустила вперёд передовые части танковых армий. Все восхищались работой авиации, особенно хвалили штурмовиков. Скупой на похвалы маршал Жуков, наблюдавший атаки «Илов», сказал мне: «Красиво твои, Каманин, работают, молодцы!» А бойцы говорили: если бы нам всегда так помогала авиация, мы давно были бы в Берлине. Слышать такое было отрадно и хотелось сделать ещё больше, задачу выполнить лучше. Чувствуется, что противник недооценил всей мощи нашего удара, его авиация почти бездействует. За весь день я видел в воздухе около 20 Ме-109 и до сотни бомбардировщиков.

Во второй половине дня летали значительно меньше, группами 5–6 самолётов, в основном по вызовам с КП танковой армии Ротмистрова, где на КП от нашего корпуса находился командир 4-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии генерал Байдуков, и по вызовам начальника штаба корпуса полковника Яроцкого, находившегося в 1-й танковой армии Катуква. Всего за первый день операции штурмовики произвели 517 вылетов. В этот день на свои аэродромы не вернулось 14 самолётов Ил-2, часть из них, по докладам экипажей, приземлилась на нашей территории. За отличную работу все лётчики корпуса получили благодарность Военного совета Воронежского фронта.

4.8.43. Козьмодемьяновка. КП 5-й гвардейской армии. *Наступление стремительно развивается, танковые армии и дивизии 5-й гвардейской армии ушли далеко вперёд. Обстановка крайне неясная, никто не ставит корпусу никаких задач, мои оперативные группы в танковых армиях тоже не вызывают штурмовиков. Решил посылать в бой небольшие группы для удара по резервам противника и в основном для разведки и уточнения местонахождения наших передовых частей. По замыслу командования фронтом на второй день операции дивизии корпуса должны содействовать продви-*

жению танковых армий, тесно с ними взаимодействовать и получать от них боевые задачи. На практике получилось так, что штабы этих армий имели слабую связь со своими передовыми частями, ушедшими далеко вперёд, плохо знали конкретную обстановку и не могли ставить задачи авиации. Только к одиннадцати часам с помощью, в основном, авиационной разведки обстановка несколько прояснилась и появились цели для штурмовки. Всего за день произвели 117 боевых вылетов. Сопротивление противника в воздухе крепнет. Не вернулось девять самолётов. Основные потери от истребителей противника. Летаем без прикрытия.

5.8.43. Высота 227. КП 5-й гвардейской танковой армии (5 км восточнее Томаровки). Был в штабе Ротмистрова, Каткова и Жадова. Опять нет ясности обстановки и никто не ставит задачи авиации. Беру дивизии в своё подчинение и действую в интересах продвижения танковых армий, но исключительно по моему усмотрению. Немцы усиливают сопротивление в воздухе, сильно бомбят боевые порядки танков, опять бомбили мой ПКП, но неудачно. От бомбёжек части несут значительные потери. Только здесь на передовой можно оценить все «прелести» войны. Война сегодня — это величайшее напряжение нервов, испытание характеров, физических и моральных сил не только отдельных людей, а народов. Но человек привыкает и к войне. Я видел десятки людей, которые под сильным артиллерийским огнём или бомбёжкой спокойно продолжали есть и даже спать. Наши танки продолжают успешно продвигаться вперёд. Сегодня взят Орёл и Белгород.

В тот день московское небо впервые озарилось разноцветными огнями победных салютов, а в войсках появились части с наименованием Орловских и Белгородских. Советские воины подошли к Харькову, заняли Золочев. Поздно вечером 5 августа 1943 года я встретился с начальником политотдела полковником Н.Я. Кувшинниковым. Он всё время ездил по частям, очень устал, но был весел, возбуждён. Рассказал, что все воодушевлены победами, что настроение людей бодрое, лётчики готовы летать по 5–6 раз в день, только в двух полках сегодня приняли в члены партии пятёрых лётчиков и троих — в кандидаты. Восемь коммунистов! С лица Николая Яковлевича не сходила радостная улыбка.

Военный совет Воронежского фронта и лично генерал армии Н.Ф. Ватутин объявил корпусу благодарность, в свою очередь сообщил я радостную новость полковнику Кувшинникову. «Где текст?» — «Вот, пожалуйста», — передал ему бланк телеграммы. — «Забираю. К утру размножим и передадим в полки и батальоны. На утреннем построении объявим. Это очень важный документ — благодарность Военного совета фронта за первый день боевой работы корпуса».

А денёк был горячий, все работали с очень большим подъёмом. Из числа не вернувшихся вчера два экипажа прилетели на свои аэродромы, вынужденно селились на аэродроме истребителей, а четыре экипажа на подбитых самолётах сели на своей территории. «Да, в штаб и политотдел поступило несколько очень тёплых отзывов о работе лётчиков-штурмовиков от самой царицы полей — матушки пехоты. Вот один из документов, мы его уже размножили и рассылаем в части», — Николай Яковлевич протянул мне письмо пехотинцев:

«Шлём вам с передовой боевой привет и желаем успеха в работе, — писали бойцы, — примите нашу большую благодарность лётчикам-штурмовикам, действующим в районе Белгорода. Дело было так: наш батальон наступал, мы по пятам преследовали гитлеровцев, внезапно из-за небольшой рощи появилось 18 немецких танков, пришлось залечь. Но к нашему счастью над нами появились две группы штурмовиков. И задали же они врагу жару. Самолёты встали в круг и прицельно атаковали танки, они засыпали их бомбами и расстреливали из пушек. 8 танков загорелось, остальные повернули обратно. Мы без команды поднялись во весь рост и продолжали наступление. А лётчики продолжали добивать удиравшие танки. Почти три часа рядом с нами и впереди нас громили штурмовики немцев, помогая нам быстро двигаться вперёд. Большое спасибо вам, товарищи лётчики, за помощь с воздуха, а мы на земле будем крушить ненавистного врага.

Гвардии старший сержант Василий Ёлкин
гвардии сержант Николай Квитко
гвардии рядовые Григорий Запорожец
и Николай Хоменко.
22.00 3.8.43. в/ч 1360».

Таких писем наши лётчики получали от пехотинцев, от командиров частей и командующих армиями немало. Они очень хорошо показывали силу взаимодействия наземных и воздушных бойцов, в ходе наступления поднимали боевой дух лётчиков. А нам, командирам, напоминали о той великой ответственности, которая легла на наши плечи: ведь малейшая ошибка в наведении крылатых машин на цели может стать трагедией, удар с воздуха по ошибке можно нанести по своим войскам. Не зря штурмовиков называли «крылатой пехотой». Они, как правило, работают рядом с пехотой, иногда в 1–2 км от неё. Значит, ошибки не должно быть, значит, в наступлении надо особо тщательно, до скрупулёзности точно знать линию боевого соприкосновения войск, следить непрерывно за её изменениями и немедленно каждое изменение доводить до лётчиков. Авиационные штабы и их представители в наземных войсках обязаны постоянно заботиться, чтобы наша пехота хорошо знала и умело использовала все сигналы обозначения переднего края: полотнища, дымовые шапки, ракеты. Мы делали всё возможное, чтобы взаимодействие с наземными частями было самое тесное. Посылали в танковые части своих наводчиков, не жалели горючего для полётов на доразведку целей, учили лётчиков искусству распознавания своих войск в условиях манёвренных боевых действий, обязательно фотографировали результаты штурмовок. К чести наших штабов (общевойсковых и авиационных), надо отметить, что задача организации и осуществления взаимодействия была выполнена успешно на всем протяжении наступательной операции. Много и хорошо поработали для этого штабные офицеры Бенюк, Пикулик, Иванов, Демидов, Проскуров и другие товарищи под постоянным контролем начальника штаба корпуса полковника Яроцкого.

Сегодня мне пришлось пережить горечь утраты большого друга — под бомбами противника погиб генерал армии Иосиф Родионович Апанасенко, известный герой Гражданской войны. В 1940 году он командовал Среднеазиатским военным округом, а я тогда командовал Военно-Воздушными силами этого округа. Мы близко сошлись с Апанасенко, я ценил в нём большой военный опыт, широкий кругозор, мудрость руково-

дителя и высокую требовательность к себе и подчинённым. В начале 1941 года генерал-полковник И.Р. Апанасенко был назначен командующим Дальневосточным фронтом. Мы расстались и не виделись более двух лет.

Сегодня утром генерал Апанасенко позвонил мне по телефону. Он сообщил, что находится в штабе армии Ротмистрова, только вчера прилетел сюда на стажировку в войсках, высказал пожелание встретиться. Мы договорились, что я прилечу за ним связной самолёт к исходу дня на КП Ротмистрова. В назначенное время самолёт прилетел... но генерала армии И.Р. Апанасенко уже не было среди живых. Оказалось, что большая наша колонна танков и автомашин, в которой ехал на легковой машине и Апанасенко, подверглась нападению большой группы «юнкерсов». Все, кто был в автомашинах, быстро оставили их и укрылись в кюветах. Апанасенко остался в машине, когда бомбёжка кончилась, генерала армии обнаружили убитым.

К сожалению, во время войны мне нередко приходилось быть свидетелем ничем не оправданной гибели людей. Гибли необстрелянные солдаты, молодые лётчики, а иногда и опытные офицеры и генералы. Гибли потому, что не всегда и не везде сохраняли неписанный закон войны: «Везде, всегда бить врага с минимальными своими потерями». Недостаточная осмотрительность, плохая маскировка, громкий разговор, не вовремя зажжённая спичка, рано открытый огонь — эти и многие другие «мелкие» нарушения военного порядка были причинами гибели многих одиночек и воинских подразделений. За время войны мне приходилось десятки раз попадать под бомбовые удары врага, и всегда, везде я принимал меры к укрытию людей и укрывался сам. Кюветы дороги, воронки от бомб и снарядов, ямы, а иногда и небольшие неровности почвы служат надёжной защитой от осколков бомб и снарядов. Война никому не прощает беспечного отношения к своей безопасности.

Сегодня от бомб противника досталось и моему КП. К счастью, я своевременно заметил подозрительную шестёрку «юнкерсов», дал команду — всем в укрытия! Сам лёг на дно окопа и на спине наблюдал за пикированием самолётов. Когда были сброшены бомбы, я решил, что они упадут

с недолётом. Так и получилось, основная масса бомб разорвалась с недолётом. Только одна бомба, по-видимому, позже других сброшенная, попала рядом с КВ-радиостанцией, повредила рацию, убила капитана Чижикова и двух бойцов легко ранила. Это произошло в 12 метрах от моего окопа.

7.8.43. Большая Пеинка. Сегодня наши танковые армии в районе Казачья Лопань, Золочев, Богодухов. Знакомые места. Район Харьков, Сумы, Богодухов, Белгород я знал отлично. В 1938–1940 гг. я командовал Харьковской авиационной бригадой, много летал и ездил по этому району и знал каждую деревушку. Здесь были наши полевые аэродромы, полигоны, здесь мы «играли» в войну и никому из нас не приходила в голову мысль, что через год-два мы будем здесь воевать по-настоящему. С утра до 12.00 корпус бил отходящих фрицев (из Писаревки на Ахтырку). В 12.00 все полки переключили на обеспечение левого фланга 5-й танковой армии. Был на КП фронта (д. Федченково в 3 км западнее Ивни). От Ватутина, Худякова и Красовского получил задачу: «Запретить выдвижение резервов и контратаки немцев из района Русская Лазовая, Сокольники и дополнительно бить отходящие на Харьков части противника». Наши уже в 20–30 километрах от Харькова, город в полукольце, но вопрос о его немедленном штурме не стоит. Ставка ждёт, когда противник подтянет резервы к Харькову, чтобы начать решительное наступление на Сумы и далее на запад. Я ожидал, что сопротивление в воздухе под Харьковом будет очень сильным, но фактически оно было слабым. Произвели 137 вылетов и потеряли 2 лётчиков и 5 самолётов. Мне кажется, что наше Верховное командование излишне осторожничает, переоценивает способность немцев к обороне и тем самым снижает темп и достижения блестяще начатой наступательной операции. Сегодня на 5-й день операции ещё нет никаких признаков подготовки сильных контрударов немцев. При наличии резервов фрицы так ещё никогда не медлили. Мне кажется, что в 1943 году нам не хватает немецкого нахальства 41 года, чтобы решительно ускорить разгром и изгнание врага с родной земли.

11.8.43. Совхоз Зинаидино (50 км западнее Белгорода). Наше наступление успешно развивается. Каждый день на-

земные войска продвигаются на 12–15 километров. Взят Тростянец, ст. Боромля, Ахтырка, ж.-д. станция Ковяги. Полукольцо вокруг Харькова медленно, но верно сжимается. Наша авиация значительно отстаёт от наземных войск, даже истребители сидят в 80–90 километрах от переднего края, а наши аэродромы нередко в 150–160 километрах от него. Сегодня корпус перебазировался на новый аэроузел. Штаб корпуса — Зинаидино, штаб 4 гшад — деревня Зинаидино (90 гшад — Пеховская, 92 гшад — Бобрава, 91 гшад — Сухосолотино), штаб 264 шад — Богатое (235 и 809 шад — Ивня, 435 шад — аэродром Зинаидино). Узел удалён на 100–120 километров от переднего края, дня через 2–3 придётся вновь двигаться вперёд. Основная причина отставания авиации — слабость и недостаточная организованность тыла. Район авиационного базирования не успевает готовить новые аэродромы, подвозить горючее, боеприпасы и другие виды снабжения для обеспечения боевой работы полков.

Сегодня подробно доложил Ватутину о наших «болячках». Командующий обещал выделить для нашего РАБа 20 большегрузных автомашин. Контратаки противника по-прежнему слабы, его истребительная авиация не оказывает сопротивления, ослаб и зенитный огонь. Произвели 149 вылетов, не потеряв ни одного самолёта. Сегодня ночью провёл в штабе корпуса короткое совещание. Присутствовали командиры дивизий, начальник РАБа, Кувшинников, Яроцкий, Лешуков, Бенюк и другие офицеры штаба. Обсудили и решили следующие вопросы:

1. Штаб корпуса проводит авиационную разведку и фотографирование аэродромов, намеченных для базирования корпуса ещё до освобождения территории противником; РАБ постоянно держит своих представителей на ПКП корпуса и авиационных дивизий для организации немедленных работ на аэродромах сразу после их освобождения, для работ использовать помощь ближайших воинских частей и местного населения.

2. Для ускорения подвоза горючего и боеприпасов из 20 автомашин, выделяемых фронтом, и 10 автомашин РАБа создать специальную роту подвоза горючего, поставить во главе роты опытного командира и непрерывно помогать ему в выполнении задачи.

3. Поручили штабу корпуса создать специальную группу офицеров во главе с полковником Бенюком для обследования районов боевой работы штурмовиков немедленно после их освобождения. Опросом очевидцев (местного населения, своих военнослужащих и пленных немцев), изучением и фотографированием уничтоженной немецкой техники и другими признаками работы штурмовиков уточнять результаты штурмовок.

Главному инженеру корпуса генералу Лешукову поручили создать дивизионные группы техпомощи с задачей знать все места вынужденно севших или упавших самолётов на своей территории и немедленно принимать меры к установлению причин происшедшего и по возможности восстановлению самолётов. То же самое делать и с самолётами, оставшимися на территории противника, по мере освобождения территории.

14.8.43. Совхоз Зинаидино. Сегодня произвели 145 боевых вылетов. Били танки в районе Александровка, ст. Максимовка, Стар. и Нов. Мерчик (10–12 км юго-восточнее Богодухова). Противник в этом районе собрал довольно сильный кулак и контратакует. Наше продвижение на этом направлении приостановлено, но успешно развивается по долине реки Ворскла. Контратакующие части противника сильно прикрываются истребителями и огнём ЗА.

В ходе нашего наступления сопротивление противника было неровным, в первые дни операции мы почти господствовали в воздухе и имели незначительные потери самолётов, но после 10 августа 1943 года сопротивление противника резко возросло, он яростно огрызался, пытаясь изменить обстановку в свою пользу, бросая в контратаки свежие танковые и авиационные соединения, спешно переброшенные с других фронтов. Гитлеровцы мечтали вернуть утраченное господство в воздухе и не жалели сил. Большие группы «мессершмиттов» стали чаще появляться над нашей территорией и охотиться за штурмовиками. Общая картина наступления радовала, звала к новым свершениям. И тем тяжелее, обиднее становилось, когда мы попадали в тяжёлые ситуации или допускали ошибки. Можно было потом най-

ти причину, объяснить случившееся, как-то оправдаться, но нельзя было вернуть утраченные жизни наших товарищей.

Чёрным днём для корпуса стало 16 августа 1943 года. В тот день на задание вылетало 26 групп штурмовиков и две из них в полном составе — 11 самолётов не вернулись. Штаб наземной армии сообщил нам о том, как атаковали этих штурмовиков три группы «мессеров» по 10–12 самолётов в каждой и как они в считанные минуты «съели» целиком эти группы. Надо же случиться такому: наше прикрытие истребителями было небольшим, фрицы его связали боем, а ведущие штурмовиков увлеклись повторными атаками целей, не заметили внезапно возникшей угрозы, упустили момент для организации оборонительного боя и выхода на свою территорию и... 11 наших самолётов упали на территорию противника. В тот чёрный день корпус потерял 15 самолётов. Самые тяжёлые, небывалые потери: из каждой вылетевшей десятки не вернулся один самолёт. Так бывало только в 1941 году. Тяжёлые потери. Кровавый урок.

На другой день наши части продолжали наступление. Штурмовики обеспечивали прорыв промежуточной оборонительной линии врага, произвели 152 вылета. Прорыв был осуществлён успешно, и подвижные части к полудню прошли через боевые порядки пехоты. Весь этот день я находился на наблюдательном пункте командующего Воронежским фронтом генерала армии Н.Ф. Ватутина. Радиосвязь со штурмовиками и моим штабом работала хорошо. Дважды Ватутин давал распоряжение о перенацеливании групп. Первую группу вёл капитан З.И. Макаров из 91-го гвардейского штурмового авиационного полка. Она была уже на подходе к переднему краю, когда от генерала Ватутина мне передали новые цели для штурмовки: появилась большая группа танков, надо сорвать их контратаку. Передал по радио капитану Макарову координаты новой цели. От него получил успокоительный ответ: «Вас понял. Танки, выполняю». Так же успешно была перенацелена и вторая группа. Возглавлял её капитан Г.Т. Береговой из 90-го гвардейского штурмового авиационного полка. «Успели перенацелить?» — спросил через несколько минут генерал Ватутин. Доложил, что его приказание выполнено. На об-

ратном пути Береговой доложил по радио: видел до 40 танков, шесть из них горели до нашей атаки, сделал три захода, подожгли ещё девять танков, но танки не поворачивают обратно, а вместе с пехотой продолжают контратаку. Донесение Берегового было очень ценным, используя его, я нацелил на танки противника ещё одну группу штурмовиков, её возглавлял мастер штурмовых ударов капитан И.Л. Могильчак из 235-го штурмового авиационного полка.

Вскоре наземные части сообщили, что штурмовики отлично «обработали» цели, контратака врага сорвана, на поле боя осталось около двадцати вражеских танков. Самолёт Ил-2 недаром многие называли летающим танком или противотанковым самолётом. Кроме пулемётов, пушек и реактивных снарядов штурмовик брал на борт 312 специальных противотанковых бомб — ПТАБов, он буквально засыпал танки бомбами и, как правило, при прямом попадании такой бомбы танк загорался. К исходу дня лётчики групп Макарова, Берегового и Могильчака получили благодарность командующего Воронежским фронтом генерала армии Н.Ф. Ватутина.

В те горячие и напряжённые дни наступления мне очень понравилась работа командного пункта генерала Ватутина и его действия как командующего. Приказы отдавались чёткие, реальные, с учётом имеющихся возможностей. Сам Ватутин всегда хорошо знал обстановку, людей, был спокоен, деловит, всегда хладнокровен и рассудителен, удивительно дорожил временем, зная цену на войне таким факторам, как внезапность и быстрота. Летом и позднее осенью много раз приходилось мне выполнять распоряжения генерала Ватутина, работать рядом с его командным пунктом, видеть командующего фронтом в самых сложных ситуациях. Так было и под Белгородом, и под Харьковом, в период форсирования Днепра и в боях за Киев. В моём сознании запечатлелся образ генерала Ватутина, прекрасного советского полководца. Николай Фёдорович любил дисциплину, исполнительность, был врагом необдуманных решений.

Как-то мне передали приказ непосредственного начальника перебазировать корпус на новые аэродромы. Но, как выяснилось, на аэродромах не было батальонов аэродром-

ного обслуживания, горючего, боеприпасов. Все мы в штабе корпуса нервничали, переживали: приказ надо выполнять, необходимость его выполнения вторично подтвердил вышестоящий штаб. Случилось так, что я был вызван в штаб к генералу Ватутину для доклада по другим вопросам. Ватутин заметил мою нервозность и спросил, в чём дело. Пришлось рассказать командующему фронтом о неурядицах в вышестоящем авиационном штабе. Генерал Ватутин выслушал, уточнил на карте расположение аэродромов, немедленно связался с моим начальником и умно, тактично посоветовал изменить решение. «Это надо в интересах фронта. Вы всего могли и не знать», — успокоил он авиационного начальника. В другой раз генерал Ватутин видел работу штурмовиков со своего КП и остался ею доволен:

— Товарищ Каманин, представьте отличившихся к наградам — ведущие достойны орденов Красного Знамени. Остальные — по вашему усмотрению. Молодцы, заслужили. Как у вас вообще с наградами дело обстоит?

— Не балуют наградами лётчиков корпуса, товарищ командующий, — чистосердечно признался я Ватутину. — Мы ведь резерв Верховного Главного командования. Для штаба воздушной армии мы — прикомандированные, а до Москвы далеко.

— Непорядок, — недовольно произнёс Ватутин. — Отличившихся надо награждать. Вокруг ваши люди хорошо, а кому вы подчинены — это не имеет значения. Доложите мне по этому вопросу обстоятельно. И не через неделю, а завтра.

Вскоре несколько десятков лучших лётчиков корпуса получили правительственные награды. Генерал Ватутин помогал нам и в организации связи с общевойсковыми армиями, особенно на наших передовых КП, и в улучшении снабжения горючим и боеприпасами. Когда надо было, он звонил тыловикам, требовал, отдавал распоряжения. По всему чувствовалось: этот военачальник знал цену, роль и место авиации в бою и заботился о ней должным образом.

20 дней непрерывных наступательных боёв дали ощутимые результаты: наши войска ночным штурмом 23 августа 1943 года овладели городом Харьков. Таким образом, опера-

ция, начатая с прорыва 13-километровой полосы северо-западнее Белгорода, закончилась освобождением второй столицы Украины. Советские войска взломали фронт врага на большом протяжении, продвинулись в глубину на 130 километров. Вражеская операция «Цитадель» была окончательно похоронена. Перед нашими войсками открылся путь к Днепру. Но тут многое зависело от возможностей пополнения армий техникой и людьми. Армии, корпуса и дивизии заметно поредели в боях. Например, в нашем корпусе осталось только 85 самолётов. Труженики-ремонтники, инженеры, технический состав полков творили чудеса: они «воскрешали из мёртвых» десятки самолётов, которые в более благоприятных условиях обязательно списали бы как безвозвратные потери. Большую работу проделали аварийно-спасательные команды дивизий, они подобрали на полях сражений все подбитые и сбитые наши самолёты и многим из них вернули жизнь. Генерал Лешуков с гордостью докладывал мне о каждом возвращённом в строй самолёте. Но и этих героических усилий инженерно-технического состава было недостаточно, с каждым днём уменьшалось количество боевых самолётов. Мы давно уже ждали пополнения корпуса самолётами с заводов и лётчиками из училищ.

Контрнаступление под Курском в августе 1943 года переросло в общее стратегическое наступление Красной Армии. Войска Калининского, Западного, Южного и многих других фронтов стали осуществлять наступательные операции. Продолжалось наступление и нашего фронта. Три дня подряд штурмовики корпуса напряжённо помогали 40-й и 47-й армиям отбивать сильные танковые контратаки врага. Работали очень успешно, все контратаки были отбиты. Командующие 40-й и 47-й армиями прислали письменные благодарности лётчикам. Мне иногда кажется, что наземные войска даже преувеличивают наши успехи. Так, за 300 вылетов на этот участок, по данным пехоты, лётчики уничтожили более 60 танков, сотни автомашин, много орудий и живой силы противника. В конце операции мы подвели некоторые итоги боевой работы частей корпуса. Начальник штаба корпуса полковник Г.И. Яроцкий записал в исторический формуляр: «В ходе Белгородско-Харь-

ковской операции полками корпуса совершён 2751 боевой вылет (за 20 дней). Уничтожено более 200 танков, около 800 автомашин, сотни артиллерийских орудий и миномётов и более 15 000 гитлеровцев. В воздушных боях только штурмовиками сбито 13 самолётов противника. Наши потери 46 самолётов и 22 лётчика».

В конце августа и начале сентября корпус продолжал поддерживать наступление 47-й армии. Мой ПКП находился в те дни на КП командующего 47-й армией генерал-лейтенанта П.П. Корзуна. Обстановка перед фронтом армии довольно резко изменялась, появлялись новые цели и большинство групп штурмовиков приходилось перенацеливать. За 1 и 2 сентября корпус произвёл 500 боевых вылетов. Особенно удачно штурмовики работали 2 сентября 1943 года. Генерал Корзун более четырёх часов был на моем ПКП и внимательно следил за работой штурмовиков, он остался очень доволен и просил меня от имени Военного совета армии передать благодарность всем лётчикам корпуса, помогавшим в наступлении 47-й армии.

В начале сентября на фронтах дела шли успешно. Вся Красная Армия пришла в движение, наши войска стали гнать врага с родной земли на запад. Только за несколько последних дней августа советские воины освободили Таганрог, Рыльск, Глухов, Ельню, Дорогобуж, Лисичанск и другие города. И на нашем фронте не было затишья. Полки шли на запад, продолжая наступательные операции.

На Курской дуге врагу был нанесён сокрушительный удар. Достаточно сказать, в летних боях под Орлом, Курском и Белгородом гитлеровцы потеряли более полумиллиона солдат и офицеров. Из 70 вражеских дивизий, участвовавших в боях по плану операции «Цитадель», 30 дивизий были разгромлены, остальные понесли огромные потери. Фашистский генерал Гудериан вынужден был признать, что в связи с провалом операции «Цитадель» немецкие войска «потерпели решительное поражение... инициатива окончательно перешла к врагу». А фельдмаршал Манштейн выразился ещё прямее, заявив: «Операция «Цитадель» была последней попыткой сохранить нашу инициативу на Востоке. С её прекращением, равнозначным провалу, ини-

циатива окончательно перешла к советской стороне. В этом отношении операция «Цитадель» является решающим, поворотным пунктом войны на Восточном фронте».

Курская дуга осталась далеко позади наступающих советских войск. В голубых просторах неба там уже не выли «юнкерсы» и «мессеры», не рвали тишину бомбы и снаряды врага, а если и раздавался гул самолётов, то только тех, которые имели красные звёзды на крыльях и фюзеляжах и летели с заводов на запад, на пополнение наших воздушных армий. Подводя итоги работы штурмовиков за август, мы вынуждены были признать, что более половины потерь самолётов Ил-2 были от истребителей противника, они были особенно значительны в первой половине месяца, когда штурмовики летали без прикрытия или со слабым прикрытием «чужих» истребителей. Во второй половине августа корпусу для прикрытия штурмовиков оперативно подчинили 235-ю истребительную авиационную дивизию генерал-майора авиации И.А. Лакеева. В связи с этим потери штурмовиков заметно снизились, хотя недоразумения в организации взаимодействия между штурмовиками и истребителями ещё продолжали иметь место. По этому вопросу я написал обстоятельный доклад маршалу авиации А.А. Новикову и просил его на основании личных указаний маршала Сталина и в целях заметного снижения боевых потерь штурмовиков включить в состав корпуса «свою» истребительную дивизию, которая имела бы своей главной задачей прикрытия штурмовиков. Маршал Новиков ответил: «Вопрос ставите правильно, при первой возможности дадим вам истребительную дивизию».

5

Здравствуй, Днепр!

Есть такая фотография: упёршись руками в длинный стол, на котором разостлана оперативная карта, стоят в раздумье Гитлер и его фельдмаршал Манштейн. Фотоснимок имеет дату и место: Запорожье, сентябрь 1943 года. На

снимке запечатлена сцена, разыгравшаяся в штабе командующего группой армий «Юг» фельдмаршала Манштейна в связи с приездом фюрера, взбешённого неудачами на Восточном фронте. Речь шла о том, как удержать в своих руках правобережье Днепра, как сделать «Восточный вал» неприступной крепостью для советских войск. «Восточный вал» по берегу Днепра для гитлеровцев играл огромную роль. Гитлеровский генерал Отто Кнобельсдорф отмечает: «Днепр планировался как линия сопротивления ещё после падения Сталинграда... весной 1943 г.; его большая ширина, низкий восточный берег и высокий крутой западный, казалось, должны были стать непреодолимым барьером для русских». Фашистов интересовал Днепр не только как удобный рубеж обороны. Западногерманский историк К. Рикер весьма прямолинейно заявляет по этому поводу: «Обладая плодородными районами Западной Украины, железной рудой Кривого Рога, марганцем и цветными металлами Запорожья и Никополя, румынской, венгерской и австрийской нефтью, Германия могла бы продолжать войну длительное время». Вот почему фашистское командование предпринимало отчаянные попытки для удержания в своих руках «Восточного вала», над созданием которого фашисты трудились с весны 1943 года.

В те дни советские воины стремительно шли на запад. Знамя освобождения взвивалось над десятками и сотнями советских городов и сел. Фашисты теряли одну за другой важные позиции, откатываясь к Днепру. Нас ждал Днепр. В штабах изучались карты, делались расчёты, определялись направления ударов — словом, разрабатывались новые операции. Вместе с начальником штаба Георгием Ивановичем Яроцким, начальником политотдела Николаем Яковлевичем Кувшинниковым, главным инженером Григорием Петровичем Лешуковым и другими офицерами штаба корпуса, оторвавшимися вечерком от карт и штабных бумаг, выезжали на аэродромы и включались в общий разговор о Днепре, о Киеве. Наши лётчики, воздушные стрелки, техники, мотористы, вооруженцы любили после напряжённого дня боевой работы собраться под берёзами, пожелтевшими от первых осенних ночных холодов и от пламени пожаров,

спеть песню о Днепре, о Киеве, потанцевать, послушать рассказы о славной истории Киевской Руси. Под мерный рокот «ночников» У-2, уходивших на боевые задания, люди рассказывали друг другу о прекрасной и нелёгкой истории Приднепровья — священной земле, колыбели русской государственности. Земле Святослава и Владимира, Хмельницкого и Наливайко, Шевченко и Гоголя, Щорса и Боженко, навеки прославленной бессмертными подвигами верных сынов России, защищавшими свою Отчизну.

Издревле по Днепру и его притокам селились славяне — предки трёх братских народов: русского, украинского, белорусского. На Днепре вырос красавец Киев. Седая, славная история нашей Родины. Дорога ты сердцу каждого советского человека, и наши солдаты, восхищаясь подвигами предков, готовились вписать в неё новые страницы боевой славы советского оружия. В штабах всё чаще слышались слова: Днепр, Киев. На картах уже пламенели красные стрелы, охватывающие столицу Украины с юга и севера, пересекавшие синюю извилистую ленту Днепра и уходящие своим остриём дальше, на запад. Командиры и штабные работники пристально изучали Днепр и Приднепровье как рубеж большого стратегического значения. В самом деле, даже одного взгляда на карту достаточно, чтобы оценить оперативно-стратегическое значение Днепра. Днепр течёт почти меридианально, перехватывая главнейшие железнодорожные и шоссейные пути с востока на запад. Днепровская низменность ограничена с запада Волыно-Подольской возвышенностью, а с северо-востока — Среднерусской возвышенностью. Пойма реки шириной от 2 до 10 километров заболочена, имеет много протоков. Лесных массивов в Приднепровье сравнительно мало. Многие притоки Днепра — серьёзные водные преграды. Например, река Сож в нижнем течении имеет ширину 150 метров, а Десна вдвое шире. Для нас, авиационных командиров, важно было то, что местность Приднепровья холмистая. Правобережье гористое, изрезанное оврагами, вымоинами. Значит, полевых аэродромов там будет немного, аэродромный манёвр затруднён. Приближалась осень, когда приднепровский чернозём раскисает, а это резко ограничивает полёты самолётов. Таков

очень кратко театр военных действий в среднем течении Днепра. Изучая его особенности, мы, командиры соединений, делали для себя соответствующие выводы.

Один из главных выводов для меня — будет очень трудно с аэродромами. Чтобы не отставать от наступающих войск и эффективнее им помогать, надо иметь аэродромы в 20–30 километрах от линии соприкосновения войск, а не в 100–150 километрах, как это нередко бывало в летнем стремительном наступлении. Если принять средний темп продвижения войск 15–20 километров в сутки, то авиации обязательно необходимо перебазироваться через каждые 2–3 дня. Это возможно при условии, что для корпуса заранее отводится полоса перебазирования на своей территории и в глубину территории противника на 100–150 километров; корпус непрерывно ведёт разведку аэродромов и полей, пригодных для полевых аэродромов, с обязательным их фотографированием. Район аэродромного базирования должен иметь в резерве минимум один аэродромно-строительный батальон, два батальона аэродромного обслуживания и батальон подвоза горючего и боеприпасов, чтобы передовые команды батальонов немедленно занимали аэродромы сразу после их освобождения наземными войсками. Теоретически такой порядок одобрялся всеми. Но в практике летнего наступления 1943 года было по-иному: полос для перебазирования авиационных соединений не выделяли; резервных батальонов РАБы не имели; автотранспорта в батальонах аэродромного обслуживания было мало; командование воздушной армии излишне часто изменяло ранее утверждённые планы перебазирования авиационных полков. Всё это приводило к тому, что авиация уже на второй-третий день наступления заметно отставала от наступающих частей, в 2–3 раза увеличивался радиус полёта самолётов и заметно снижалось количество и эффективность боевых вылетов.

Вопросы отставания авиации от наступающих частей неоднократно обсуждались на различных уровнях командования, разговоров было много, но заметного улучшения почти не было. Пришлось ещё раз обратиться к командующему Воронежским фронтом генералу армии Н.Ф. Вату-

тину. Он обещал помочь и сдержал слово. При РАБе был сформирован аэродромно-строительный батальон и один БАО. А командующий 2-й воздушной армией выделил для корпуса полосу перебазирования. К главной своей задаче — управление штурмовиками над полем боя и организация взаимодействия с наземными войсками — я прибавил ещё одну: делать всё возможное, чтобы впредь не отставать от наземных войск.

К осени 1943 года обстановка на фронтах для нас была хорошей. Войска Южного фронта 1 сентября освободили Таганрог, открыв ворота в Донбасс, и совместно с Юго-Западным фронтом за 10 дней изгнали врага с территории Донецкого бассейна. Был освобождён Новороссийск, шли бои на Таманском полуострове. Войска Центрального, Воронежского и Степного фронтов развивали наступление к Днепру. Наш фронт имел главное направление наступления на Киев. В сентябре мы несколько раз меняли базирование корпуса, приближаясь к Днепру (Зинаидино, Ницаха, Белка, Васильевка, Ковтуновка, Згуровка). В перечисленных пунктах размещался штаб корпуса, в 1–2 километрах базировалась эскадрилья связи, а в радиусе 10–12 километров были аэродромы полков. Взаимодействовать с наземными армиями было труднее не только из-за быстрого продвижения войск, но главным образом из-за частой смены задач корпусу. Бывали нередко случаи, когда в один и тот же день приходилось переключать усилия корпуса с левого на правый фланг фронта и наоборот. Часто менялись армии, которым требовалась наша помощь. Выручала радиосвязь, наши оперативные группы и офицеры наведения, которых мы имели во всех армиях фронта.

Особенно помогали организации взаимодействия с наземными войсками самолёты связи У-2 (с августа 1944 года ПО-2). Через час (а иногда и меньше) после получения приказа помочь такой-то армии я на самолёте У-2 перелетал на командный пункт армии, встречался с командующим, уточнял обстановку и цели работы штурмовиков и максимум через час через мой новый ПКП проходила вереница групп Ил-2 и по моим указаниям громила цели, которые были опасными для наших войск (чаще всего это были танки

противника). Так же работал начальник штаба корпуса полковник Г.И. Яроцкий и командиры дивизий. В годы войны не было вертолётов. Самолёт У-2 (По-2) из всех самолётов того времени ближе всего подходил к качествам вертолёта, он мог садиться и взлетать вне аэродромов. За годы войны я, к сожалению, совершил только 34 боевых вылета — обязанности командира корпуса мешали личным боевым полётам. Но на По-2 я летал ежедневно: аэродромы корпуса, штабы соединений, штаб воздушной армии, штаб фронта, штабы общевойсковых и танковых армий — мои ПКП были точками моих посадок. Садиться приходилось, как правило, на выбранных с воздуха площадках: на огородах, на улицах поселков, на просёлочных дорогах и даже на минных полях (конечно, не намеренно). Я не представляю себе управление авиационным соединением, объединением без самолёта По-2. Теперь его успешно может заменить вертолёт. А тогда По-2 был связным, санитарным, партизанским, транспортным и боевым самолётом. На фронтах очень успешно воевали целые ночные дивизии самолётов По-2. Этот самолёт десятки лет пользовался любовью и уважением воинов и народа. Он заслужил добрую славу.

Незадолго до выхода наших войск к Днепру в Лебедине состоялось подведение итогов работы авиации Воронежского фронта в наступательной операции. Присутствовали генералы С.А. Красовский, Ф.И. Качев, С.Н. Ромазанов, В.В. Нанейшвили, Д.П. Галунов, М.М. Головня, Г.Ф. Байдуков, все командиры дивизий и часть командиров полков. Общепризнано, что в прорыве 3 августа 1943 года под Белгородом авиация и артиллерия блестяще обеспечили прорыв обороны немцев (корпус в этот день произвёл более 500 самолёто-вылетов). Аналогичный успех был достигнут 17 августа 1943 года при прорыве 47-й армией участка обороны северо-восточнее станции Боромля. Первый день операций, как правило, проходит при отличном взаимодействии авиации с наземными войсками, но как только наши наступающие войска вклинивались в оборону противника на 15–20 километров, наземное командование часто теряло связь со своими передовыми частями, не знало обстановки и не решалось ставить задачи авиации.

Какие проблемы возникали и какие выводы стали для нас очевидными в вопросах боевого применения авиации в наступательной операции? В сложной обстановке успешного наступления в принципе можно использовать всю авиацию фронта централизованно, но это целесообразно и возможно при организации отличной воздушной разведки и бесперебойной устойчивой связи штаба воздушной армии с подчинёнными соединениями и наземными армиями. Наиболее целесообразным методом использования авиации в условиях стремительного развития наступательной операции будет её тесное взаимодействие на заданном этапе операции с точно определёнными наземными армиями или корпусами. Авиационный корпус или дивизия, получив такую задачу, должны сами организовать взаимодействие с наступающими частями. Командиру авиационного соединения следует командовать своей авиацией с НП или КП командира общевойсковой корпуса или армии. Если в распоряжении командира авиасоединения будет хорошо подготовленная небольшая группа офицеров с 2–3 рациями и команда для целеуказаний с земли, то управление самолётами будет обеспечено нормально. Именно так чаще всего строилась работа представителей нашего корпуса в передовых наземных частях. Мы никогда не ждали уточнения наземной обстановки от наземных частей (хотя всегда использовали все данные наземной разведки и наблюдения), а принимали меры уточнения положения своих войск и противника воздушной разведкой. У нас в каждом полку было по 2–3 пары отличных экипажей, подготовленных как разведчики. Практически почти в любую погоду разведчики на Ил-2 внезапно на малой высоте появлялись в интересующем нас районе и часто привозили очень ценные наблюдения и фотоснимки.

На совещании было много разговоров о недостатках работы авиационного тыла. Служба тыла, несмотря на самоотверженную работу личного состава тыловых подразделений, всё же являлась в ходе наступления слабым местом. Труженики тыла не успевали готовить аэродромы и завозить на них всё необходимое для обеспечения боевой работы. Из-за этого истребители отставали от передовых

наземных частей на 100 километров, штурмовики — на 150, а бомбардировщики более чем на 200 километров. Причины этого недостатка крылись в слабости аэродромно-строительных команд и малочисленности автопарка. Если бы устранить эти недостатки или свести их к минимуму, то воздушная армия могла бы воевать в два-три раза эффективнее и превратилась бы в такую грозную силу, что в наступлении буквально сметала бы все узлы обороны противника и открывала путь наземным войскам для более стремительного движения вперед.

На третьем году войны мы многому научились, стали сильнее врага техникой и мастерством, но ещё многое нужно было совершенствовать. По всем этим вопросам и шёл разговор у командующего 2-й воздушной армией генерал-лейтенанта авиации С.А. Красовского. Всем досталось: в том числе и нам, командирам соединений. Но и мы не остались в долгу, высказались сполна о наболевшем. Мне давно хотелось «повоевать» с начальником штаба воздушной армии генерал-майором авиации Феофаном Ивановичем Качевым. Нередко штаб давал в части и соединения непродуманные распоряжения. Шпаги скрестились, и генералу Красовскому пришлось подумать всерьёз о совершенствовании стиля работы своего штаба. Разбор нашей работы в период Белгородско-Харьковской операции помог нам вскрыть недостатки и подумать о том, как устранить всё, что мешает сильнее громить врага.

Кончался первый месяц осени. Ещё во время боёв на Левобережье Ставка Верховного Главнокомандования потребовала от Военных советов фронтов с выходом войск к Днепру начать немедленное его форсирование на широком фронте. Выполняя это требование, советские войска стали с ходу форсировать Днепр почти одновременно на многих участках от Лоева до Запорожья. На нашем Воронежском фронте в районе Великого Букрина одними из первых вышли на Правобережье части 3-й гвардейской танковой армии генерал-лейтенанта П.С. Рыбалко. Войска 52-й армии генерал-лейтенанта К.А. Коротеева форсировали Днепр южнее Канева. В ночь на 26 сентября 1943 года севернее Киева, в районе Лютежа, вышли на Правобережье Днепра части

38-й армии генерал-лейтенанта Н.Е. Чибисова. 29 сентября 1943 года войска фронта освободили железнодорожный узел на Левобережье Днепра — Дарницу. Отсюда нам была видна Киево-Печёрская лавра, кварталы домов Киева, затянутые дымом пожарищ. Наши воины подошли к Днепру, готовые к мощному броску на Правобережье.

Последние дни сентября были ознаменованы блестящим итогом форсирования Днепра. Наши войска к концу месяца совершили броски через Днепр во многих районах на протяжении 750 километров фронта, завоевав у врага на правом берегу свыше 20 плацдармов. Массовое форсирование огромной водной преграды под огнём противника знаменовало собой великий ратный подвиг. Враг хотел во что бы то ни стало восстановить свой «Восточный вал». Гитлеровцы вводили в бой всё новые и новые силы. К началу октября перед нашим фронтом дрались на стороне врага 20 пехотных, 7 танковых, 2 моторизованные дивизии. 660 танков и более 600 самолётов имелось здесь у гитлеровцев. Это были большие силы.

В начале форсирования Днепра от нашего штурмового корпуса в операции участвовало всего лишь два штурмовых полка — летали экипажи 90-го и 91-го гвардейских полков. Командир 4-й гвардейской штурмовой авиадивизии генерал-майор авиации Г.Ф. Байдуков, командир 90-го гвардейского штурмового авиаполка подполковник М.А. Ищенко и командир 91-го гвардейского штурмового авиаполка подполковник А.С. Левадный делали максимум возможного, чтобы помочь войскам в форсировании Днепра, но больше 60–70 вылетов в день они физически не могли выполнить. Этого было мало, до обидного мало, но что можно было сделать, если в полках оставалось по 10–12 исправных боевых самолётов, аэродромы находились в 150–180 километрах восточнее Днепра, а на аэродромах всё время остро ощущался недостаток горючего и боеприпасов. Ругались, брались с тыловиками, просили вышестоящие штабы, принимали меры, чтобы общими усилиями наращивать силу наших ударов по врагу.

Надо было срочно подтянуть полки как можно ближе к Днепру. С этой целью облетел на своём У-2 все возможные

для использования полевые аэродромы и предложил генералу Красовскому разместить корпус в районе 20–40 км западнее Прилук. С моим предложением он согласился, и мы немедленно стали перебазировать полки на новые аэродромы.

23.9.43. Штаб корпуса удачно разместился в Ковтуновке (15 км юго-западнее Прилук), 90 и 91 гшп — в Прилуках, 451 и 809 шп — в совхозе «Вишнёвый», остальные полки — ещё на старых аэродромах. В ближайшие 2–3 дня весь корпус будет в районе Прилуки, от аэродромов до Днепра — 80–120 километров. Едва один из полков перелетел на аэродром Прилуки, как внезапно появилась шестёрка истребителей противника. Сожгли один Як-7 и ранили 6 человек. Фашисты могли бы нанести более существенный урон, так как наши истребители не успели взлететь, и зенитчики «проспали». Пришлось принять все необходимые меры по укреплению противовоздушной защиты аэродромов.

24.9.43. Сегодня весь день был на КП 40-й армии. Командующий 40-й армией генерал-майор Ф.Ф. Жмаченко понемногу расширяет Букринский плацдарм. Штурмовики помогают передовым частям армии. Сегодня произвели 72 самолёто-вылета. Авияция противника группами по 12–20 самолётов, с небольшими интервалами по времени, бьёт наши переправы через Днепр и войска на плацдармах.

В тот день имел место такой эпизод. Группу штурмовиков на заранее поставленную цель вёл один из опытейших командиров эскадрильи — капитан Василий Фёдорович Зудиллов. Он — ветеран корпуса, ещё до выхода к Днепру совершил 140 боевых вылетов. Не раз приходилось ему отбивать атаки вражеских истребителей, пробиваться сквозь бешеный зенитный огонь, сажать горящий самолёт. Но не было случая, чтобы Василий Зудиллов дрогнул в бою или потерял управление группой. И на этот раз капитан Зудиллов уверенно вёл на цель восьмёрку «Илов». На подходе к моему ПКП он доложил о готовности к работе. Я уже хотел сказать «добро», но вдруг увидел высоко в небе две группы истребителей противника. Их было более 20, а группу наших штурмовиков прикрывали только две пары истребителей. Легко представить, каков был бы результат этой встречи противников в воздухе. Легко связав боем наших

истребителей, противник мог бы обрушить мощный удар по штурмовикам и их всех уничтожить. Такие печальные результаты встречи штурмовиков с сильными группами «мессеров» мы, к сожалению, уже имели. На мгновение стало как-то не по себе, тревожно и жутко. Не медля ни секунды, дал команду: «Зудилов!.. квадрат... встать в круг». — «Не понял, прошу повторить», — отозвался капитан Зудилов и назвал квадрат своей цели. Я снова назвал квадрат, в котором штурмовики должны встать в оборонительный круг, и добавил: «В воздухе — две большие группы «мессеров».

— Всё понял, — наконец-то доложил ведущий группы, и я увидел, как он заложил крутой разворот, а за ним вся группа пошла к позициям наших зенитных батарей, над которыми Зудилов перестроил боевой порядок в оборонительный круг. Вражеские истребители ещё раньше заметили наших штурмовиков. Ох, как заманчива для них была бы эта добыча, как бы они накинулись на «Илы»! Но теперь истребители противника были поставлены в невыгодные условия: атаковать штурмовиков, вставших в оборонительный круг на небольшой высоте, над своей территорией и под прикрытием зениток, они не решились. «Почему “Илы” застряли?» — спросил меня по телефону генерал Жмаченко. Я объяснил ему обстановку в воздухе и заверил, что через 10–15 минут штурмовики будут над целью. Наш расчёт оправдался. Группа «мессеров» ещё минут десять походила над «Илами», попыталась сунуться к ним, но попала под огонь зениток и вынуждена была уйти: кончалось горючее. «Зудилов! Разрешаю работать, цель прежняя», — передал я команду штурмовикам. «Вас понял», — ответил капитан Зудилов. Он вновь построил группу в левый пеленг и повёл её за Днепр громить вражескую группировку, контратаковавшую наши наземные части. И как только «ильюшины» появились в заданном квадрате своей цели, там началась настоящая канонада. Дробно заухали вражеские зенитки, залились лаем зенитные пулемёты. И в этот оркестр влились глухие взрывы бомб, сброшенных штурмовиками. За правобережными крутыми откосами поднимались клубы чёрного дыма. Значит, «Илы» сделали своё дело — горели танки, тягачи, автомобили. «Молодцы гор-

батые, — сообщил мне командарм Жмаченко после того, как «Илы» один за другим, прижимаясь к самой воде, пронесли низко-низко над иссиня-серой гладью Днепра и исчезли за тёмно-зелёным сосновым перелеском. — Лётчики сделали своё дело. Запиши на их счёт: подожгли четыре танка, две самоходки, штук восемь автомашин. А главное, прижали врага к земле. Передайте всем лётчикам большое спасибо от пехоты!» — подвёл итог командующий армией генерал-майор Ф.Ф. Жмаченко. Такая похвала радовала, только радоваться-то не было времени.

Через полчаса от командарма поступила новая заявка: на этом же плацдарме наша пехота никак не могла взять важную высоту, с утра трижды пытались атаковать её, но всё было тщетно. Артиллерийско-миномётные огневые налёты оказались недостаточными. «Нужен сильный удар по высоте с воздуха. На ней не меньше пяти дзотов, на обратных скатах — позиции артиллерии и миномётов», — пояснил командующий. Немедленно связался со штабом. Как всегда, ответил полковник Яроцкий. «Георгий Иванович, доложи наши возможности до конца дня». — «Все возможности?» — спросил он. — «На этот раз все. Очень важно. Не оставляй никаких резервов». Яроцкий связался со штабами дивизий и полков. Вскоре он доложил, что три восьмёрки могут вылететь немедленно. «Хорошо. Выпускай все три группы с интервалом 10 минут. Цель для всех одна: подавить оборону противника на безымянной высоте, квадрат... делать 2–3 захода на цели, всем проходить через мой ПКП».

Вскоре над нашими головами прошли 24 Ил-2, летели они тремя группами, а ведущие, как обычно, по радио доложили о готовности выйти на цель. Всем подтвердил задание. И вновь красnozвёздные «летающие танки» пересекли Днепр и около тридцати минут утюжили безымянную высоту, превращённую врагом в крепкий узел сопротивления. Лётчики сами находили цели — дзоты, огневые позиции артиллерии, миномёты — и с пологого пикирования обрушивали на них бомбы, расстреливали врага из пушек и пулемётов. Одновременно с третьим заходом последней группы штурмовиков наша пехота поднялась в атаку. Высота была взята. Генералу Жмаченко потом передали, а он уже вече-

ром, когда затих бой, пересказал мне, что наши бойцы на этой высоте захватили в плен группу гитлеровцев. Фашисты были «чокнутые» — так метко определили наши пехотинцы психологическое состояние противника после налёта наших штурмовиков. А один из пленных всё время плакал и непрерывно что-то бормотал. Когда прислушались и перевели его бормотание, оказалось, что он повторяет одни и те же слова: «чёрная смерть», «чёрная смерть» — так гитлеровцы окрестили наши славные самолёты Ил-2. Командарм был очень доволен удачно выполненной задачей по расширению плацдарма. Были довольны и мы: помогли пехоте и за весь день не потеряли ни одного самолёта.

Заявки на боевые вылеты штурмовиков от наших армий на Букринском и Лютежском плацдармах стали поступать всё чаще и чаще. Это и понятно: фашистские танки, мотопехота врага рвались к Днепру, стремясь сбросить в реку наши десанты.

Замечательные примеры мужества и отваги показали советские воины на Букринском плацдарме. Вначале это был крохотный пятачок прибрежной земли, на которую 22 сентября 1943 года высадились четыре разведчика из мотострелковой бригады 51-й гвардейской танковой бригады — гвардии сержант И.Д. Семёнов и гвардии красноармейцы В.Н. Иванов, Н.Е. Петухов и В.А. Сысолятин, удостоенные потом звания Героя Советского Союза. Эта четвёрка храбрецов дала возможность переправиться роте автоматчиков, за которой ринулись на Правобережье батальоны и полки 3-й гвардейской танковой армии, возглавляемой генералом Рыбалко. Враг с яростью непрерывно контратаковал храбрецов, занявших Букринский плацдарм. Но наши воины не только успешно отражали контратаки фашистов, но и увеличивали плацдарм в ширину и глубину. 30 сентября он имел уже внушительные размеры: 11 километров по фронту и 6 километров в глубину. Это был уже далеко не «пятачок». На нём к этому времени находились основные силы 27-й и 40-й армий и мотострелки 3-й гвардейской танковой армии. Именно здесь 30 сентября враг ввёл в бой несколько дивизий, в частности 19-ю танковую, 10-ю моторизованную и пехотные дивизии с целью ликвидации нашего плацдар-

ма. Разгорелось ожесточённое сражение, в ходе которого обе стороны понесли значительные потери. Ценой невероятных усилий нашим войскам удалось сохранить за собой Букринский плацдарм, измотать силы врага, а затем предпринять ряд наступательных боёв с целью расширения плацдарма. Не все они были до конца успешными, но свою роль сыграли. Букринский плацдарм был расширен и углублён и приобрёл большое оперативное значение в боях за Правобережную Украину. Плацдарм севернее Киева также расширялся, несмотря на ожесточённое сопротивление врага.

В удержании и расширении Букринского и Лютежского плацдармов наземным войскам активно помогали штурмовики. Частью сил корпус помогал 38-й армии генерал-полковника К.С. Москаленко, которая вела тяжёлые бои за расширение Лютежского плацдарма. Надо признать, что в конце сентября, в дни боёв за расширение плацдармов, напряжение боевой работы авиаторов корпуса не было особенно высоким: в среднем делали 60–70 вылетов в день, были и паузы — когда вылеты сокращались до минимума. Эти дни я использовал для поднятия боеспособности корпуса и личных полётов на Ил-2. Два раза летал на разведку сил противника, противостоящих Букринскому плацдарму, и один раз на север от Киева. Все полёты выполнялись парой Ил-2 с прикрытием шестёрки истребителей. Больших и ценных разведданных мы не привозили, но полёты эти давали мне лично, как командиру корпуса, очень многое — я расширял свои знания театра военных действий и лучше мог представлять себе условия боевой работы штурмовиков в любом районе фронта. Кроме этого много летал на У-2, осмотрел десятки полей, которые с воздуха мне казались подходящими для превращения их в действующие, запасные или ложные аэродромы. Хорошее знание района базирования корпуса, маршрутов боевых полётов штурмовиков, обстановки в районах боевой работы «Илов» наряду со знанием боевых возможностей наших самолётов, базирования и лётно-тактических возможностей самолётов врага крайне необходимо для любого командира авиационного полка. Тем более эти знания необходимы для командира штурмового авиационного корпуса.

8.10.43. Згуровка. За последние три дня провели более двухсот вылетов для взаимодействия с нашими войсками на Лютежском (севернее Киева) плацдарме. Потеряли три самолёта от истребителей и два от зенитного огня. Получили на пополнение полков 50 самолётов и 20 лётчиков. Вчера летал на У-2 в район Бровары и видел с воздуха Киев. На обратном пути меня заметили два «мессера» и пытались атаковать, к счастью, недалеко были позиции дивизиона ЗА, пришлось на малой высоте покрутиться над зенитчиками — зенитчики дали несколько выстрелов и отогнали противника. На 9.10.43 назначено начало операции по расширению Букринского плацдарма с выходом 3-й танковой армии в район Белой Церкви. По моему мнению, операция подготовлена недостаточно — мало авиации, артиллерии и пехоты (27-я и 40-я армии сильно потрепаны). У меня в корпусе всего 120 самолётов. Только что получил телеграмму: «Начало операции переносится на 12.10.43».

9.10.43. Згуровка. Сегодня командующий 2 ВА генерал Красовский вызвал меня к 10.00 к нашей переправе через Днепр, обеспечивающей связь с Букринским плацдармом. В телеграмме была указана площадка для посадки самолётов У-2. Когда без 10 минут десять я произвёл посадку, на площадке был только один самолёт генерала Витрука — командира отдельной 291-й штурмовой дивизии. Мы хорошо знали друг друга и были рады встрече. В мае 1942 года, когда я прилетел в Тамбов для изучения и освоения самолёта Ил-2, там впервые состоялась наша встреча и с тех пор мы поддерживали хорошие отношения. Через пять минут над площадкой появились почти одновременно ещё три самолёта У-2. Один за другим они произвели посадку и подружились к нашим самолётам. Площадка была всего в одном километре от берега Днепра и, по всей вероятности, хорошо просматривалась с западного берега реки. Только генералы Красовский, Головня и Галунов выбрались из самолётов и подошли к нам, как над нашими головами появилась четвёрка «мессеров» и стала с пикирования обстреливать самолёты У-2. Пришлось разбежаться в разные стороны и укрыться в воронках и ямах. «Мессеры» успели четыре раза атаковать и обстрелять нас, пока их заметила шестёрка наших

истребителей из корпуса генерала Галунова, прикрывающая переправу через Днепр. Один самолёт У-2 сгорел, все остальные имели очень много пробоин. Генералы, лётчики и техники от атак истребителей противника не пострадали. Генерал Красовский, вылезая из воронки и обращаясь к генералу Галунову, пытался пошутить: что же это такое делается, нас чуть не убили под прикрытием твоих доблестных истребителей? Ответа не последовало. Шутка не получилась. Все очень хорошо понимали, что собирать генералитет воздушной армии на виду у противника было рискованно.

Через 20–30 минут мы на автомашинах переправились на Букринский плацдарм и прибыли на КП командующего 3-й гвардейской танковой армией генерал-лейтенанта П.С. Рыбалко, чтобы обсудить вопросы взаимодействия авиации с танками во время предстоящего наступления. Генерал Рыбалко, узнав о причинах нашего опоздания, от души рассмеялся: «Пожалуй, это даже полезно, что «мессеры» вас напугали, будете лучше знать, каково бывает под атаками авиации противника. Нам ежедневно приходится иметь дело с самолётами врага, особенно достается переправе».

Командующий был в пропылённой, пахнущей маслом накидке и танковом узловатом шлемофоне. Среднего роста, крепкий, по-танкистски грузный, Павел Семёнович шагал уверенно, будто вдавливая каблуки в землю. Он принадлежал к славной когорте военачальников, выросших за годы советской власти. Юношей с винтовкой в руках шагал по фронтам Гражданской войны, а потом познавал военную науку, командуя взводами и батальонами, учился в академии, учил других. Водил в бой танковые части под Сталинградом, Курском и Харьковом, а теперь вот пришёл со своей гвардейской танковой армией на Днепр. КП армии укрылся в глубоком овраге с отвесными стенами, густо заросшими кустарником. В ямах-укрытиях стояли рации, автобусы, автомашины. Недалеко был замаскирован и бывалый, весь в шрамах и вмятинах, тяжёлый КВ — танк командующего. Приветливо поздоровавшись с прибывшими, Рыбалко склонил крупную, наголо обритую голову над картой и стал нам объяснять обстановку и задачи армии в предстоящей наступательной операции. Коротко задачи авиации

сводились к следующему: надёжно прикрыть переправу и главные силы армии с воздуха, бомбоштурмовыми ударами обеспечить прорыв обороны и ввод танков в прорыв, при развитии успеха уничтожать резервы противника и вести непрерывную разведку дорог, идущих от Белой Церкви к плацдарму.

— О своих возможностях, силах и задачах я рассказал, — отрываясь от карты, заключил генерал Рыбалко, — теперь готов послушать вас. Помощь с воздуха нам очень нужна, очень.

Командарм Красовский доложил о силах нашей авиации: 5-й штурмовой корпус, 5-й и 10-й истребительные корпуса, отдельные штурмовая и бомбардировочные дивизии и дивизия ночников У-2. Всего — 500 самолётов.

— Приличные силы, — удовлетворённо заключил Рыбалко.

— Маловато у нас горючего и боеприпасов... — внёс ясность Красовский.

— Доложу командующему фронтом, — сказал в ответ Рыбалко, — попрошу помощи, думаю, что товарищ Ватутин поможет. Это от себя. А вы тоже со своей стороны жмите на тыловики. Очень прошу вас, товарищи лётчики.

На этом договорились и, после уточнения ряда вопросов с работниками штаба армии, разлетелись по своим местам.

12.10.43. *Згуровка. Началось наступление наших войск с Букринского плацдарма. На главном направлении наступают 27-я и 40-я армии (Трофименко, Жмаченко), в тылок им стоит 3-я гвардейская танковая армия (Рыбалко). Ровно в 7.00 началась внушительная артиллерийская подготовка. Я в это время подлетел к КП 27-й армии на высоте 87 у Городище. Наблюдать артиллерийскую подготовку с воздуха особенно интересно — весь выступ Днепра был окаймлён полукольцом огня, но любоваться этим зрелищем не было времени — через 30 минут появятся первые группы штурмовиков, надо немедленно садиться и организовать их наведение на цели. На моём ПКП старшим в этот день был подполковник Бенюк. Он доложил: связь со всеми точками (радио и телефон) работает нормально. Самолёты противника ещё не появлялись. Над переправой и плацдармом*

патрулируют две шестёрки наших истребителей. С 7.30 и непрерывно в течение дня наши штурмовики, бомбардировщики и истребители буквально висели над полем боя. Авияция противника изредка появлялась парами истребителей (по-видимому, с целью разведки). Только под вечер несколько групп Ю-87 пытались бомбить переправу и наши танки. Бомбили неудачно, с одного захода, а освободившись от бомб, немедленно уходили на запад. Истребители прикрытия на этот раз действовали успешно. Наблюдал падение четырёх горящих Ю-87. В 500–600 метрах от КП упал наш истребитель. Корпус произвёл 239 вылетов, потерял два экипажа. Погиб в бою командир эскадрильи 235 шап капитан С.М. Проценко. Армия произвела около тысячи вылетов. На КП 27-й армии были Ватутин, Хрущёв, Трофименко, Красовский и другие. К 18.00 наши части продвинулись только на 6–8 километров. Местность для наступления очень трудная, она мне напоминала барханы Средней Азии севернее Ашхабада. На КП генерала Трофименко был до 12.30, а затем с разрешения Ватутина перебрался на свой ПКП в районе Кошары, оттуда было лучше наблюдать и корректировать работу штурмовиков.

13.10.43. Згуровка. Вчера на пополнение корпуса прибыло ещё 40 самолётов Ил-2. Сейчас в строю уже 170 самолётов. Самолёты и лётчики есть, но нет горючего. Сегодня дивизия Байдукова не летала совершенно и 48 самолётов недозаправлены после вчерашних полётов. 264 шад произвела 85 вылетов, истребители генерала Лакеева — 92. Потерь нет. Самолётов противника в воздухе не видел. В ночь рации моего ПКП перебрались на западный берег Днепра, а сегодня в 7.00 я впервые сел на У-2 на западном берегу реки у деревни Зарубенцы. В деревне совершенно неожиданно встретил генерал-майора А.А. Етешева, он член Военного совета 40-й армии. Мы с ним вместе перед войной работали в Харькове: он — первым секретарём обкома партии, а я — командиром авиационной бригады, вместе в составе Харьковской делегации были делегатами XIX съезда нашей партии. Приятная встреча, тем более на западном берегу Днепра. Но нас ждали не терпящие отлагательств дела, и мы разошлись, надеясь на новые встречи. Ездил на «виллисе» на КП Рыбалко (высота

215). Вчера на минах подорвались 70 танков. Настроение у командующего неважное, продвижение наших войск приостановлено. Подвоз горючего и боеприпасов для передовых частей чрезвычайно затруднён. Вчера, летая над плацдармом на У-2, я определил местность для наступления как трудную. А сегодня, поездив на автомашине и походив по барханам пешком, я окрестил её как очень и очень трудную, особенно для танков и артиллерии. Можно, конечно, преодолеть и такую местность, но для этого потребуется в 2–3 раза больше людских и материальных ресурсов, чем мы располагаем на плацдарме. Очень неприятно, но надо признать, что на этот раз и фронт, и Ставка ошиблись с направлением главного удара Воронежского фронта. Войскам на плацдарме трудно, а авиация мало чем может помочь. Мало горючего. Как больно переживать такие дни, дни и часы своего бессилия.

14.10.43. Згуровка. Сегодня противник усиленно бомбит переправу и войска на правом берегу. Появляются сильные группы (12–20) самолётов истребителей противника. У нас летают только истребители. За весь день наши войска на плацдарме не продвинулись ни на шаг, уже на второй день наше наступление выдохлось. Ю-87 действуют с больших высот, летают в колонне групп, в группах 10–12 самолётов, в колонне 3–4 группы. Все группы делают по одному заходу, как правило, атакуют с востока и, сбросив бомбы, уходят на запад. В противоположность нашей тактике немцы теперь не висят над полем боя (по-видимому, боятся наших истребителей), а наносят 3–4 массированных удара в день.

16.10.43. Згуровка. Вчера не летали из-за отсутствия горючего. Сегодня бензин начал поступать, но пошли сильные дожди — аэродромы размокают. Вчера войска Южного фронта заняли Запорожье.

17.10.43. Згуровка. Идут дожди. Аэродромы раскисли. Переключил основные усилия на подготовку техники к зиме и на учебные занятия. Лично думаю попытаться обобщить свой боевой опыт в 2–3 статьях. Сегодня начал писать статью «Штурмовая авиация в наступательной операции и управление ею». Когда-то я довольно охотно брался за перо, а сейчас, на фронте, с трудом находишь время, чтобы записать 3–4 строчки в дневник о важнейших событиях дня.

21.10.43. Згуровка. Сегодня 27-я и 40-я армии вместе с 3-й гвардейской танковой армией опять пытаются наступать на Букринском плацдарме. Артподготовка была довольно сильной, авиация произвела более 1000 вылетов, но больших успехов не добились. Трудная местность и сильное противодействие авиации — основные помехи. Противник произвёл более четырёхсот вылетов только в район села Ходоров, где побил много наших танков, артиллерии и людей. Наши истребители вели много воздушных боев, но не сумели надёжно прикрыть войска. Немцы наносили удары как по расписанию — 8, 11, 14, 17 часов и, тем не менее, ни один из этих массированных ударов не был сорван нашими истребителями прикрытия. Мои произвели 287 вылетов, не вернулось 8 самолётов, не менее 6 из них погибли. Мой ПКП в 2 километрах северо-восточнее Ходорова.

23.10.43. Згуровка. Операция на Букринском плацдарме опять закончилась неудачей. Небольшой успех наших войск 21 октября противник сумел ликвидировать 22–23 октября. В Згуровке разместился Маршал Советского Союза Г.К. Жуков и маршал авиации С.А. Худяков. Вечером был у Худякова. Худяков рассказал мне о намерениях Ставки и командования фронта продолжать на Букринском плацдарме демонстрации наступления, а главный удар готовить севернее Киева с Лютежского плацдарма.

Тяжело нам достался Букринский плацдарм, несколько попыток наших армий наступать с него в общем направлении на Белую Церковь с обходом Киева с юго-востока немцы сравнительно легко отбили. Они не жалели сил, несли большие потери, но не пропустили наши 27-ю и 40-ю армии с 3-й гвардейской танковой армией на просторы Правобережной Украины. Но Букринский плацдарм сыграл очень значительную роль в борьбе за Киев. Немцы были убеждены, что русские свой главный удар через Днепр в битве за Киев и освобождение Правобережья будут наносить именно здесь, и они стянули в район Белой Церкви основные свои резервы, несколько ослабив свои войска, защищавшие Киев с севера. Этим и воспользовалась Ставка Верховного Главнокомандования. Было решено сосредоточить силы для главного удара по врагу севернее Киева на Лютежском

плацдарме. Двадцать дней потребовалось нашему командованию, чтобы подтянуть свежие силы, осуществить перегруппировку войск, в частности перебросить танковую армию Рыбалко с Букринского на Лютежский плацдарм, накопить достаточно техники и живой силы на плацдармах. Примером блестящего оперативного искусства является рокировка главных сил Букринского плацдарма — 3-й гвардейской танковой армии и 7-го артиллерийского корпуса прорыва — на Лютежский плацдарм. Она была осуществлена в последние три дня октября. Предстоял более чем двухсоткилометровый марш по Левобережью, почти на глазах противника (в 15–20 километрах от линии фронта и параллельно ей). Части армии покидали Букринский плацдарм ночами, оставив свои работающие на обычном режиме радиостанции и соорудив из дерева и земли макеты танков. Кочующие орудия из 17-й артиллерийской дивизии ещё несколько дней, вплоть до начала наступления на севере, вели огонь по противнику, который и не догадывался, что у него из-под носа русские скрытно увели свои основные силы. Эту выдающуюся операцию манёвра крупных сил удалось осуществить за несколько ночей. Успех её обеспечили скрытность замысла и подготовки, удачные маскировочные мероприятия и плохая погода. Последние дни октября авиация обеих сторон из-за туманов не летала. Этой отлично осуществлённой перегруппировкой непосредственно руководили Н.Ф. Ватутин, А.А. Гречко и П.С. Рыбалко.

Время подготовки новой операции мы использовали с толком: в корпусе в строю было уже больше двухсот самолётов, появились запасы горючего, боеприпасов, и когда началась битва за Киев, мы смогли должным образом помочь наземным войскам. Военные историки изучают и будут изучать Киевскую операцию как замечательный пример стратегического руководства нашего командования, сумевшего обмануть врага в выборе направления главного удара. Гитлеровцы до самого начала нашего наступления были уверены, что основные силы русских, предназначенные для овладения Киевом, застряли на Букринском плацдарме. А с нашей стороны делалось всё возможное, чтобы именно в этом враг был уверен. В этой обстановке корпус получил

задачу накапливать силы, немного летать на взаимодействие с войсками, оставшимися на Букринском плацдарме, и готовиться всеми силами помочь наступлению 38-й и 60-й армий совместно с 3-й гвардейской танковой армией на Киев с Лютежского плацдарма.

В те дни я несколько раз летал на Лютежский плацдарм, где установил личный контакт с командующими наземными армиями генералами Кириллом Семёновичем Москаленко (38-й армия) и Иваном Даниловичем Черняховским (60-я армия). С ними меня впервые сводили военные пути-дороги. Оба произвели на меня впечатление отличных командующих. Забегая несколько вперёд, могу сказать, что генерал Черняховский проявил в этой операции исключительные способности полководца, его армия очень успешно громила врага и, признаюсь, так быстро продвигалась вперёд, что мы, лётчики, отставали от её передовых частей. Вскоре генерал Черняховский был назначен командующим одним из фронтов. В роли командующего фронтом он показывал образцы руководства войсками и погиб как герой в одном из боёв. Вспоминая о генерале Черняховском, я жалею о том, что с этим замечательным человеком у меня были только три короткие встречи.

Иначе сложилась судьба генерала Москаленко. Он также один из выдающихся героев Киевской и многих других наступательных операций Красной Армии. После войны он был командующим Московским военным округом, получил звание Маршала Советского Союза, командовал Ракетными войсками стратегического назначения, и в этот период его деятельности мы часто встречались. 12 апреля 1961 года мы вместе провожали на космодроме в первый полёт первого космонавта планеты Юрия Алексеевича Гагарина. В настоящее время Маршал Советского Союза, дважды Герой Советского Союза К.С. Москаленко сохраняет завидную работоспособность и ведёт очень энергично ответственную работу в качестве главного инспектора Министерства обороны СССР.

С генералом Рыбалко мы были уже старые знакомые. С каждой из армий отдельно были составлены планы взаимодействия. На первый день операции корпус помогал об-

щевойсковым армиям в прорыве обороны противника, обеспечивал ввод в прорыв 3-й гвардейской танковой армии и дальше содействовал её продвижению в глубине обороны противника. Киевское направление прикрывала крупнейшая группировка вражеских войск в составе 27 дивизий, из которых 5 были танковые. Наземные войска врага прикрывал его 4-й воздушный флот, имевший 665 самолётов, прекрасно устроенный на хороших аэродромах Правобережья. Лютежский плацдарм называли «пяточком» потому, что он был невелик по размерам. Но к концу дня 2 ноября на нем сосредоточилось огромное количество войск, техники и разных командных и наблюдательных пунктов. Западнее Новых Петровцев был оборудован командный пункт командующего 1-м Украинским фронтом генерала Н.Ф. Ватутина, рядом с ним — НП генералов К.С. Москаленко и П.С. Рыбалко. В сотне метров разместился КП командующего 2-й воздушной армией генерала С.А. Красовского, а рядом с ним — моя «ячейка» управления. Как в пословице: «В тесноте, да не в обиде».

Наступило хмурое туманное утро 3 ноября 1943 года. В 8 часов утра загрохотали орудия, миномёты, рванули залпы «катюш». Мимо наших командных пунктов прошло несколько танковых рот. На бортах машин белой краской был написан боевой призыв: «Даёшь Киев!» Танки спустились в низину, прогромыхали к переднему краю, достигли невысоких холмов и скрылись в тумане. Туман для наступающих войск — это хорошо и плохо. В то утро ни один вражеский самолёт не взлетел и враг с воздуха не мог видеть, что творилось на плацдарме. Это хорошо. А плохо потому, что утром мы тоже не летали. Только к одиннадцати часам дня, через три часа после начала артподготовки, туман стал рассеиваться, видимость улучшилась, и мы начали боевые вылеты. Группы «Илов» пересекали Днепр, разворачивались над нами и шли в сторону Киева. Выше них, цепляя крыльями за космы серых облаков, летели пары «Яков», шли девятки пикирующих бомбардировщиков Пе-2.

После первого боевого вылета вскоре вновь повели в бой свои эскадрильи наши испытанные ведущие В.Ф. Зудиллов, И.Л. Могильчак, З.И. Макаров, Г.Т. Береговой, Н.Н. Пав-

ленко, Г.Ф. Филиппов, Н.В. Красновский и другие. В этот день особо отличился лётчик И.И. Ермаков. Его группа за день совершила три боевых вылета и уничтожила 13 вражеских танков и более 30 автомашин. Лётчики 2-й воздушной армии сделали 3 ноября более 900 самолёто-вылетов. Они готовы были дать до двух тысяч полётов, но до 11–12 часов дня мешала погода, особенно бомбардировщикам и истребителям. Штурмовики произвели 315 вылетов. Хочется показать мастерство и сметку лётчиков-штурмовиков группы Василия Зудилова, их стремление нанести врагу как можно больший урон вот на каком примере. Зудиллов привёл группу точно в заданный район. Вслед за ведущим самолёты последовательно один за другим входили в пологое пикирование, сбрасывали бомбы на цель, затем огнём пушек и пулемётов поражали вражеские позиции. Вдруг Зудиллов заметил вражеские танки, изготовившиеся для контратаки. «Квадрат ... вижу группу танков. Больше десяти. Разрешите «обработать»?» — услышал я по радио запрос Зудилова.

Район, указанный Зудиловым, был несколько в стороне от заданных целей. Я позвонил по телефону командарму Москаленко и доложил об обнаруженных танках врага. Тут же услышал указание: «Нанесите удар, сорвите контратаку танков». — «Зудиллов, по танкам два захода...» — немедленно передал я команду в эфир. «Есть... Мы уже над ними. Вижу кресты. Атакую».

Группа Василия Зудилова дважды атаковала танки, забросала их ПТАБами и расстреливала из пушек и реактивными снарядами. Танки врага остановились, израсходовав весь боезапас, «Илы» ушли. По плану через несколько минут над моим КП проходила очередная группа самолётов, вёл её Иван Могильчак. Я перенацелил и эту группу на танки, обнаруженные Зудиловым. Вражеские танкисты, переведя дух после удара по ним группы Зудилова, вновь двинулись дальше, но в этот момент их засыпали бомбами лётчики группы Могильчака, шесть бронированных машин загорелось, контратака врага была сорвана. Я ещё слушал доклад Могильчака по радио о результатах атаки, когда позвонил генерал Красовский и приказал явиться на КП фронта.

На КП фронта рядом с блиндажом в окопах стояла группа генералов: Г.К. Жуков, Н.Ф. Ватутин, Н.С. Хрущёв, С.А. Красовский, К.С. Москаленко, П.С. Рыбалко и о чём-то оживлённо беседовала. Подходя ближе, я услышал недовольный голос маршала Жукова, он упрекал Москаленко и Рыбалко в том, что они не знают, где сейчас их передовые части, и требовал немедленно уточнить линию соприкосновения с противником. Увидев меня, Жуков немедленно спросил: «А какие у тебя сведения о наших передовых частях, где наши танки, где работают твои штурмовики?» Я доложил, что после прохода наших танков через боевые порядки пехоты, примерно в 12.30 все группы штурмовиков бьют резервы и контратакующие части противника, и показал на карте район, где по танкам били лётчики групп Зудилова и Могильчака. «Слава богу, — сказал Жуков, — хоть одна достоверная весточка поступила. Но этого мало, я хочу знать: на сколько километров и в каких направлениях продвинулись наши танки?» После этого я услышал ошеломивший меня приказ: «Генерал Каманин, садитесь на самолёт и уточните: как глубоко наши танки продвинулись в глубь обороны противника? — Маршал показал на карте хорошо знакомую мне основную дорогу движения танков и добавил: — На территорию противника не залетать!»

Не залетать... А как определишь: где начинается и где кончается территория противника? Я очень хорошо знал, что Рыбалко категорически требовал от своих танкистов не втягиваться в борьбу с мелкими подразделениями противника, стремительно продвигаться вперёд, обходя узлы сопротивления и круша штабы, связь, тылы и резервы. Это значило, что далеко в тылу передовых наших танковых частей оставалось немало гитлеровцев и целых подразделений, уничтожением которых и очищением территории занималась пехота. А для уничтожения самолёта У-2 достаточно одной автоматной очереди. Эти и другие мысли мгновенно пролетели в голове. «Есть не залетать на территорию противника!» — ответил я внешне спокойно маршалу, демонстративно чётко повернулся и пошёл к самолёту. Все присутствовавшие молчали. Я убеждён, что Красовский и все другие генералы понимали не хуже меня всю

нелепость и опасность приказа маршала. Но приказ есть приказ, его надо выполнять.

Я подходил уже к самолёту, когда меня догнал запыхавшийся майор и доложил: «Товарищ генерал, я из разведотдела фронта. Мне приказано лететь с вами, точнее, мне приказано выполнять полученное вами приказание с лётчиком Ивановым, а вам маршал приказал вернуться на КП фронта». Это второе приказание было ещё более нелепо. Я собирался лететь один, а теперь полетят двое. За два года боевой работы я сотни раз садился и взлетал на самолёте У-2 в одном-двух километрах от линии фронта, хорошо знал все признаки обнаружения своих войск и войск противника, у меня была некоторая уверенность выполнить приказ и вернуться целым. Но вот приказ изменён. Лететь должен Иванов. Иванова я знал мало, он прибыл к нам в эскадрилью связи в сентябре прямо из госпиталя. В воздушном бою был тяжело ранен, врачи пока не разрешали ему летать на боевых самолётах, и он временно летал на У-2. За успехи в боевой работе Иванов был награждён орденами Ленина и Красного Знамени. Я подробно объяснил Иванову задачу, поставленную маршалом, рассказал, как, по каким признакам отличать наши части, и категорически запретил заходить на территорию противника глубже 10 километров от исходного положения наших войск. По данным штурмовиков к этому времени танки углубились на территорию противника на 26 километров, а пехота — на 10–12. Капитан Иванов понимал всю опасность задания, но был спокоен, и его последними словами были: «Всё ясно, товарищ генерал, сделаю всё возможное. Прощайте!» Когда самолёт заруливал на точку взлёта, майор-разведчик помахал мне рукой из задней кабины самолёта. Самолёт взлетел и на высоте 50–60 метров взял курс на юг, туда, куда непрерывными колоннами уходили наши войска. Вернувшись на КП фронта, я застал там только генерала Ватутина и Красовского. Оба тягостно молчали. Ватутин задал только один вопрос: «Когда он возвратится?» — «Через 30–40 минут, не больше, до противника — 15–20 километров», — ответил я. Но прошёл час, два, наступила темнота, а экипаж У-2 в составе капитана Иванова и майора-разведчика, фамилию которого я так и не

узнал, не вернулся. Больше того, они не вернулись совсем, и мы ничего не узнали о месте и причине их гибели. После освобождения Киева мы очень тщательно обследовали район предполагаемого падения самолёта Иванова. Десятки раз над этим районом летали самолёты У-2 со специальной задачей — обнаружить обломки самолёта. Специальная команда от эскадрильи связи исколесила весь район на автомашине, опрашивали солдат, местных жителей, пленных — всё было тщетно. Прошло 35 лет, а мы и до сих пор ничего не знаем о гибели этого экипажа самолёта.

Уже после взятия Киева Красовский рассказал мне о причинах изменения приказа маршала Жукова о моем полёте на разведку переднего края своих войск. Оказалось, что за полчаса до того, как маршал приказал мне лететь на разведку, на КП фронта по срочному вызову прилетел сотрудник СМЕРШа нашего корпуса подполковник Воробьёв. Воробьёв слышал приказ маршала и, когда я направился к самолёту, смело подошёл к маршалу и сказал: «Товарищ Маршал Советского Союза, цель не оправдывает средства. Вы посылаете в очень опасную разведку генерала, командира корпуса, Героя Советского Союза, депутата Верховного Совета, а выполнить этот разведывательный полёт может любой лётчик. Если разрешите, я готов лететь в разведку вместо генерала Каманина с лётчиком Ивановым». Маршал, как утверждал Красовский, несколько опешил от «дерзости» подполковника Воробьёва и собирался с ним «поговорить», но в разговор вмешался Н.С. Хрущёв: «Георгий Константинович, наверное, целесообразнее послать Иванова вместо генерала Каманина». Его поддержал генерал Ватутин и добавил, что он даст опытного разведчика. Маршал был раздражён всем этим вмешательством и, уходя в блиндаж, сказал: «Хорошо, пускай летит Иванов с разведчиком, а Каманина вызовите сюда». Прошло много лет, а я до сих пор, когда вспоминаю Киевскую наступательную операцию, не могу забыть этот эпизод. Какой-то неприятный осадок поднимается из глубин памяти, чувство вины перед неоправданно погибшим экипажем, неудовлетворённость собой — по-видимому, я не всё сделал, чтобы предотвратить напрасно пролитую кровь двух офицеров.

4.11.43. *Весь день стоял туман. Авиация обеих сторон не летала. С большим трудом и риском на самолёте У-2 добрался из Згуровки на плацдарм. С рассветом наши передовые части обнаружили отход противника и к 10.00 заняли северную окраину Приорки, полностью дачи Пуца-Водица и Мостище.*

Был опять на КП фронта. Там атмосфера приближающейся большой победы. Жуков, Ватутин, Хрущёв, Красовский и другие генералы необычно оживлены, ведут разговоры о скором освобождении Киева. С разрешения Красовского я свой ПКП (четыре автомашины, два офицера и человек двадцать солдат) отправил на КП танковой армии Рыбалко, который к этому времени обосновался уже в районе дач Пуца-Водица. Красовский уточнил задачу корпусу: всеми силами содействовать продвижению танковой армии, на дорогах Киев — Житомир и Киев — Васильков бить отходящие части противника и не допускать подхода резервов к Киеву с юга и запада.

5.11.43. *Сегодня эскадрильи корпуса сделали 344 боевых вылета. На цели выходили на высоте 100–200 метров и успешно били отходящие колонны. Какая-то дальнобойная батарея врага до поздней ночи систематически обстреливала ПКП, ближайшие снаряды разрывались в 50–100 метрах от наших радиостанций, но гул сражения постепенно уходил на юг, стрельба прекратилась, туда же на юг шли бесконечные вереницы автомашин, танков, орудий и повозок.*

Участники боёв за Киев никогда не забудут ночь на 6 ноября 1943 года. Не забудут потому, что в эту ночь никто ни на час не сомкнул глаз. Всё было в движении. К утру ПКП корпуса переехал в Святошино (улица Пушкина, 80). Вся дорога была забита транспортом, три раза приходилось укрываться в канавах от бомб врага. Многие дома в Святошино и Беличах горели, на дорогах подбитая техника, убитые и раненые. Ночью в городе раздавались автоматные очереди, взрывы мин и снарядов. Шёл бой на улицах. К 4 часам утра 6 ноября сопротивление врага в Киеве было полностью сломлено и над столицей Украины взвилось знамя освобождения. Киев освобождён! Таков был наш подарок Родине в канун годовщины Великого Октября. Мо-

сква 6 ноября 1943 года в 18.00 в честь славной победы — освобождения Киева салютовала войскам 1-го Украинского фронта из 324 орудий. За отличные боевые действия в борьбе за освобождение Киева Верховный Главнокомандующий объявил войскам 1-го Украинского фронта благодарность, а соединениям, освобождавшим Киев, присвоил наименование Киевских. В числе соединений, удостоившихся этого наименования, были обе штурмовые дивизии нашего корпуса — 4-я гвардейская и 264-я.

Вечером 6 ноября вместе с начальником штаба полковником Г.И. Яроцким, начальником политотдела полковником Н.Я. Кувшинниковым и главным инженером корпуса генерал-майором инженерно-авиационной службы Г.П. Лешуковым мы обсудили вопрос о представлении к наградам наиболее отличившихся офицеров и бойцов корпуса. Через некоторое время мне доставило большое удовольствие поздравить с присвоением звания Героя Советского Союза наших славных капитанов Василия Зудилова, Зосима Макарова и Ивана Могильчака, а многих других авиаторов корпуса — с награждением орденами. Подвели некоторые итоги работы корпуса в Киевской операции. Всего было произведено 3020 самолёто-вылетов. Уничтожено 208 танков и самоходных орудий, 1445 автомашин и автоцистерн, 300 орудий и миномётов, взорвано 43 склада горючего и боеприпасов, убиты тысячи гитлеровцев.

Вечером 7 ноября провели торжественное собрание работников штаба корпуса, роты и эскадрильи связи, посвящённое годовщине Октября. У нас в гостях был начальник штаба ВВС маршал авиации С.А. Худяков. От имени маршала авиации А.А. Новикова он объявил благодарность всему личному составу корпуса, поздравил с присвоением дивизиям почётного наименования — Киевских и намекнул на возможность присвоения корпусу гвардейского звания. После торжественной части была художественная самодеятельность. Очень хорошо пели, декламировали стихи, танцевали девушки из роты связи. Сын Аркадий неплохо играл на баяне. Неожиданно для всех отлично пели офицеры штаба: Дубинский, Гаврилов, Мисюль, Сапрыкин, Попов. Самодеятельность всем понравилась, приятно было хоть на часок

оторваться от непрерывных полётов и боёв. Над Киевом реяло знамя свободы. Столица Украины начала залечивать раны войны. Вновь ожил крупнейший политический центр страны, важнейший промышленный город, крупный узел железных дорог, речной порт. А нам, войскам 1-го Украинского фронта, вместе с войсками других фронтов предстояло дальше на запад гнать ненавистного врага, полностью освободить родные земли и народы Европы от фашистского порабощения, добивать гитлеровцев в их логове.

6

Над Правобережной Украиной

Пенные воды седого Днепра остались позади, мы прочно обосновались на Правобережье и без длительных пауз развивали наступление. Десятки городов и сотни сел Правобережной Украины зимой 1943—44 года стали свободными от немецко-фашистских захватчиков. Нелегко давались нам шаги наступления. На всю жизнь запомнилась та зима тем, кто воевал с врагом. Небо, плотно забитое свинцовыми тучами, нависшими над Украиной, туманы, изморозь и мокрая пурга — вот типичная картина погодных условий с декабря по март. Советские воины вдосталь помесили осеннюю и зимнюю грязь. Дороги превратились в сплошное месиво из липкого чернозёма, в котором буксовали и вязли даже тягачи. Местные деды говорили, что они не помнят на своём веку ни такой «дюже слякотной осени», ни такой «поганой зимы». И всё же советский солдат шёл на запад, а наша авиация работала с раскисших аэродромов. Лётчики с большим трудом и риском поднимали самолёты с размякшего грунта аэродромов. Было несколько случаев, когда взлетавшие самолёты, из-за резкого торможения грязью, переворачивались и загорались. На глазах всего личного состава аэродрома сгорали товарищи-лётчики. А взлетать иногда до зарезу было нужно, и друзья только что погибших экипажей повторяли взлёты. Вот мои короткие записи из дневников тех дней:

9.11.43. Згуровка. Идут дожди. Аэродромы размокли. Наши части вышли на реку Здвиж, заняли Фастов, Гребенки и Обухов. По разведданным 3-й гвардейской танковой армии вчера в район Бердичева прибыла из Франции 25-я танковая дивизия немцев, имеющая в своём составе 250 танков, 80 из них «тигры».

17.11.43. Згуровка. Наши взяли Житомир и подошли к Коростеню. Погода отвратительная. Туманы, морось, низкая облачность. Боевые самолёты не летают. Даже на У-2 иногда совершенно невозможно добраться до аэродромов. Противник юго-западнее Фастова и восточнее Житомира начал контратаки и имеет некоторый успех. Наш марш на Житомир, при необеспеченности левого фланга, я считаю увлечением, расплата за увлечение уже начинается и может быть тяжёлой. Сейчас наш выступ за Днепром принял форму прямоугольника размером 150 на 150 километров. Фланги выступа открыты. Особенно опасен левый фланг фронта. В районе Житомира, Фастова, Белой Церкви враг имеет довольно крупные силы и с юга и запада возможны сильные контратаки. Наши армии на Правобережье не обеспечены авиацией, из всех соединений 2-й воздушной армии только 5-й истребительный корпус на правом берегу, а вся остальная авиация сидит на аэродромах левого берега. Мосты через Днепр разрушены, подвоз горючего и боеприпасов затруднён. В последние дни бои идут без участия авиации с обеих сторон. Летаем редко и чаще всего одиночными самолётами и парами.

21.11.43. Кулажинцы. Два дня тому назад штаб корпуса перебазировался в Кулажинцы. 264 шад — Бровары и Гоголев, 4 гшад — Недра и Козлов. Оправдались мои самые худшие предположения — наши отдали Житомир и отходят на север и восток от него. Блестящая Киевская операция замарана детским увлечением на запад. Сейчас в верхах излишне паникуют, боятся даже за Киев. Предполагавшийся переход штаба 1-го Украинского фронта и штаба 2-й воздушной армии в район Киева временно отложен. Я думаю, что нет оснований паниковать, но нужно признать, что мы сами себе портим успех. Нет твёрдости в решениях, а иногда и излишне много медлим с решениями. Например, полки моего

корпуса сидят в 160–200 километрах от района основных боёв, а пересадить их ближе нельзя, потому что по «плану» мои очередные аэродромы в районе Белой Церкви, ну а Белую Церковь противник отдавать не хочет. Приходится сотни километров летать параллельно линии фронта и тратить на это основное горючее и время. Дважды просил Красовского дать аэродромы севернее или северо-западнее Киева — получал отказ. Погода мерзкая — дожди, туманы, изморозь, мокрый снег — все приметы затянувшейся осени.

1.12.43. Кулажинцы. Все контратаки немцев отбиты. За последние 4–5 дней линия фронта замерла у Черняхова, Радомышля, восточнее Брусилова, западнее Фастова и южнее Василькова. Противник стягивает много танков в район Белой Церкви, к Житомиру и Коростеню. Вся вторая половина ноября — дожди, туманы, слякоть, грязь. Многие аэродромы раскисли. Активность авиации обеих сторон резко спала. Главная задача сейчас — восстановление железнодорожных мостов через Днепр и подготовка аэродромов на правом берегу. Без этого наше дальнейшее продвижение на запад не обеспечено и даже опасно.

7.12.43. Требухов. Сегодня штаб корпуса разместился в селе Требухов. До нас здесь размещался штаб фронта. Село большое и внешне почти не пострадавшее от немецкой оккупации и боёв. Выпал первый снег, покров достигает 15–20 сантиметров. Температура уже более двух недель держится от 0° до -2°. Линия фронта без изменений. Налаживаем командирскую учёбу в частях и штабах. Восстанавливаем израненные самолёты, тренируем молодых лётчиков.

12.12.43. Требухов. Немецкие контратаки продолжают-ся. За последние дни врагу удалось ещё дальше оттеснить нас от Житомира на северо-восток (Брусилон, Радомышль, Малин, Коростень). Сегодня погода была сносной. Мои сделали 130 вылетов. Потеряли 4 самолёта. Противник оказывал сопротивление своей истребительной авиацией, особенно в районе Белой Церкви. Иногда приходится прикрывать штурмовиков истребителями один к одному. Наши успешно продвигаются на юге, но эти успехи соседа ещё не чувствуются на нашем фронте. На остальных фронтах — затишье. Контратаки немцев остановлены на берегах рек Тетерев

и Ирша. Против 1-го Украинского фронта немцы держат 16 пехотных дивизий, 10 танковых, одну мотомеханизированную и одну десантную дивизии. Кроме того 400 самолётов бомбардировщиков и 150–200 истребителей. Силы нашего фронта также прибывают, пополняются и авиачасти. В корпусе — 172 штурмовика и 69 истребителей (дивизия генерала Лакеева).

18.12.43. Требухов. Сегодня в Киеве генерал Красовский собрал командиров корпусов и отдельных дивизий. Речь шла о подготовке наступления армиями нашего фронта. К 21.12.43 заканчивают сосредоточение и подготовку 13-я, 60-я, 1-я, 18-я, 38-я, 40-я, 27-я армии, а также 1-я и 3-я гвардейская танковые армии. Я считаю, что этих сил вполне достаточно, чтобы отбросить противника за Житомир, Бердичев, Белую Церковь и соединиться за Днпром с правым флангом 2-го Украинского фронта. Мой корпус будет взаимодействовать с 18-й общевойсковой и 3-й гвардейской танковой армиями. Разработанную мной операцию 5-го штурмового и 10-го истребительного корпусов против Белоцерковского аэродромного узла командующий утвердил. Ждём погоды и за день до начала наступления на земле попробуем поколотить авиацию противника на аэродромах.

21.12.43. Требухов. Сегодня в газетах опубликован новый текст гимна Советского Союза. Променяли Слона на Моську. Вместо захватывающих дух слов «Вставай, проклятьем клеймённый, весь мир голодных и рабов» и т.д. ... «знамя советское, знамя народное... и Великая Русь». Распустили Коминтерн, создали «священный» союз наций, сменили гимн, надели штаны с лампасами... откровенно говоря, мне не нравятся эти перемены. Какие ещё новшества, а вернее, что ещё на очереди к воскрешению из мёртвых?

24.12.43. Требухов. Сегодня началось новое наступление войск 1-го Украинского фронта. Весь день идёт дождь, видимость меньше километра, авиация не сделала ни одного вылета. Я два раза пытался вылететь на КП 3-й гвардейской танковой армии и оба раза возвращался из-за обледенения самолёта и очень плохой видимости. К 11.00 наши продвинулись на 3–4 километра и заняли более десятка населённых пунктов. Вечером ко мне заехал подполковник Д.К. Лешко

(друг по академии). Вспоминали друзей по учёбе в Академии им. Жуковского: Матвея Шельганова, Бориса Пивенштейна (примечание М. Каманиной), Николая Сутягина, Николая Малышева и других. Лешко работает заместителем командира корпуса ПВО (штаб — в Киеве, командир корпуса — генерал С.Г. Король). По словам Лешко, все лётчики ПВО настроены против разделения истребительной авиации на авиацию ПВО и фронтовую. Эти настроения естественны, лётчикам ПВО хочется летать и бить врага, а они вынуждены днями сидеть и ждать, когда появятся бомбардировщики противника. Я считал и считаю, что разделение авиации на ВВС, авиацию ПВО и АДД — дело неумное. Дробление силы, особенно военных сил, никогда не оправдывалось.

25.12.43. Требухов. Наступление развивается успешно. Первая и третья гвардейская танковые армии вошли в прорыв в районе Брусилова. Обидно, что авиация не работает. Весь день идёт мокрый снег, изморозь, самолёты обледеневают. Высота облачности 30–50 метров, видимость менее 500 метров. Наша помощь очень необходима танкистам. Из района Житомира возможны сильные контратаки.

28.12.43. Требухов. Успехи продолжаются. Наши подошли к Житомиру, в 20 километрах от Бердичева и в 15 км от Казатина, а также обходят с запада Белую Церковь. Погода несколько улучшилась. Два дня был на КП третьей гвардейской танковой армии (Рыбалко). За два дня сделали 136 вылетов, летали одиночными самолётами и парами. Противник в воздухе не появлялся. Сегодня на станции Бровары по поручению командующего воздушной армией встречал начальника Военно-Воздушных сил СССР маршала авиации А.А. Новикова. С Новиковым я уже два раза встречался в Москве, на фронте это первая встреча. Маршал хорошо знает обстановку на нашем фронте. Работой корпуса он доволен, обещал «подбросить» самолётов и побывать в дивизиях. В группе офицеров ВВС, приехавшей вместе с маршалом, я встретил майора Анисимова, когда-то он был техником моего самолёта, а после окончания Академии им. Жуковского работает в Инспекции ВВС. Анисимов привёз из Москвы письмо от моего младшего сына. Лёва пишет, что он — отличник учёбы, недавно его приняли в пионеры. Пере-

даёт привет от бабушки Ольги и от деда Михаила. Пишет, что скучает по матери и брату и просит Аркадия писать ему хоть раз в неделю. Мой адъютант — жена Мария Михайловна сидела и плакала над письмом сына. Ей очень хотелось быть рядом с младшим сыном в Москве и ещё больше не хотелось оставить на фронте без «присмотра» и помощи мужа и старшего сына Аркадия — лётчика эскадрильи связи. Полгода работает Мария Михайловна адъютантом командира корпуса и образцово помогает мне и начальнику политотдела полковнику Н.Я. Кувшинникову по работе среди женщин, а их в корпусе около пятисот. Женщины работают связистками, диспетчерами, мотористами, вооруженцами, много их в штабах и подразделениях тыла, а несколько девушек даже летают воздушными стрелками. На войне, как и в мирное время, без женщин не обойтись.

29.12.43. Васильков. Сегодня штаб корпуса, штаб 4 гшад, 91-й и 92-й гшад перебазировались в Васильков. От Василькова до линии фронта всего 13 километров. Какая-то дальнобойная батарея немцев методически днём и ночью ведёт огонь по городу и аэродрому. 60–70 снарядов ежедневно попадают в аэродром, но урон от них небольшой: разбит один самолёт и три человека раненых. С помощью артиллеристов и воздушной разведки мы точно засекли позицию батареи. Командиру 235 шад майору В.Н. Корякову я приказал послать для уничтожения батареи лучшую пару штурмовиков-снайперов. Сегодня с 11.00 батарея молчит. Коряков доложил, что батарея полностью уничтожена, летал ведущим пары молодой, но очень талантливый (слова командира полка) лётчик — лейтенант Василий Гамаюн. Приказал оба экипажа представить к наградам. Штаб корпуса разместился на южной окраине города, рядом с малым кожзаводом. До 14.00 летали только разведчики погоды и лучшие пары. К концу дня выпустил по танкам противника восемь групп. Потерь нет. Получил от генерала Шадского (Управление кадров ВВС КА) телеграмму. Москва забирает генерала Байдукова, полковника Бенюка и майора Слуцкого. Очень жаль расставаться с Георгием Филипповичем Байдуковым — он отлично командовал 4-й гвардейской штурмовой авиационной дивизией. Жаль отпускать и полковника Вла-

димира Фёдоровича Бенюка — талантливый штабист. Но протестовать против их перевода не могу — оба переводятся на более высокие должности, а я всегда руководствовался принципом — смело выдвигать на высшие должности наиболее талантливых офицеров. Байдукова мне пока заменить некем. Заместитель Байдукова — подполковник И.Д. Лахно не справится с дивизией. Буду поближе присматриваться к командирам полков, вероятно, одного из них можно будет выдвинуть. По возрасту они почти все мои ровесники, но полками командуют меньше года.

31.12.43. Васильков. Обстрел не возобновляется. Гамаюн, по-видимому, действительно мастер штурмовых ударов. До 14.00 густой туман. Во второй половине дня произвели одиночками и парами всего 15 полётов. Вечером в Москве выступал М.И. Калинин. Он поздравил всех с наступающим Новым годом и объявил о взятии нашими войсками Житомира, Бердичева и полуокружении Белой Церкви. Новый год встречали в офицерском собрании корпуса. Вечер прошёл отлично. Полковник Кувшинников умеет, оказывается, не только агитировать, воспитывать и поднимать боевой дух воинов, но и обладает абсолютным нюхом на таланты. Один из молодых солдат тыла, как настоящий артист, прочитал всем понравившиеся стихи о гитлеровской государственной машине:

Часы пока идут,
И маятник болтается,
И всё как полагается,
Но в них ослабла главная пружина,
Испорчен ход, скрипит машина...

Связистки и офицеры штаба много и хорошо пели, танцевали, читали стихи, распевали частушки.

1.1.44. Васильков. Каждую ночь нас навещает немец, хата довольно часто вздрагивает от разрывов бомб. Вот и сейчас над головой гудит «Хейнкель-111». Вчера мне принесли документы, ордена, карты со сбитого 30.12.43 южнее Василькова Хе-111. Так что их прогулки над нашими головами иногда обходятся дорого. Противник крепко держится за Белую Церковь. Сегодня мои сделали в район Белой

Церкви 209 вылетов, но наземные войска успеха не имели. Сегодня 4 гшад полностью перебралась в Васильков и Жуляны, 264 шад перелетает в Веприк и Бышев. Истребительная дивизия Лакеева перебазировалась на Правобережье на 2–3 дня раньше штурмовиков.

2.1.44. Васильков. В 9.30 поднявшись в воздух, в 25–30 км на юго-запад от Василькова я встретил непроходимую стену вьюги, видимости никакой, вьюга быстро двигалась в сторону аэродромов корпуса. Я знал, что несколько групп уже в воздухе и десятки самолётов готовятся к взлёту. Взвесив всю опасность, грозившую штурмовикам, я немедленно вернулся в Васильков и по радио передал приказ: немедленно прекратить все взлёты, взлетевшим самолётам вернуться на аэродромы. Когда я передавал этот приказ, 64 самолёта Ил-2 и 31 истребитель были уже в воздухе. Все группы приказ по радио приняли и возвратились. Большинство самолётов производили посадку уже в условиях пурги при видимости менее 500 метров. Я был готов к очень тяжёлым потерям, но быстро и энергично принятые меры обеспечили сравнительно благополучный исход. Только 90 гшад имел одну катастрофу и один без вести пропавший самолёт. Погода очень неустойчива. Снег, дождь, туманы, температура крутится около 0°.

Сегодня вызывал к себе командира 264-й дивизии полковника Е.В. Клобукова, очень крепко его предупредил. На днях он отмочил такой номер. Штаб воздушной армии передал приказ: подготовить восемь групп штурмовиков, самолёты держать в 10-минутной готовности к взлёту, цель — танки, место цели и время взлёта получите дополнительно. Каждой дивизии я приказал держать в 10-минутной готовности к взлёту по шесть групп штурмовиков. Когда мы получали и передавали дивизиям этот приказ, погода была очень плохой и вероятность вызова штурмовиков почти равнялась нулю. Через 40 минут от дивизий поступил доклад о готовности самолётов к взлёту. Штаб корпуса подтвердил распоряжение: «Ждать!» Прошло два часа, команды на вылет не было. Погода медленно улучшалась. И вдруг приказ — вылетать! Передали команду в дивизии. Прошло 15–20 минут, и от 4-й гвардейской поступил доклад: взлетело шесть групп. На все запросы штаба корпуса 264-я дивизия отвечала: готовятся

к взлёту, сейчас будут взлетать, вырывают и т.д. Прошло тридцать минут с момента передачи приказа о взлёте, но ни один самолёт от 264-й дивизии не поднялся. Об этом мне с возмущением доложил полковник Яроцкий. Связался по телефону со штабом дивизии, к телефону подошёл начальник штаба подполковник Иванов. На мой вопрос, где командир дивизии, Иванов ответил: был всё время в штабе, час тому назад уехал на аэродром, но пока на аэродромах его нет. Почему не взлетаете? Иванов немного замялся, а потом доложил: самолёты готовы к взлёту, бомбы подвешены, моторы прогреты, но на аэродромах нет лётного состава, более часа тому назад весь лётный состав куда-то уехал во главе с командирами полков. Я был поражён, впервые в корпусе я столкнулся с фактом невыполнения приказа. И кем? Командиром дивизии и командирами полков! До наступления темноты было немного более часа. Я запретил взлёты, сел на У-2 и полетел на аэродром 451 шав. На аэродроме меня встретил командир полка подполковник Н.М. Косевич, лётчики были на стоянках самолётов. Из разговоров с лётным составом и командиром полка выяснилось, что боевой вылет сорван командиром дивизии, он приказал ввиду нелётной погоды весь лётный состав отправить в баню. То же самое подтвердилось и в 235-м и 809-м полках. Командира дивизии полковника Клобукова в этот день я так и не видел, пока я с аэродрома на аэродром летал на У-2, он где-то ездил на автомашине и дважды буксовал в пути. И вот полковник стоит передо мной. «Почему вы сорвали вылет дивизии?» — «Товарищ генерал! Погода была очень плохая, я был уверен, что вылет не состоится, мы дежурили на аэродроме более пяти часов, а около 14 часов начальник метеослужбы дивизии доложил мне, что улучшения погоды не будет, я поверил ему и приказал командирам полков отправить лётный состав в баню». — «Как вы, полковник, могли пойти на такой шаг? Вы знаете, как в военное время наказывается такое преступление?» — «Знаю, товарищ генерал. Во всём виноват только я, готов принять за это любое наказание». — «Наказание? Вы думаете, что отделаетесь моим наказанием? Вы ещё не знаете, что приказ о десятиминутной готовности штурмовиков исходил от маршала Жукова, и если он узна-

ет, как исполнялся его приказ, наверное, не поздоровится ни мне, ни вам». — «Виноват только я. Я готов письменно доложить об этом вам, товарищ генерал, или кому вы прикажете». — «Никому ничего докладывать не будем, молитесь богу за лётчиков 4-й гвардейской дивизии — это они спасли вас и меня от крупных неприятностей, они сорвали крупную контратаку немецких танков южнее Белой Церкви. На поле боя горело более двадцати танков, маршал Жуков доволен работой штурмовиков и прислал им благодарность. Вы, товарищ Клобуков, всего полгода командуете дивизией и многовато делаете ошибок — это ошибка самая крупная из всех ошибок. Ошибки надо уметь исправлять. Думаю, что из вас ещё может получиться неплохой командир дивизии. Идите, продолжайте командовать дивизией и старайтесь поменьше делать глупостей и ошибок». На этом мы закончили очень неприятный для обоих разговор.

4.1.44. Васильков. Был на аэродроме Веприк и Бышев. Дивизии Клобукова и Лакеева полностью перебазировались. Сегодня наши взяли Белую Церковь и Бердичев. Операция развивается отлично и оправдала самые оптимальные надежды. Но, по моему мнению, необходимо приостановить наше продвижение на юг и запад. Нужно разбить сильную группировку противника юго-восточнее Белой Церкви, подтянуть тылы, исправить дороги и связь, пополнить дивизии техникой и людьми и готовиться к прыжку на Днестр. Сегодня наши зенитчики сбили ещё одного «Хейнкеля-111», упал в 2 километрах от нашего штаба.

5.1.44. Васильков. Был в Белой Церкви — город, аэродром и авиационный городок удивительно сохранились. Последнее время немцы перед оставлением городов и селений боются взрывать и поджигать здания — и тем самым дать нам сигнал об их намерениях бежать — они предпочитают тихо, как правило, ночью подалее смыться от оставляемого пункта. Окрестности Белой Церкви изумительны, город окружён лесами, среди которых протекает красавица Рось. Противник продолжает отходить от Белой Церкви на юг и юго-восток. Около Бердичева и южнее Казатина наше продвижение остановлено. Сегодня произвели 134 вылета. Потерь нет. Зенитный огонь слабый. Истребителей про-

тивника в воздухе не встречали. Но в ближайшие дни противник, по-видимому, в районе Винницы окажет упорное сопротивление как на земле, так и в воздухе.

8.1.44. Васильков. Вчера после долгого перерыва сделал три полёта на Ил-2. Перерыв заметно ощущается только до посадки в кабину, а как заберёшься в неё, то кажется, что и не было перерыва. Сегодня был в штабе 10-го истребительного корпуса в Белой Церкви. Когда я зашёл к командиру корпуса генералу Головне, он был занят допросом пленного лётчика. Два «фокке-вульфа-190» перелетали из Кировограда в Умань и заблудились, попали в Белую Церковь, наши Ла-5 встретили их, одного сбили, а второго принудили сесть. «Господин всего мира» выглядит совсем не по-господски, если даже взять поправку на его настоящее положение. Внешне он, пожалуй, выглядит хуже нашего середняка-лётчика. Охотно отвечает на все вопросы, но держится довольно смело, войну ещё не считает проигранной: «Мы были под Москвой, Ленинградом и Сталинградом, у нас достаточно сил, чтобы не пустить вас в Германию». Сегодня мои летали под Винницу. Расстояние 170–180 километров. И так всё время — полёт почти на предельный радиус.

10.1.44. Халим-Городок. Ураганный ветер. В эскадрилье связи и на аэродромах пострадало много самолётов У-2. От Василькова до Халим-Городка летел 1 час 40 минут вместо нормальных сорока минут. Путевая скорость 50–60 километров. Передовые команды всех частей уже на месте. Решил гвардейскую дивизию целиком посадить в Нехвороще, а дивизию Клубукова — на аэродром Ружин, два лакеевских полка — в Ружине и один — в Нехвороще. В дивизиях осталось по 30–35 самолётов, пополнения самолётами все нет. Больше месяца нет погоды восточнее Днепра, и большие группы самолётов, идущие к нам с заводов, задерживаются в Харькове, Воронеже, Курске и далее на востоке. Танкисты Катукова обходят Винницу с юга и приближаются к Жмеринке. Мне эта «стратегия» (лезть туда, куда немец пускает) не нравится. Мы уже заплатились за подобные увлечения под Житомиром. Думаю, что ещё больше можем заплатить под Винницей. Сейчас как воздух нужна пауза и серьёзная подготовка новой операции.

12.1.44. Халим-Городок. Вчера опубликован Указ Правительства о награждении меня орденом Суворова 2-й степени. Получил приветствия от маршала Новикова, Худякова, Никитина, Шиманова и многих других. Это мой первый орден за боевую работу, и, оглядываясь назад, я могу сказать, что честно заслужил его. Корпус уже произвёл более 10 000 боевых вылетов, имея 100 вылетов на потерю одного лётчика и 50 вылетов на потерю одного самолёта. Корпус был основной ударной силой Воронежского, а затем 1-го Украинского фронта и содействовал взятию Белгорода, Харькова, Полтавы, Сум, форсированию Днепра, освобождению Киева, Житомира, Белой Церкви и многих других городов. Корпус по справедливости можно назвать Украинским.

16.1.44. Халим-Городок. К сожалению, оправдались мои самые худшие предположения. Опять нас сильно побили под Винницей, побили за легкомысленные увлечения и чрезмерный оптимизм. Противник оттеснил нас на 40–50 километров и срезал наш танковый клин на Жмеринку. Положение спасают штурмовики. Последние два дня отход наших войск приостановлен, но штурмовикам приходится туго. Идут сильные воздушные бои. Вчера 12 Ил-2 и 7 Ла-5 провели бой с 24 «фокке-вульфами-190». Кроме этого большого боя было ещё несколько, и в результате корпус за 102 вылета потерял 9 самолётов Ил-2 и три Ла-5. Наши сбили шесть ФВ-190. Сегодня из Москвы возвратился генерал Лешуков, полковник Яроцкий и моя жена — Мария Михайловна. Они выехали из Москвы 10 января на грузовой автомашине и целую неделю добирались до нас. Лешуков получил в Москве наряды на два У-2 и четыре учебных Ил-2, эти самолёты нам нужнее боевых, на них мы тренируем молодых лётчиков и вводим их в строй бойцов. Сегодня получил извещение, что 25 января в Москве состоится сессия Верховного Совета СССР. Нарком мне выезд в Москву разрешил. 21.1.44 на двух У-2 полечу в Москву. Из двенадцати экипажей, не вернувшихся с задания вчера, сегодня прибыли в полки шесть, в том числе командир 451 шап майор Косевич. 264 шад в январе работает заметно хуже 4 гшад. Вчера вечером собирал руководящий состав дивизии Клубукова до командиров эскадрилий включительно. Разобрал итоги их работы за три недели, указал на недостатки и потребовал их устранения.

19.1.44. Халим-Городок. Опять несколько дней плохой погоды — снегопады, изморозь, туманы. Зима в этом году удивительно мягкая, говорят, что подобная была в 1925 году. Кончается январь, а морозов более 3–5° не было. Противник понемногу отжимает нас от Винницы и Умани. Авиация немцев бездействует. У нас немного летают только штурмовики. Сегодня объявили о значительных успехах под Ленинградом. Наши взяли Петергоф, Красное Село и до 50 других пунктов. Фронт немцев под Ленинградом и Новгородом прорван. Эти успехи вселяют надежду, что скоро и на севере немцев погонят вспять.

В конце 1943 года и в первой половине 1944 года в ходе развернувшихся наступательных операций Красная Армия одержала ряд блестящих побед на всех фронтах. На северо-западном направлении крупное поражение потерпела группа вражеских армий «Север», и советские солдаты вышли к Нарве и Полоцку. В то же время была наголову разбита южная группировка гитлеровцев. Освободив Правобережную Украину и Крым, наши войска вышли на Днестр и на подступы к Кишинёву и Львову. Враг отчаянно защищал свои позиции и на нашем фронте, особенно Правобережную Украину. Вот характерная деталь: на всём советско-германском фронте гитлеровцы в то время держали 25 танковых дивизий; 19 из них находились южнее реки Припять, на Правобережной Украине. В 1944 году советская авиация наносила с воздуха сокрушительные удары по врагу, надёжно прикрывала свои войска, обеспечивая наступательные операции. Наземные войска быстро продвигались вперёд, что требовало от авиационных командиров всех степеней тщательной организации взаимодействия с подвижными танковыми, кавалерийскими и моторизованными группами, вводимыми в прорыв, оперативности в управлении и гибкого аэродромного манёвра. Имелась и ещё одна особенность: на важнейших направлениях мы сосредотачивали до 3–5 тысяч самолётов. Прямо говоря, было тесно не только на аэродромах, но и в воздухе — настолько мы стали богаче авиацией, настолько окрепли наши боевые крылья. Войска 1-го Украинского фронта в январе 1944 года продолжали расширять на Правобережье плацдармы, накапливать силы для новых наступательных операций.

И вот 28 января 1944 года ударили по врагу сразу два фронта — 1-й и 2-й Украинские. Наш 1-й Украинский фронт нанёс удар из района юго-восточнее Белой Церкви, прорвал сильно укреплённые вражеские позиции и через пять дней наступления соединился с войсками соседнего фронта в районе Звенигородка — Шпола, в Корсунь-Шевченковском «котле» оказалось около десяти вражеских дивизий. Но враг не сдавался. Его пришлось громить. Мы называли тогда операцию по уничтожению этой группировки Корсунь-Шевченковским побоищем. Это и было настоящее побоище, в котором немалую роль сыграли наши «летающие танки». В этот период корпусу пришлось работать на «два фронта». Основные усилия сосредотачивались на западе — в районах Житомира, Умани, Винницы и частью сил помогать на востоке (от аэродромов корпуса) 2-му Украинскому фронту уничтожать Корсунь-Шевченковский «котёл». Штурмовики корпуса произвели 849 вылетов по окружённым войскам врага. Экипажи сбрасывали противотанковые бомбы на танки и самоходные установки, на колонны автомашин, уничтожали пехоту пулемётно-пушечным огнём. Враг пытался снабжать окружённые дивизии и вывозить часть войск с помощью тяжёлых транспортных самолётов. Мы лишили его и этой лазейки. Наши лётчики в воздухе и на посадочных площадках уничтожили более 60 транспортных самолётов.

В боях за уничтожение Корсунь-Шевченковской группировки особо отличились лётчики 235-го штурмового авиационного полка: И.Л. Могильчак, Г.М. Прощаев, А.С. Казаков, Г.К. Денисенко, В.И. Гамаюн, И.Н. Виноградов, А.П. Красилов, С.А. Бесчастный и другие.

Много делалось в новом году для укрепления нашей воздушной мощи. Из тыла к нам на фронтовые аэродромы пришло несколько групп новеньких Ил-2 и истребителей. Ожила железнодорожная сеть на Левобережье, и к нам на правый берег стало в больших количествах поступать горючее, боеприпасы и всё необходимое для обеспечения боевых действий.

Вот в такой обстановке в конце января в Москве была назначена сессия Верховного Совета СССР. Этот факт означал многое: шла война, на фронтах кипели сражения,

а правительство собирало сессию. По условиям военного времени это роскошь, ведь в первые годы войны о таких мероприятиях никто не думал. Настали другие времена, иные условия. Сам факт открытия сессии Верховного Совета СССР имел большой политический резонанс во всём мире. О полёте в Москву, о работе сессии и о возвращении на фронт мне хочется рассказать, обратившись к дневниковым записям тех дней:

21.1.44. Станция Носовка (около города Нежин). В 8.30 на двух У-2 вылетели в Москву. На моём самолёте в задней кабине за штурмана летит жена — Мария Михайловна. На втором самолёте летит командир эскадрильи связи майор Трофимов с техником Минзором. Погода мерзкая — снегопады, туманы с видимостью менее 500 метров. Садились в Василькове и Броварах. Из Броваров вылетели на Конотоп, но через 25 минут полёта встретили туман с видимостью менее 100 метров. Два раза садились в поле с надеждой переждать туман. Около 14 часов в районе железнодорожной станции Носовка встретили такой туман, что пришлось немедленно сесть и отказаться от дальнейших попыток полёта. Рядом со станцией есть сахарный завод с высокой трубой, из-за густого тумана я её не видел и шёл прямо на неё. Спасла нас от гибели жена, её крик: «Коля, труба!» я воспринял одновременно с рывком ручки управления самолётом на себя, всего в 2 метрах над трубой проскочил наш самолёт. Ночевали у начальника железнодорожной станции Николая Ивановича Орлова. Его жена Ольга Львовна угостила нас блинами со сметаной и мочёными яблоками. Всем нам казалось, что таких блинов и таких вкусных яблок мы никогда не ели. Николай Иванович интересовался нашими успехами на фронте, а потом подробно рассказал о героических усилиях железнодорожников по восстановлению железнодорожных путей, мостов и станций. На мой вопрос, не мешает ли работе железных дорог авиация противника, он ответил: «Что вы, Николай Петрович, за последние два месяца я не видел ни одного немецкого самолёта и не слышал, чтобы они появлялись восточнее Днепра. Жизнь налаживается, народ делает все возможное, чтобы помочь вам добить ненавистного врага», — закончил Николай Иванович.

23.1.44. Москва. Раз семь садились вне аэродромов. До Курска нас преследовали туманы, а после Курска — пурга. В Москве из-за сильной метели пришлось сесть в Измайлово. Перелёт Житомир — Москва провели в очень сложных метеорологических условиях, этот перелёт немного напомнил мне все наши муки, когда мы в 1934 году добирались до лагеря Шмидта. Официального разрешения на вылет и приём не давал ни один аэродром. «Погода нелётная», — отвечали на наши запросы. Приходилось вылетать без разрешения. Дома всё в образцовом порядке. Сын Лёва отлично учится в третьем классе.

27.1.44. Москва. Четыре дня отдыха. Занимаюсь с сыном, вечерами ходим на каток. С большим удовольствием хожу пешком по Москве. Москва 1944 года резко отличается к лучшему по сравнению с осенью сорок первого. Только аэростаты ПВО и большое количество военных напоминают о войне. Был в штабе ВВС, пытался получить человек 40–50 лётчиков, но генерал Волков и Брауништейн убедили меня в том, что до мая рассчитывать на пополнение корпуса лётчиками безнадёжное дело. Плохие метеоусловия помогают Гитлеру — все школы и учебные полки более двух месяцев совершенно не летают. Заходил в УК ВВС к генералу Шадскому. Договорились до того, что ни одного командира дивизии или командира полка от ВВС я не получу. «Растите и выдвигайте своих» — вот принципиальная установка кадровиков. Вечером с Марией Михайловной были в любимом Малом театре, посмотрели горьковских «Варваров». С огромным волнением и радостью вошли мы в залитый светом зрительный зал. Словно вернулись безмятежные предвоенные вечера. Какие-то мгновения совсем не думалось о том, что где-то под Уманью при свете коптилок латали техники плоскости штурмовиков, готовя их к утренним боевым вылетам. Чувствовалось, что фронт от Москвы ушёл далеко.

На следующий день, 28 января 1944 года открылась X сессия Верховного Совета СССР. Для нас это было настоящим торжеством, предвестником великой победы над фашизмом. Встретил многих знакомых депутатов. Некоторые из них, сугубо гражданские товарищи, были в военных мундирах с полковничьими и генеральскими погонами.

Война многих заставила надеть военную форму. На повестке дня сессии — утверждение бюджета страны на 1944 год, реорганизация Наркоматов обороны и иностранных дел, выборы первого заместителя Председателя Президиума Верховного Совета. Когда в президиуме появились члены Политбюро во главе со Сталиным, все встали и бурно аплодировали. И.В. Сталин был в форме маршала, военная форма ему шла. Я уже третий раз видел его в военной форме и почему-то не мог к этому привыкнуть. Мне думается, что Сталин — признанный великий вождь партии и советского народа, как-то себя унизил, облачаясь в официальную, хотя и очень почётную, форму. Я привык видеть Сталина в его традиционной гражданской одежде и до сих пор убеждён, что официальная форма и различные ордена и медали не могут украшать личности вождя, тем более такого великого вождя, каким был на протяжении 30 лет для советского народа И.В. Сталин. На торжественных собраниях, во время работы сессий Верховного Совета, а также в домашней обстановке мне доводилось неоднократно встречаться с Иосифом Виссарионовичем Сталиным, и мне хотелось бы рассказать о некоторых встречах.

Первая встреча с И.В. Сталиным и другими руководителями партии и правительства состоялась сразу по прибытии поезда с челюскинцами в Москву летом 1934 года. На Красной площади у Спасских ворот выстроились все челюскинцы и семёрка первых Героев Советского Союза. Мы были очень взволнованы теплотой встречи. Сталин, Калинин, Куйбышев, Орджоникидзе, Ворошилов приветствовали всех челюскинцев. А затем И.В. Сталин пригласил Отто Юльевича Шмидта и лётчиков на трибуну Мавзолея. Началась многочасовая очень красочная демонстрация москвичей. Обстановка была для нас, лётчиков, совершенно необычной, впервые приходилось выступать с самой высокой трибуны Родины, перед десятками тысяч москвичей. Все мы очень волновались — рядом с нами были руководители партии и народа, которых мы любили, уважали, но до сегодняшнего дня знали только по портретам. Когда подошла очередь выступать мне, Иосиф Виссарионович обнял меня одной рукой и, слегка направляя к микрофонам, сказал:

«Не волнуйтесь, товарищ Каманин, вы же комсомолец, по-комсомольски и выступайте, любое ваше слово о полётах будет интересно». Это напутствие Сталина окрылило меня, и я довольно удачно выступил. Выступал, конечно, без конспектов, в те годы это было хорошей традицией. В Кремле, в Георгиевском зале, в тот же день был правительственный приём, на котором И.В. Сталин провозгласил несколько тостов — за партию, за советский народ, за подвиг челюскинцев и отдельно за лётчиков. Был он заметно доволен финалом челюскинской эпопеи, который продемонстрировал перед всем миром стойкость и мужество советских людей, а также возросшие возможности нашей отечественной авиационной техники. Всё это радовало и не могло не радовать каждого советского человека. В ходе вечера зашла речь о молодых кадрах, растущих вместе со страной, воспитанных партией. И.В. Сталин тепло отозвался о советской молодёжи и, обратившись к присутствующим, заявил: «Вот посмотрите на лётчика Каманина. Он вырос при советской власти и даже не видел живого городского, не знает, что такое царский произвол. Летаёт всего лишь пять лет, а с труднейшим заданием справился успешно».

Хочется сказать, что И.В. Сталин вообще к лётчикам относился заботливо. И эта забота проявлялась в большом и малом. В печати часто цитировалось такое высказывание И.В. Сталина: «Должен признаться, что я люблю лётчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь лётчика обижают, у меня прямо сердце болит. За лётчиков мы должны стоять горой». 2 мая 1935 года на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе состоялась встреча руководителей партии и правительства с лётчиками — участниками первомайского воздушного парада. Самолёты в несколько линеек выстроились на аэродроме, возле них находились экипажи. Сталин, Орджоникидзе, Ворошилов и другие деятели партии и правительства внимательно осматривали машины, задавали вопросы конструкторам и лётчикам. Возле группы новых скоростных самолётов И.В. Сталин задержался. Ведущим этой группы на параде был В.П. Чкалов. Видимо, И.В. Сталину кто-то рассказывал ранее о нём, и он спросил Чкалова: «Почему вы не пользуетесь парашютом, а обыч-

по стараетесь спасти машину?» Валерий Павлович ответил после короткого раздумья: «Я летаю на опытных самолётах. Они весьма ценны, и губить их очень жаль. Я признаю парашюты, но предпочитаю обходиться без них». Присутствующим при этом разговоре понравился прямой и откровенный ответ лётчика. Понравился он и И.В. Сталину, но всё же он посоветовал лётчику изменить отношение к парашюту: «Ваша жизнь нам дороже любой машины», — заявил в заключение беседы И.В. Сталин. Это заявление, высказанное в адрес лётчика-испытателя, широко обсуждали авиаторы. Речь шла о праве лётчика на риск, о том, в каких случаях пилот должен использовать средства спасения жизни, а когда ему надлежало рисковать, невзирая ни на что. Особенно оживлённые дискуссии по этому вопросу проходили среди военных лётчиков. Через три дня после этой беседы многие лётчики — участники Первомайского воздушного парада были награждены орденами. Лётчик-испытатель В.П. Чкалов был награждён орденом Ленина за неоднократно проявленную смелость и мужество при испытании новых конструкций самолётов. Высокая награда вдохновила Валерия Павловича на новые подвиги, и в следующем году он возглавил экипаж в рекордном беспосадочном перелёте на самолёте АНТ-25 по маршруту Москва — Петропавловск-на-Камчатке. Почти 10 тысяч километров труднейшего маршрута преодолел мужественный экипаж за 56 часов полёта. Семья Героев Советского Союза пополнилась ещё одной отважной тройкой авиаторов — В.П. Чкаловым, Г.Ф. Байдуковым и А.В. Беляковым.

Мне особенно запомнились встречи с И.В. Сталиным в период работы над проектом Конституции СССР. Как известно, в 1935 году состоялся VII съезд Советов СССР, который избрал комиссию по выработке проекта Конституции. В состав комиссии вошли видные партийные и государственные деятели, представители рабочего класса и колхозного крестьянства, учёные, работники искусств, военные. Членом комиссии был избран и я. Создание новой Конституции СССР имело огромное значение для политической жизни страны. Мы это понимали и отнеслись к своим обязанностям с сознанием всей полноты ответ-

ственности. Дело в том, что первая союзная Конституция, принятая II съездом Советов СССР 31 января 1924 года, законодательно оформившая добровольное объединение равноправных республик, к 1935 году уже не отражала действительного положения в стране. Конституция как основной закон государства, закрепляющий основы социально-экономической системы и политической организации общества в соответствии с интересами господствующего класса, принятая в 1924 году, подлежала замене новым основным законом страны. На заседания комиссии для обсуждения проекта новой Конституции мы собирались в Кремле. Председательствовал И.В. Сталин. Он был всегда спокоен, деловит, внимательно выслушивал всех, кто вносил предложения или поправки к проекту.

У меня до сих пор хранится как самая дорогая реликвия первоначальный текст проекта Конституции, в который я внёс четыре поправки, с моими пометками красным карандашом. Две из них были приняты, две отклонены комиссией. Советские люди широко обсуждали проект новой Конституции, что само по себе содействовало росту политической активности масс. Всенародное обсуждение длилось пять с половиной месяцев. Затем работала редакционная комиссия. 5 декабря 1936 года Чрезвычайный Всесоюзный съезд Советов утвердил новую Конституцию.

В том же 1936 году состоялся X съезд ВЛКСМ. На съезд я пришёл с повязкой на глазу, потому что на веке образовался ячмень. И.В. Сталин, здороваясь со мной в президиуме съезда, обеспокоенно спросил: «Что с вами, Каманин? Что-нибудь случилось?» Пришлось объяснить. Сталин выслушал, улыбнулся: «Значит, причина не небесная. Это хорошо, что небесный бог тут ни при чём».

Таковы отдельные штрихи портрета И.В. Сталина, которые мне лично были известны. Я не ставил перед собой задачи показать его как политического, государственного и военного деятеля и ограничился сообщением отдельных фактов, хорошо мне известных. Не могу умолчать о впечатлении от одной из речей Н.С. Хрущёва, которую он произнёс через некоторое время после смерти Сталина. В той речи Хрущёв сказал: «...Сталин ни с кем не считался, бое-

выми действиями армий он руководил по глобусу...» Подобное заявление, мягко выражаясь, было беспардонной ложью, оно до глубины души возмущало всех, кто хоть немного знал И.В. Сталина и соприкасался с ним по работе. Во время войны дистанция между мной — командиром авиационной дивизии и корпуса — и Верховным Главнокомандующим И.В. Сталиным была огромного размера. Но даже я три раза имел возможность встречаться с ним. А такие наши военные руководители, как Г.К. Жуков, А.М. Василевский, А.И. Антонов, И.С. Конев, С.М. Штеменко, К.К. Рокоссовский, А.А. Новиков и многие, многие другие встречались с ним десятки и сотни раз. Все они в своих мемуарах о войне приводят тысячи фактов, подтверждающих, что Сталин с глубоким знанием дела, большой заинтересованностью и неиссякаемой энергией руководил войной и всеми делами Родины. В книге Г.К. Жукова «Воспоминания и размышления», в книге А.М. Василевского «Дело всей жизни», в мемуарах военных лет многих других авторов дана высокая оценка деятельности И.В. Сталина во время войны. Мне остаётся только добавить, что я целиком согласен с этими высокими оценками роли Сталина во время войны, более того: за время войны и за все послевоенные годы я не встречал ни одного военного, который бы охаивал Сталина. И это вполне естественно: ведь мы знали и собственными глазами видели людей, которые с возгласами: «За Родину, за Сталина!» шли в бой и побеждали. Сталин любил авиацию и лётчиков. Лётчики любили Сталина. Я любил и продолжаю любить Сталина.

Тридцать долгих лет И.В. Сталин руководил партией и страной. Это при нём народ создал мощную индустрию, осуществил коллективизацию сельского хозяйства, высоко поднял значение и авторитет науки, создал несокрушимую крепость обороны, под его руководством советский народ одержал величайшую победу в войне с фашизмом. После смерти Сталина были вскрыты злоупотребления властью, которые привели к гибели многих людей. Кое-кто до последнего времени склонен обвинять в этих злоупотреблениях только Сталина. Доказано, что и у Сталина были ошибки и неправильные решения, но это не может зачеркнуть всех

его заслуг перед Родиной. Кроме того, надо всегда помнить, что руководитель любого большого дела не может успешно руководить без доверия своим ближайшим помощникам. Сталин руководил грандиозными делами Родины, у него были сотни и тысячи помощников, и он доверял им. Рядом с ним работали М.И. Калинин, В.М. Молотов, Л.П. Берия, Н.С. Хрущёв, А.И. Микоян, Н.М. Шверник, А.А. Жданов, К.Е. Ворошилов и многие другие. На совести всех этих руководителей большая вина за злоупотребление властью, которое пытаются приписать одному И.В. Сталину. Большое преступление перед народом совершил Л.П. Берия, которому долгие годы доверял И.В. Сталин.

Я мало знаком с фактами злоупотреблений по гражданской линии и не берусь судить кого-либо из гражданских руководителей того времени. Но я десятки раз был свидетелем, когда любое слово, любое решение Сталина с восторгом встречалось всеми присутствующими, а такие люди, как Молотов, Берия, Хрущёв, Жданов, Микоян и другие, набивали себе мозоли на руках, восхваляя мудрость и прозорливость Сталина. Такое восхваление, почти обожествление Сталина создавало обстановку полной бесконтрольности его действий и приглушало критику и самокритику Сталина и его ближайшего окружения. За оборону страны и за военные кадры долгие годы отвечал К.Е. Ворошилов — ближайший друг Сталина. Ворошилов имел власть «казнить и миловать» подчинённых. Миловал он редко, а казнить казнил. Из пяти Маршалов Советского Союза, которые получили это звание до войны, трое были репрессированы (М.Н. Тухачевский, А.И. Егоров, В.К. Блюхер). Десятки крупнейших наших военачальников, таких как Я.И. Алкснис, И.Э. Якир, И.П. Уборевич, А.И. Тодорский, Я.Б. Гамарник, не избежали этой участи. Это были люди, которых хорошо лично знали К.Е. Ворошилов и С.М. Будённый, и они спокойно отдали их на «съедение» И.В. Сталину. Более того, суд над этими военными «преступниками» возглавлял С.М. Будённый. Он докладывал Политбюро и Сталину: «Виновны!» Так почему же один Сталин виноват в содеянных злоупотреблениях? А Ворошилов, Будённый, Хрущёв и многие другие не только не понесли никакой от-

ветственности, а даже поднимались на более ответственные посты и получали звёзды Героев Советского Союза.

У Сталина были ошибки и недостатки, оправдывать или затушёвывать их глупо, но ещё глупее раздувать, преувеличивать их, развенчивать Сталина как руководителя. Хрущёвские наскоки на авторитет Сталина принесли нам крупнейшие неприятности, они подрывали авторитет социализма, советской власти и коммунистических идей среди широких масс народа почти во всех странах земли. С негативным влиянием хрущёвской борьбы с культом личности Сталина мне лично приходилось сталкиваться во Франции, Бразилии, Мексике, Индии, Индонезии и других странах. Не надо забывать, что одной из первоначальных причин наших расхождений с Китаем был поход против личности Сталина. Пора признать, что брань в адрес Сталина принесла нам очень большие трудности в воспитании молодёжи. Многие из молодёжи во второй половине 1950-х и начале 1960-х годов рассуждали примерно так: «Если уж Сталин натворил так много бед, то чего можно ждать от Хрущёва и других». Молодёжи всегда нужны примеры для подражания, она стремится знать, «делать жизнь с кого», на кого равняться. А мы развенчивали самые дорогие чувства любви к вождю народа, одному из великих учеников и последователей Ленина.

Заканчивая мои воспоминания о И.В. Сталине, я очень хочу, чтобы правда о его великих делах во имя Родины не заслонялась его ошибками. Сталин был выдающимся коммунистом-руководителем масс, его имя десятки лет стояло рядом с именем Ленина и нет никакого сомнения в том, что пройдёт 10–20 лет и в истории борьбы народов мира за коммунизм имя Сталина опять и уже навсегда будет рядом с именем великого Ленина.

На сессии Верховного Совета в январе 1944 года мне приятно было встретить маршала С.К. Тимошенко, Г.И. Петровского, М.М. Литвинова, О.Ю. Шмидта, которых многие считали опальными и репрессированными. На следующий день Михаил Иванович Калинин вручил мне в Кремле первый мой боевой орден — орден Суворова 2-й степени. Ничто, кроме погоды, не задерживало меня в Москве. Быстро,

по-военному, Мария Михайловна собрала наш небольшой багаж, и вновь на наших верных У-2 мы летели на фронт. Перелёт из Москвы в Халим-Городок проходил в ещё более трудных метеорологических условиях, чем полёт в Москву. Вот мои дневниковые записи о перелёте:

5.2.44. Становой Колодезь (у Орла). В 9.00 на двух У-2 вылетели из Москвы. В задней кабине моего самолёта за штурмана опять жена. На втором самолёте майор Трофимов и техник Минзор — оба блестяще доказали, что они великие мастера своего дела. До Тулы и Орла долетели и заправились горючим быстро. В 13.30 вылетели из Орла в Курск. Через 10 минут полёта у станции Становой Колодезь встретили туман, обратный путь на Орёл также закрыло туманом, пришлось садиться в поле, сели благополучно в 300 метрах от станции.

6.2.44. Становой Колодезь. Ни вчера, ни сегодня взлететь не удалось. Туман с видимостью 50 метров. Около 17 часов туман стал подниматься, но взлететь не сумели из-за слишком липкого (мокрого) снега. Самолёт рулит на полных оборотах мотора со скоростью 10–15 километров, а для отрыва самолёта от земли необходимо разогнать самолёт до скорости 80–90 километров в час. Завтра будем для взлёта выстилать дорожку из соломы.

7.2.44. Возы. В 8.30 вылетели из Станового Колодезя и через 15 минут из-за резкого ухудшения видимости сели в поле в трёх километрах от станции Поньры. Около шести часов продолжался снегопад с видимостью 50 метров и меньше. Наклёвывалась перспектива ночевать в поле и без продуктов, но к 16 часам погода немного улучшилась, и, поднявшись, мы пролетели ещё 9 километров на юг. Дальше станции Возы погода нас не пустила. Ночевали у вдовы брата маршала Жукова. Всё население посёлка летом 1943 года эвакуировалось и, вернувшись в сентябре, не нашли на полях даже картошки. Население живёт бедно, цены на продукты такие же, как в Москве. Севернее и южнее ст. Поньры проходит несколько сильно укреплённых рубежей обороны наших войск. Точнее, весь участок железной дороги от города Чернь до Курска был перерезан десятками как наших, так и немецких укреплённых линий. Сейчас всё поле покрыто сне-

гом, но снег не может скрыть следы упорных боёв. Противотанковые рвы, окопы, дзоты, проволочные заграждения, тысячи воронок от бомб и снарядов слишком живо напоминают о тяжёлых боях лета 1943 года.

8.2.44. Белица (25 км юго-восточнее Суджа). До 15 часов туман. Температура $+3^{\circ}$. Да, такой зимы я не помню. Январь и февраль месяцы не только без морозов, но преимущественно с температурой выше 0° . Туманы, дожди, изморозь — вот результаты высоких температур этой несносной зимы. Вылетели в 15.45 и через 30 минут сели в Курске. Видимость около километра, высота облачности 50 метров. Курск в сильной дымке. Оперативный дежурный Курского аэродрома настоятельно рекомендует ночевать в Курске, но мы всё же вылетели. В 10 километрах от Курска погода заметно улучшилась, облачность на высоте 200–300 метров, видимость 3–4 километра. При такой погоде только лететь и радоваться, но на этот раз меня подвели Курская магнитная аномалия (компас не работал) и моя полётная карта «миллионка». На карте двухколейкой обозначена только железная дорога, идущая на Конотоп, а дорога на Суджу обозначена однокотейкой, фактически на Суджу идёт тоже двухколейная дорога. Я излишне доверился карте и при срезании угла дороги вышел на железную дорогу, идущую на Суджу. Через 20 минут полёта я убедился, что отклонился от маршрута и в 17.20 произвёл посадку на окраине села Белица.

9.2.44. Суджа. В 8.00 вылетели в Сумы, но в двух километрах северо-западнее Суджи опять сели в поле из-за тумана. С 8.30 до 18 часов шёл мокрый снег, сидели в кабинах. Мокро, холодно и голодно. Поели последние кусочки хлеба. Пытались развести костёр, но поблизости не нашли ничего, что бы могло гореть, а отходить далеко от самолётов опасно, видимость почти нулевая, легко заблудиться. Но вот мы услышали голоса, нас кто-то искал. Отозвались, и через две минуты к нам подошла цепочка комсомольцев во главе с председателем колхоза. Оказалось, им позвонили из райкома и предложили искать наши самолёты. Более 4 часов блуждали они в тумане и совершенно случайно наткнулись на нас. В 200 метрах от самолётов ребята обнаружили

стог соломы, разожгли костёр. А часа через два видимость стала резко улучшаться, в полукилометре от нас замигало несколько огоньков. Комсомольцы организовали охрану самолётов, а мы во главе с председателем колхоза двинулись к огням. Ночевали у председателя колхоза Фёдора Владимировича Павлова. Заезжал секретарь райкома партии. Район планы поставок и посева выполнил и довольно успешно заживает раны, нанесённые оккупацией и боями.

10.2.44. Переволочное (20 км восточнее Прилук). Изготавливались к вылету в 8.00, но взлетели только в 8.50. Ночью был мороз, и лыжи самолётов примёрзли. Не долетев до Сум 12 километров, сели из-за тумана. Через час туман стал немного подниматься, вылетели в Сумы. Облетел кругом города, два раза садился и спрашивал — никто не знает, где аэродром. Аэродром в Сумах есть, но в данное время не эксплуатируется, на нём нет ни одного самолёта, и всё замело снегом. Произвёл третью посадку у военного городка, опять неудача — в городке размещены три госпиталя и части польской дивизии, авиационного бензина у них, конечно, не оказалось, а в наших самолётах осталось по 5–10 литров горючего. Позвонил секретарю обкома партии, попросил помочь бензином. Часа через два нам подвезли 50–60 кг автомобильного бензина. В городе не нашлось ни капли авиационного горючего. Трофимов и Минзор боялись заправлять самолёты автобензином и просили меня связаться с городом Лебедин и просить доставить нам самолётом бензин. Это могло нас задержать ещё на 2–3 суток. Пришлось воспользоваться опытом, приобретённым в полётах на Чукотке, там мы не раз заряжали более мощные авиационные моторы автогорючим и крупных неприятностей не имели. Приказал заправлять самолёты! Зарядились и через 22 минуты полёта были в Лебедине. В Лебедине подполковник Гончаров сообщил, что на запад от Ромен снега нет, и аэродромы самолёты на лыжах не принимают. Колёс в Лебедине нет, а подвезти их могут в лучшем случае через 2–3 дня. Решаю лететь на лыжах. До Ромен на полях кое-где есть снег. Западнее Ромен снега нет, погода резко ухудшается, чем дальше на запад, тем хуже, но возвращаться в Лебедин слишком далеко. У Переволочной туман, дальше лететь нельзя, но и садиться негде. Кругом оголённые

от снега чёрные поля, посадка на них самолётов на лыжах может кончиться печально. Недалеко от посёлка я увидел небольшое заболоченное озеро, у берегов полоса воды шириной 5–6 метров, а посредине льдина шириной метров 30 и длиной около ста. Садиться на льдину мне не впервые, но смущает её цвет, не провалится ли лёд под тяжестью самолёта? Три раза пролетал над «аэродромом». Ничего подозрительного не обнаружил. Решил садиться и в зависимости от крепости льда или уйти на второй круг, или на малой скорости выскокить на землю. Сел. В самом конце пробега лёд стал разрушаться, резко развернул самолёт к берегу... и вот я на земле, точнее, лыжи самолёта на земле, а хвост в воде. Так же сел и Трофимов. С помощью колхозников соорудили мост между берегом и льдиной и перетащили на неё самолёты. Внимательно осмотрев льдину и проверив в нескольких местах толщину льда, я решил, что взлетать с льдины не особенно опасно. Ночевали у председателя колхоза. Вечером в школе собралось человек 70 колхозников (подавляющее большинство женщины) — рассказал им о сессии Верховного Совета, о положении на фронтах. Было очень много вопросов, никто не хотел расходиться, беседа длилась около трёх часов.

11.2.44. Халим-Городок. Всю ночь шёл дождь. Наша ограниченная площадка для взлёта стала ещё меньше, а поверх льда 5–10 сантиметров воды. До 11 часов идёт дождь, я с местным колхозником — знатоком озера — обошёл все места, где сохранился лёд. Положение плохое — самая лучшая полоса для взлёта имеет длину 70 метров и ширину 12–15 метров. Опасно. Но надо взлетать. Взлёт обоих самолётов прошёл благополучно, идём на Прилуки. Муся стучит мне по голове и показывает на лыжи. Её очень беспокоит их положение — они встали почти вертикально. Это могло произойти только из-за воды, попавшей в лыжи на озере, а в воздухе вода откатилась к хвосту лыжи и задрала её нос. Показываю жене большой палец, она хорошо понимает этот сигнал лётчиков, но недоверчиво крутит головой. Положение лыж меня не особенно волнует, правда, возросло сопротивление и заметно снизилась скорость, но это не такая уж большая беда. Муся, наверное, опасается за исход посадки самолёта. Откуда ей знать, что при посадке

раньше всех коснётся земли хвостовая часть лыж и немедленно выведет их в горизонтальное положение. Меня больше беспокоит погода. Не долетая 20 километров до Прилук, опять упираемся в стену тумана. Возвращаться на озеро, пожалуй, опаснее, чем садиться на чернозём. Делаю два круга, ищу, где можно приткнуться. В одном из оврагов на северном склоне (склон 10–15°) сохранилась полоска снега длиной метров 80 и шириной 4–5 метров. Благополучно садимся в овраг. Через два часа туман расходится, и мы производим посадку на аэродроме в Прилуках. Снега нет совершенно, но кое-где есть пятна тонкого льда и много воды. Посадка на лыжах в воду проходит удачно. В 15.00 сменили лыжи на колеса, полностью зарядили самолёт хорошим бензином и в 18.15 сели уже в Халим-Городке. Вылетев из Москвы 5.2.44, мы добрались до Халим-Городка только 11.2.44. Удивительно неприятная зима. За весь перелёт нам более 15 раз приходилось сажать самолёты вне аэродромов, на очень опасных площадках. Для меня и для майора Трофимова это хорошая тренировка. Опыт полёта из Москвы под Житомир в труднейших метеорологических условиях нам ещё пригодится на войне.

В штабе корпуса, не успев поделиться впечатлениями о пребывании в столице, я и Мария Михайловна сразу включились в работу. Проблем было много, и самых разнообразных. Главный инженер корпуса доложил не очень радостные вести: в корпусе осталось всего 82 исправных самолёта Ил-2 и около тридцати истребителей. Пополнение самолётами застряло где-то восточнее Курска и Харькова из-за плохой погоды. В моё отсутствие лётчики произвели более 500 боевых вылетов, наносили удары в основном по окружённой группировке врага, сидящей в Корсунь-Шевченковском «котле». Штурмовики корпуса уничтожили более 70 транспортных самолётов «юнкерс-52», много танков, но и сами потеряли 19 самолётов.

13.2.44. *Получил приказ А.А. Новикова: «...в состав 5-го штурмового авиационного корпуса включается 331-я истребительная авиационная дивизия. Командир дивизии полковник Семененко...» Наконец-то многочисленные обещания дать корпусу «своих» истребителей выполнены. Это*

решение поможет нам ещё выше поднять боеспособность корпуса, заметно сократить потери штурмовиков от истребителей противника. Более полугода штурмовики корпуса взаимодействовали с истребителями дивизии генерала Лакеева. Лакеевцы спасли десятки наших штурмовиков, мы благодарны им за это. Но дивизия генерала Лакеева организационно не входила в состав корпуса и довольно часто получала задачи, которые мешали ей обеспечивать боевую работу штурмовиков, из-за этого иногда мы несли тяжёлые потери штурмовиков. С включением в состав корпуса 331 иад положение должно резко измениться к лучшему. Правда, дивизия молодая, большинство лётчиков ещё не воевало. Но в дивизии 120 самолётов истребителей, рядом с двумястами опытными штурмовиками они быстро освоят опыт войны, и тогда корпус обретёт новые силы в борьбе против фашистов.

Командованию фронта стало известно, что противник западнее Звенигородки сосредоточил восемь танковых дивизий для деблокирования окружённой группировки. Были приняты срочные меры, чтобы сорвать этот замысел гитлеровцев. С каждым днём кольцо сжималось, а попытки танковых соединений врага пробиться к окружённым успешно отбивала наша 6-я танковая армия генерал-лейтенанта танковых войск А.Г. Кравченко, а также наша авиация, главным образом штурмовая.

В этот период во 2-й воздушной армии, кроме нашего 5-го штурмового авиационного корпуса, боевую работу вели 20–30 истребителей из 10-го истребительного авиационного корпуса генерал-майора авиации М.М. Головни и ночная бомбардировочная авиадивизия на У-2. Все остальные части 2-й воздушной армии или не имели самолётов, или накрепко засели на раскисших аэродромах. Особенно запомнилась мне боевая работа штурмовиков в условиях распутицы с аэродрома под городом Белая Церковь. На взлётной полосе самолёты при рулёжке вязли, а при взлёте и посадке их почти не было видно из-за поднимавшихся фонтанов воды и грязи. На шасси при взлёте набивалось столько грязи, что они часто не убирались или с большим трудом выпускались перед посадкой. В эти дни у нас ста-

жировались несколько командиров авиационных соединений с Дальнего Востока. Все они в один голос заявили: «Если бы мы не видели взлёты и посадки штурмовиков с раскисших аэродромов, мы никогда не поверили бы, что это возможно». В мирные дни взлёт с таких размокших аэродромов рассматривался бы как попытка к самоубийству. Взлёты в таких условиях категорически запрещались самыми строгими инструкциями. Но шла война, и о требованиях безопасности полётов, присущих мирному времени, приходилось забывать. Обстановка требовала, и лётчики летали, чтобы помочь нашим войскам добить окружённого врага. Они готовы были летать, несмотря ни на что и с максимальным напряжением, по 4–5 раз в день. Золотые кадры. Штурмовики летали в основном парами, а в самых трудных метеоусловиях и одиночками. В районе цели они снижались до 50–100 метров и били врага наверняка, делая по целям 3–5 заходов.

Несколько раз окружённым сбрасывали письма от пленных немецких генералов с призывами прекратить напрасное сопротивление. Как правило, подобную агитацию мы подкрепляли бомбами и огнём. Лётчики шутили: «Для убедительности». Танки противника, наступавшие из Звенигородки, чтобы пробиться к окружённым, застряли в районе Лысянки, в 10 километрах от «котла». Все их попытки пробиться к окружённым были отбиты. «Мешок» наши войска завязали прочно. Также были сорваны и три отчаянные попытки врага вырваться из окружения навстречу своим танкистам в район Лысянки. Пытались прорваться две колонны противника по тысяче человек каждая. Эти колонны были рассеяны огнём пушек, миномётов и пулемётов, а атаки танков отбили наши танкисты при поддержке артиллерии и «ильюшиных».

17 февраля 1944 года наступил финал Корсунь-Шевченковской операции. Совинформбюро в этот день объявило о ликвидации 10 пехотных дивизий и одной бригады окружённых немецких войск. От командующего Военно-Воздушными силами маршала авиации А.А. Новикова мы получили телеграмму: «Каманину. Всем лётчикам вашего соединения, принимавшим участие в разгроме окружённой

немецкой группировки, объявляю благодарность. Новиков». Благодарность лётчики корпуса вполне заслужили. В период ликвидации окружённой группировки врага они произвели более тысячи вылетов. В каких условиях приходилось летать, это я показал на примере работы экипажей с аэродрома под Белой Церковью. А ведь это был хорошо оборудованный стационарный аэродром. Нетрудно представить себе, в каких условиях работали экипажи на обычных полевых аэродромах, на случайных взлётно-посадочных полосах. Представление о погодных условиях в январе-феврале 1944 года в районе боевых действий 1-го Украинского фронта даёт описание моего перелёта из-под Житомира в Москву и обратно на фронт. После ликвидации Корсунь-Шевченковского «котла» боевая работа с аэродрома Белая Церковь была закончена. Усилия корпуса переключались на запад и юго-запад, предстояли тяжёлые бои за Винницу.

22 февраля 1944 года мы особенно торжественно провели собрание, посвящённое Дню Красной Армии. У нас на вечере присутствовал командующий Военно-Воздушными силами Красной Армии маршал авиации А.А. Новиков. Он вручил ордена Ленина и Золотые Звёзды Героев Советского Союза капитанам И.Н. Виноградову, З.И. Макарову, И.Л. Могильчаку и Г.Ф. Филиппову. На следующий день я вручал орден Александра Невского командиру 264-й штурмовой авиадивизии полковнику Е.В. Клобукову, орден Суворова 3-й степени — исполняющему обязанности командира 4-й гвардейской штурмовой авиадивизии подполковнику А.С. Левадному. Они удостоились награды за отличную боевую работу дивизий при форсировании Днепра, за участие в освобождении Киева, Житомира, Белой Церкви, в ликвидации окружённых войск в районе Корсунь-Шевченковского. Награды получили в этот день также командиры полков, эскадрилий, звеньев, многие лётчики, инженеры, техники, связисты, труженики тыла и спецслужб. Вечером мы устроили офицерское собрание корпуса. Зачитали приветственные телеграммы Военного совета фронта и командования 2-й воздушной армии, чествовали наших ветеранов, героев боев, кавалеров Золотой

Звезды. Было торжественно и радостно от сознания честно выполненного долга перед народом. Офицеры управления корпуса особенно сердечно поздравляли четвёрку Героев Советского Союза — капитанов, ветеранов боев. О каждом из них можно написать повесть, волнующую и вдохновенную, правдивую и суровую, как сама война. Все четыре Героя сидели в президиуме торжественного собрания. Мне хочется рассказать о них поподробнее.

Вот капитан Иван Никифорович Виноградов. Он — кадровый лётчик, пришедший в авиацию за пять лет до начала войны по зову сердца, по путёвке комсомола из села Лесной Холм Калининской области. Воевать начал в августе 1941 года командиром звена скоростных бомбардировщиков СБ. У капитана Виноградова — открытый, спокойный взгляд, простое русское лицо, на котором заметны следы ожогов. Откуда они? 23 августа 1941 года лейтенант И.Н. Виноградов повёл свой скоростной бомбардировщик на разведку в глубокий тыл противника. В небе тогда рыскали стаи вражеских истребителей. Четвёрка «мессеров» напала на самолёт Виноградова, когда он, выполнив задание, возвращался на свой аэродром. Атаки вражеских истребителей следовали одна за другой. Виноградов бросал свой самолёт из стороны в сторону, уклоняясь от огня. Штурман и стрелок-радист самолёта отбивали атаки пулёмётными очередями. И всё же врагу удалось пулями изрешетить самолёт и поджечь. «Штурман, сколько до наших осталось?» — спросил Виноградов. «Пятьдесят километров, командир». Что делать? До линии фронта — 50 километров, машина горит, а «мессеры» продолжают атаки. Прыгать? А как же тогда с данными разведки, которых ждут там, на земле? Виноградов хорошо знал закон разведчика: он должен доставить командованию добытые сведения и во имя этого обязан бороться до последнего вздоха. Опять набросились «мессеры» на дымящуюся машину. Вновь пулёмётная очередь хлестнула по кабине. Он свалил машину в скольжение, пытаясь сбить пламя.

«Командир, они отстали», — доложил стрелок-радист Виноградову. Фашистские лётчики решили, видимо, что незачем ещё тратить боезапас на этот горящий, клевавший

носом к земле самолёт, и бросили его. А Виноградов вывел израненную, горящую машину в горизонтальный полёт и направил её к своему аэродрому. Пламя лизало приборную доску, добралось до лица, до рук, стало жечь кожу. Лётчик не оставил самолёт, сжимая штурвал обгоревшими руками, он сумел довести объятый пламенем самолёт до аэродрома. «Внизу наши, командир», — доложил ему штурман. «Всем прыгать», — приказал лейтенант Виноградов. Экипаж покинул горящий самолёт, командир — последним.

Его подобрали на аэродроме однополчане. Он доложил данные разведки и потерял сознание. Врачи, осмотревшие его раны, утверждали, что Виноградов должен был лишиться сознания много раньше, во всяком случае после второго серьёзного ранения. А он и после третьего ранения вёл самолёт, управлял машиной и своим сознанием. Вот что такое воля советского человека. Как только затянулись раны и зарубцевались ожоги, лейтенант И.Н. Виноградов возвратился из госпиталя в свой полк. Лето и осень второго года войны он водил самолёт-штурмовик Ил-2 на Калининском фронте и там за 44 успешных боевых вылета был награждён орденом Красного Знамени. К нам в корпус лейтенант Иван Виноградов прибыл летом 1943 года под Воронежем и скоро стал водить в бой группы штурмовиков по 6–12 самолётов. Его группы «Илов» не знали промахов, работали над целью всегда с большой эффективностью. Это он и его товарищи лётчики уничтожили в период августовских боёв с фашистами под Белгородом 76 танков, 130 автомашин, взорвали четыре склада боеприпасов. Эскадрилья, которую водил в бой капитан Виноградов, несколько месяцев имела минимальные боевые потери, а это высший показатель мастерства ведущего.

«Бомбить по ведущему!» — этот принцип являлся тактической основой боевых действий наших групп штурмовиков. И в этом отношении капитан И.Н. Виноградов был эталоном. Если он заходит на цель, она будет уничтожена. Результат ударов подтверждали ведомые, лётчики-истребители, наземные войска, а чаще всего — самый объективный контроль — фотоснимки замыкающих группу самолётов.

Результаты ударов мы перепроверяли, когда наши войска освобождали тот или иной район от фашистов. Созда-

вали специальные группы, которые на местах боёв осматривали и фотографировали разбитую немецкую технику, опрашивали местное население, личный состав передовых наших частей и пленных. Проверяющие всегда приходили к одному выводу: группы Виноградова всегда наносили врагу меткие удары. И ещё одна проверка. В периоды затишья на фронте мы пропускали лётчиков через учебные полигоны и проверяли, насколько метко они умеют бомбить и стрелять по наземным целям. Виноградов всегда получал отличные оценки. Яркие страницы боевой славы вписал в историю нашего корпуса капитан И.Н. Виноградов.

Разве можно забыть вот такие примеры: 15 августа 1943 года после штурмовки позиций врага возле Ахтырки шестёрка «Илов», ведомая Виноградовым, возвращалась на свой аэродром. Теперь главная задача — без потерь вернуться домой. Но вдруг в воздухе ведущий увидел группу вражеских бомбардировщиков. 12 «юнкеров» под прикрытием восьмёрки истребителей шли бомбить нашу пехоту. Как быть?! Штурмовики не истребители, это не их задача ввязываться в бой с бомбардировщиками и истребителями противника. Пройди Виноградов мимо или сделай вид, что не заметил врага, никто бы не осудил действий ведущего. Как быть? Капитан Виноградов долго не размышлял. Он приказал своим истребителям прикрытия связать боем истребителей противника, а сам повёл «ильюшиных» в атаку на врага. Последовала крутая горка, набор высоты, и грозные «Илы», точно истребители, врезались в строй противника, круша их пулемётно-пушечным огнём, два «юнкера» загорелись и упали, а остальные бесприцельно сбросили бомбы и стали удирать на запад. Это был подвиг офицера Виноградова. Мы от души чествовали его по этому поводу. Политотдел корпуса посвятил ведущему штурмовиков специальную листовку, которую разослал во все полки. Начальник штаба начал оформлять наградные листы на отличившихся, а через день Виноградов вылетел на очередное задание, и вновь — подвиг.

Семёрка «Илов», ведомая капитаном Виноградовым, 17 августа 1943 года в районе станции Мозговая была атакована девяткой вражеских истребителей. Фашисты напа-

ли на наших штурмовиков, когда они, выполнив боевое задание, легли на обратный курс. «Ильюшины» построились по команде ведущего в оборонительный круг и вместе с истребителями прикрытия приняли бой. Пять «мессершмиттов» и четыре «фокке-вульфа» несколько раз пытались атаковать наших «Илов». Но безуспешно. Более того, в этом бою штурмовики сбили двух Ме-109. Одного из них сбил воздушный стрелок самолёта Виноградова. Лётчик удачно совершил манёвр и дал возможность стрелку поразить атакующего врага. Примеров мастерства и мужества из боевой практики капитана И.Н. Виноградова можно привести много. Все они говорят о том, что в руках умелого лётчика самолёт Ил-2, штурмовик, бронированный крылатый танк, может быть и истребителем — грозой бомбардировщиков и транспортных самолётов врага. На личном счету лётчика-штурмовика Ивана Виноградова — 24 уничтоженных танка, 38 автомашин, 5 точек зенитной артиллерии, сотни гитлеровцев и много различной техники. Он один из лучших командиров эскадрилий корпуса. Вот почему на торжественном собрании офицеров корпуса, посвящённом Дню Красной Армии, капитан Иван Никифорович Виноградов занимал почётное место в президиуме. Скромный, простой, в выдавшей виды гимнастёрке с капитанскими погонами, с Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Рядом с Виноградовым в президиуме сидел другой капитан — командир эскадрильи Зосим Исаакович Макаров, удмурт по национальности. В канун войны он едва успел сделать свой первый самостоятельный полёт. Его тоже опалила, обожгла своим горячим пламенем война. Защищая Москву, З.И. Макаров сделал 12 боевых вылетов на самолёте Р-5, который для меня лично является навсегда особенно близким: в 1934 году именно на нём мой авиационный отряд летел на Чукотку спасать челюскинцев. Для своего времени это был отличный самолёт. В первые годы войны эта машина ещё оставалась в строю, получила боевое крещение, сослужила ратную службу. В июле 1942 года Макаров начал летать на Ил-2. Немало сжёг он немецких танков, уничтожил автомашин и орудий. За две недели сделал 33 боевых вылета, а 34-й получился роковым. Днём

2 августа 1942 года З.И. Макаров в группе полетел на штурмовку врага в районе Ржева. Вышли на цель, сбросили бомбы. И тут на штурмовиков напали истребители противника. Две пары обрушились на ведущего, пытаясь его сбить. Это заметил Макаров и сделал резкий манёвр, а затем дал предупредительный пушечный залп, оберегая командира. После этого истребители набросились на самого Макарова. Пулемётные очереди хлестнули по кабине и плоскостям. Запахло дымом и гарью. Стало тяжело управлять самолётом — были повреждены рули управления. Пламя плясало сначала над мотором, а затем пробралось в кабину. Горящую, едва держащуюся в воздухе машину лейтенант Макаров сумел дотянуть до линии фронта. Высотомер показывал 150 метров. Прыгать? Но раскроется ли парашют? Пламя нестерпимо жгло лицо, спалило брови. Выбора не было, и Макаров, открыв фонарь, тяжело перевалился через борт машины. Он не видел, как по нему ещё раз хлестнули пулемётными очередями «мессеры», как с переднего края били из крупнокалиберного пулемёта. Об этом ему, обгоревшему, рассказали наши пехотинцы, подобравшие его возле первой траншеи. После лечения в госпитале крещённый вражьи́м огнём лейтенант Макаров прибыл в наш корпус.

Он сразу зарекомендовал себя с хорошей стороны, и мы доверили ему водить группы штурмовиков. Макаров отлично командовал звеном, воспитал целую семью мастеров штурмовых ударов, стал командиром эскадрильи. В период боёв под Курском совершил 50 боевых вылетов, в основном по танкам и резервам противника. Летал смело и расчётливо. Во время Киевской операции капитан Макаров довёл счёт личных боевых вылетов до 94. Водил в бой группы от 4 до 18 самолётов. Много летал парой и одиночно в самых трудных метеорологических условиях, и не было случая, чтобы он не нашёл цель или сбился с курса из-за непогоды.

Третий капитан, сидевший в президиуме, — командир эскадрильи Григорий Фёдорович Филиппов, удостоенный Звезды Героя, по возрасту почти на 10 лет старше своих товарищей. В войну Г.Ф. Филиппов вступил осенью 1941 года. Защищал Москву, дрался с врагом на Калининском фронте. В составе нашего корпуса воевал под Кур-

ском, над Днепром. Был рядовым лётчиком, стал командиром эскадрильи, ведущим групп, мастером радиосвязи первого класса.

Четвёртый сидевший в президиуме Герой Советского Союза — капитан Иван Лазаревич Могильчак, также большой мастер штурмовых ударов, прославленный ведущий «ильюшиных».

Об этих прекрасных людях и их боевых товарищах думал я и, как мог, рассказал в тот торжественный вечер, в канун годовщины Красной Армии. Вывод пришёл сам собой. Вот такие люди — командиры эскадрилий, капитаны, ведущие групп — самое главное достижение в области воспитания и обучения лётных кадров. Они главная опора, ведущая сила боеспособности корпуса, бесценный капитал страны.

Минул праздник. Он хоть и был кратким, по-фронтовому скромным, но всё же ярко осветил нашу жизнь, порадовал, согрел сердца, заставил подумать над свершениями, взглянуть на себя и других со стороны, оценить величие наших фронтовых будней. А они дали о себе знать буквально на другой день после торжеств. Один за другим прилетали полки новой 331-й истребительной авиационной дивизии. Надо было их устраивать на аэродромах, помочь обжиться, втягиваться во фронтовую обстановку. Почти 90% лётного состава дивизии ещё не нюхали пороха. Не воевал и командир дивизии полковник Иван Андреевич Семененко. Побывал во всех трёх полках истребителей, побеседовал с лётным составом. Настойчиво рекомендовал: изучать район боевых действий, ежедневно тренироваться в радиопереговорах, осваивать опыт воздушных боёв соседних истребительных дивизий и зубами держаться за штурмовиков. В каждом полку было по 40 самолётов, в дивизии — 120. Это радовало. Прибывало пополнение самолётами Ил-2, и скоро корпус обретёт свою максимальную мощь — 300 боевых самолётов. Ввод в бой новой дивизии проходил в ходе непрерывных боевых действий, которые ни на день не затихали. В боевой истории корпуса записаны задачи, которые мы решали в марте 1944 года на Староконстантиновском, Проскуровском и Винницком направлениях. В те дни корпус осуществлял тесное взаимодействие с 1-й гвардейской

армией генерал-полковника А.А. Гречко и с 38-й армией генерал-полковника К.С. Москаленко.

В последний день зимы мне удалось облететь районы Бердичева, Шепетовки, Славуты и Полонного. В двух-трёх километрах от Шепетовки ещё шли бои, южная окраина города и железнодорожный узел были полностью разрушены — там не было ни одного уцелевшего домика. Когда пролетал над Шепетовкой, невольно вспомнил Николая Островского, его бессмертное творение «Как закалялась сталь», на котором воспиталось не одно поколение советской молодёжи. В Шепетовке жил, мужал сам писатель-большевик и его герои. Невольно подумалось: можно разрушить город, сжечь книги, убить человека, но похоронить свободолюбивый народ, закрыть солнце свободы фашистской свастикой, повернуть историю вспять — это никому не дано. Будет новая Шепетовка краше прежней. В Славуте в тот же день встретился с командующим 2-й воздушной армией генерал-полковником авиации С.А. Красовским. Он передал приказ: корпусу взаимодействовать с 1-й гвардейской армией, которая наступает из района Полонное на Староконстантинов. Немедленно полетел на КП генерал-полковника А.А. Гречко. Мы встречались уже в Киевской операции и в боях под Житомиром. Андрей Антонович подробно объяснил обстановку, задачи армии и высказал своё мнение о том, где, когда и против каких сил противника ему потребуется помощь авиации, сообщил, что операция намечается на 4 марта 1944 года. Я слушал его и с огорчением думал, что нам в этой операции, по-видимому, участвовать не придётся. Причина? Очень простая: установилась плюсовая температура, аэродромы «плывут» и надежд на то, что они к 4 марта просохнут, никаких. Вчера я сам побывал на всех восьми аэродромах корпуса и убедился: боевым самолётам взлетать нельзя. Я сказал командующему, что корпус имеет в строю около трёхсот самолётов и мог бы оказать армии существенную помощь, но... законы природы неумолимы. В ближайшие дни сможем летать только парами и одиночными самолётами. Генерал Гречко был заметно огорчён моим докладом, но высказал надежду, что я сделаю все возможное, чтобы помочь армии в этой насту-

пательной операции. На обратном пути, когда возвращался с КП Гречко, видел десятки машин и орудий, завязших в грязи, — весна делала своё дело.

В тот же день фронт облетела печальная весть: 29 февраля командующий фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин был тяжело ранен. Николай Фёдорович умер от ран 15 апреля 1944 года. Вместе с боевыми товарищами у гроба славного советского полководца стояла его мать — Вера Ефимовна. Тяжёлое горе свалилось на плечи этой русской женщины. В феврале и марте она получила сообщение о гибели двух её сыновей: Афанасия Фёдоровича и Семёна Фёдоровича. А в апреле ей пришлось хоронить третьего сына — Николая Фёдоровича. Чем измерить глубину горя и тяжесть утрат этой женщины-матери? Прощаясь с командующим фронтом — генералом армии Николаем Фёдоровичем Ватутиным, все мы — солдаты, офицеры, генералы мысленно клялись сурово наказать фашистов за слёзы наших матерей и с корнем вырвать эту заразу в самом логове гитлеровцев. По желанию трудящихся города Киева генерал армии Н.Ф. Ватутин был похоронен в столице Украины. Зимой и летом алеют живые цветы на могиле верного сына отчизны.

Вернёмся к событиям марта. Итак, несмотря на весеннюю распутицу, наши войска должны были наступать, пока противник не стянул в район Проскурова и Старокостантинова крупных сил и не организовал жёсткой обороны. И в первых числах марта планы нашего командования начали осуществляться. Во главе фронта был поставлен Маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков. 4 марта 1944 года войска начали наступление на Тернополь и Проскуров. Готовясь к этой операции, я ещё раз лично облетел все аэродромы корпуса и убедился, что в ближайшие дни боевая работа с них невозможна. Надо было искать выход. Мы обязаны были помогать наземным войскам — в этом главная задача штурмовой авиации. Хорошо зная аэродромную сеть фронта, обдумывая десятки вариантов частичного перебазирования штурмовиков на новые аэродромы, я пришёл к выводу, что необходимо просить для корпуса хотя бы один аэродром с бетонированной полосой для взлёта и посадки. 2-я воздушная армия в начале мар-

та имела в полосе фронта более пятидесяти аэродромов и только два из них — Киевский и Житомирский — имели взлётно-посадочные полосы с твёрдым покрытием. Киевский аэродром был уже далеко в тылу, и там могли базироваться только бомбардировщики и истребители ПВО, прикрывающие Киев. Оставался один-единственный аэродром — Житомир. Я знал, что там базируются три полка истребителей и полк разведчиков, аэродром очень перегружен. Но другого аэродрома не было. Я очень хорошо знал, что генерал Красовский никогда не согласится на дальнейшую перегрузку Житомирского аэродрома, и решил его не тревожить. 2 марта я встретился с генералом Гречко и попросил его позвонить маршалу Жукову, чтобы он разрешил посадить один штурмовой полк нашего корпуса на аэродром Житомир. Жуков сказал, что этот вопрос пускай решает Красовский, а узнав, что я — на КП у Гречко, позвал меня к телефону. Я доложил маршалу, что Красовский не решит этого вопроса и формально будет прав. Однако обстановка складывается так, что истребители и даже разведчики из-за плохой погоды в первых числах марта летать не смогут, а лучшие пары штурмовиков могли бы выполнять боевые задания и помочь армии Гречко. Жуков обещал через час дать ответ. Не успел я прилететь в штаб корпуса, а там уже меня ждала телеграмма: «Каманину. Немедленно перебазируйте один полк штурмовиков на Житомирский аэродром. Исполнение доложить 3.3.44. Красовский».

Перебазировать целиком один полк не удалось. Взлетать с полевых аэродромов 2–3 марта могли только самые опытные лётчики и только на максимально облегчённых самолётах. К исходу 3 марта на аэродроме Житомир сели 9 лучших пар Ил-2 из обеих штурмовых дивизий. Пришлось сформировать сводный полк и подчинить его непосредственно штабу корпуса. В первый день наступления штурмовики с аэродрома Житомир произвели всего 12 полётов парами. Другие самолёты воздушной армии и самолёты противника в этот день совершенно не летали. Всего 24 самолёто-вылета, но это были вылеты больших мастеров штурмовых ударов, внезапно появлявшихся над головами противника и беспощадно громивших гитлеровцев. Наши

наземные войска успешно продвигались вперёд, осуществляя намеченный план Проскуровско-Черновицкой операции. В те дни мой ПКП находился на КП генерал-полковника А.А. Гречко. Первый день операции. Обычно в такой день корпус производил сотни боевых вылетов. Было радостно сознавать, что лётчики корпуса активно помогают пехоте. А сегодня мне было немного неудобно перед командующим наступающей армии генералом Гречко. Но, как говорят, «выше головы не прыгнешь». Гречко сам хорошо знает и состояние аэродромов и погоду, он дважды подходил ко мне, интересовался докладами штурмовиков и успокоительно сказал: «Ну что ж, Николай Петрович, двадцать вылетов, конечно, не двести, но когда противник совсем не летает, каждый наш даже одиночный полёт большая помощь наступающим. Передайте, пожалуйста, от меня спасибо всем лётчикам, летавшим сегодня при очень плохой погоде». Да, сегодня летали лучшие лётчики корпуса, мастера штурмовых ударов — Г.Т. Береговой, И.Н. Виноградов, В.И. Гамаюн, В.Ф. Зудилов, Н.В. Красновский, З.И. Макаров, Е.Е. Михайленко, И.Л. Могильчак, В.Н. Молодчиков, Н.Н. Павленко, Г.Ф. Филиппов, И.Ф. Якурнов — все они отлично выполнили боевые задания в очень сложных метеорологических условиях. На следующий день получил телеграмму от Красовского: «Каманину. За самовольный выезд от Гречко объявляю вам выговор. Красовский». Сотни раз я уезжал от командующих «самовольно», но выговоров не получал. Ведь это неотъемлемое право командира — быть там, где по обстановке и решаемой задаче он более необходим. А в данном случае я и не «убывал» от Гречко, а ночевал у него, но выговор всё-таки получил. Я не обиделся на Степана Акимовича — это его стиль работы: в приказах и телеграммах он всегда «распекал» подчинённых, а при личных встречах мило улыбался и говорил: «Да ты не обижайся, это меня опять штаб подвёл».

5.3.44. Наземные войска успешно продвигаются. Самолёты противника два дня совершенно не появлялись. Авиация 2-й воздушной армии тоже не летает. Мои орлы с аэродрома Скоморохи (Житомир) произвели 30 самолёто-вылетов парами.

6.3.44. Получил ещё три шифровки Красовского — «предупреждает», напоминает, последний раз напоминает и вторично приказывает — всё об одном: «Сообщай воздушную и наземную обстановку». Я сочувствую генералу Красовскому: рядом с очень требовательным маршалом Жуковым ему тяжело, особенно в эти дни марта, когда не летают даже разведчики. Насколько это возможно, пытаюсь удовлетворить запросы командующего воздушной армией. Приказал полковнику Яроцкому немедленно после посадки опрашивать подробно каждую пару штурмовиков и передавать результаты в штаб армии. Осмотрел сегодня аэродромы Тирановка и Варваровка. По размерам аэродромы большие, но пока грунт мягкий. Думаю, что дня через 3–4 их можно будет частично использовать. Наблюдением с воздуха ещё раз убедился в больших трудностях мартовского наступления. Дороги в жутком состоянии, в грязи застревают даже «доджи» и «студебекеры», а все остальные машины или стоят, или двигаются на буксире за танками и тракторами. Все дороги забиты транспортом. На шоссе Бердичев — Шепетовка машины стоят в четыре ряда. Это наше счастье, что погода плохая и противник не летает. Наступление проходит в весеннюю распутицу, этим определяются все трудности и даже его успех, а противник не верил в возможность нашего наступления в таких условиях.

7.3.44. К работе сводного полка присоединились лучшие пары 90 гшав и 235 шав. Всего за день произвели 48 вылетов. Штурмовики бьют в основном танки и отступающие колонны противника. Наши войска успешно продвигаются вперёд. Штаб 1-й гвардейской армии переходит в Кустовцы. В 10.00 за 10–15 минут до моего прилёта в Кустовцы над посадочной площадкой наш У-2 был атакован двумя Ме-109. Самолёт имеет десятки пробоин, лётчик Мальцев легко ранен в ногу. В марте это первое появление истребителей противника. Рации моего ПКП где-то застряли в пути. КП Гречко пока представлен только небольшой передовой командой. Сегодня мне позвонил Красовский и передал, что к 16.00 меня вызывает маршал Жуков. На мой вопрос «Зачем?» Красовский, как мне слышалось, со злорадством ответил: «Твои штурмовики «отличились» в Скоморохах».

Пришлось сесть на самолёт и лететь в Житомир. На аэродроме Скоморохи творилось столпотворение: три полка истребителей, полк разведчиков, полк штурмовиков и много транспортных самолётов и самолётов связи. Оказалось, что лётчик-штурмовик старший лейтенант Н.В. Красновский, возвращаясь с боевого задания, при заходе на посадку задел колёсами пассажирский самолёт маршала Жукова и сильно его повредил. Врач полка Д.Ф. Серов доложил, что во время штурмовки лётчик Красновский был ранен в голову, всё лицо у него было залито кровью, при заходе на посадку лётчик почти ничего не видел. После посадки Красновский отправлен в госпиталь. Самолёт Ил-2 имеет десятки пробоин от снарядов и пуль, а от столкновения с самолётом Ли-2 он не пострадал. У самолёта Ли-2 разбита пилотская кабина, которую можно восстановить.

Маршал Жуков, увидев меня, очень спокойно спросил: «Ну, так что же у вас там произошло?» Я подробно объяснил происшествие на аэродроме Скоморохи и добавил, что за последние три дня лётчик Красновский при очень трудных метеоусловиях выполнил семь боевых полётов, имеет около 90 боевых вылетов, за отличное выполнение заданий командования награждён тремя орденами. «Хорошо, мне все это генерал Красновский уже доложил. Как самочувствие лётчика?» — «По докладу врача рана не опасна. Надеюсь, что дней через десять лётчик Красновский войдёт в строй». — «Наградите его орденом Красного Знамени. Напишите о нём в газету, пехота должна знать, что и лётчикам иногда бывает не легче, чем на земле».

Затем маршал задал несколько вопросов о ходе наступления армии Гречко и условиях работы авиации. Я подробно доложил о ходе боёв на подступах к Тернополю и Проскурову, доложил, что, по моему мнению, в ближайшие дни авиация противника большой активности не проявит, а за первую декаду марта иногда появлялись только пары «мессеров». Штурмовики с 4 по 10 марта летали только парами. Всего за эти дни произвели 246 боевых вылетов. Маршал приказал мне прямо от него лететь к командующему 38-й армией генерал-полковнику К.С. Москаленко и помочь ему в наступлении на Винницу, а у А.А. Гречко оставить своего

представителя. «Главные усилия корпуса сосредоточьте на Винницком направлении и примите все меры для усиления активности штурмовиков», — на этом закончилась моя встреча с маршалом Жуковым. На фронте это была последняя наша встреча. В первых числах мая 1944 года Г.К. Жуков сдал командование фронтом маршалу И.С. Коневу, а сам убыл в Ставку Верховного Главнокомандования для участия в подготовке Белорусской наступательной операции.

В августе 1944 года 5-й штурмовой авиационный корпус перешёл в подчинение 2-го Украинского фронта, и наши боевые дороги разошлись до конца войны. После войны я много раз встречался с Г.К. Жуковым. Первая встреча была в день проведения Парада Победы в Москве. Потом было ещё много встреч, когда Жуков был министром обороны СССР. Об одной из таких встреч хочется рассказать особо.

Это было в феврале 1957 года. Маршал Жуков был с официальным визитом в Индии. Накануне его вылета из Дели в Москву мне позвонил в Ташкент (я в это время командовал 73-й воздушной армией) Главнокомандующий Военно-Воздушными силами маршал авиации К.А. Вершинин и приказал обеспечить приём самолёта Г.К. Жукова на Ташкентском аэродроме. На следующий день самолёт маршала ожидался в Ташкенте около 11 часов. Вечером накануне я собрал всех начальников служб и дал все распоряжения по обеспечению перелёта министра обороны из Дели в Ташкент и из Ташкента в Москву. Маршал летел на новом реактивном пассажирском самолёте Ту-104. В то время этот самолёт не был ещё в серийном производстве. Только заканчивались эксплуатационные испытания самолёта. Для посадки и взлёта Ту-104 требовалась обязательно бетонированная взлётно-посадочная полоса длиной не менее двух километров. В 1957 году из всех аэродромов Среднеазиатского военного округа этим требованиям отвечали только два аэродрома — Ташкентский и аэродром Карши. В день прилёта маршала я проснулся, как обычно, в пять часов и, подойдя к окну, был неприятно поражён: густой туман закрывал ближайший пятиэтажный дом, находившийся в 50 метрах от меня. Прав оказался начальник метеослужбы, вчера он предсказывал этот туман, а я не по-

верил ему. Более трёх лет я летал в Средней Азии и ни разу не видел летом тумана.

В шесть часов я был уже в штабе. Начальник штаба воздушной армии генерал Зиновьев и дежурный метеоролог с метеокартами ожидали меня. Обстановка была сложной, годные для посадки Ту-104 аэродромы Ташкент и Карши были закрыты плотным туманом с видимостью менее 100 метров. На мой вопрос: «Когда рассеется туман?» метеоролог твёрдо ответил, что до 13 часов туман удержится. В Фергане и в районе Ашхабада тумана не было, аэродромы там по размерам были большие, но они не имели бетонированных взлётно-посадочных полос. А инструкции по эксплуатации Ту-104 разрешали взлёт и посадку только на бетонированные ВПП. Посадка самолёта на грунт запрещалась, а при вынужденной посадке на грунт рекомендовалась посадка «на живот» (с убранными шасси). Убедившись, что в 11 часов мы не сможем принять самолёт маршала, я дал телеграмму в Москву Вершинину и в Дели Жукову с просьбой не вылетать до получения нашего согласия на приём самолёта. Через полчаса получил телеграмму из Дели, в ней сообщалось, что маршал Жуков вылетает в 9 часов 30 минут. Обстановка осложнялась. Доложил руководителям партии и правительства Узбекистана, а также командующему войсками Туркестанского военного округа генералу армии А.А. Лучинскому о складывающейся опасной ситуации и принимаемых мною мерах.

Генерал Лучинский немедленно приехал в штаб воздушной армии. На его тревожный вопрос: «Что думаете делать?» я ответил, что просил Москву и Дели задержать вылет. А если самолёт всё же взлетит, то после установления радиосвязи с самолётом объясню командиру экипажа обстановку и порекомендую ему или вернуться в Дели, или (если для возвращения в Дели не хватит горючего) произвести посадку самолёта «на живот» на аэродроме Фергана. Командующего «ужалило» это «на живот». — «Как, министр «на живот»? Вы что, с ума сошли, генерал Каманин?» Я, насколько можно было, спокойно ответил: других вариантов решения у меня нет, если вы, товарищ командующий, имеете что-то лучшее, подскажите мне. Генерал Лучинский

вынужден был согласиться с неприятной вероятностью посадки самолёта маршала Жукова с убранными шасси на грунт Ферганского аэродрома. В восемь часов, за три часа до возможного появления над Ташкентом самолёта Ту-104, командующий округом и я приехали на аэродром. По дороге в городе и на аэродроме видимость была не более 50 метров. Командующий остался у телефонов, имея намерение переговорить с Вершининым, а я поехал на ВПП. Видимость на посадочной полосе была до 160 метров, туман начинался от самой земли и поднимался до 120 метров, а выше было безоблачное голубое небо и сияло яркое солнце. О высоте тумана и безоблачном небе мне доложил самолёт-разведчик, поднятый мной в воздух с аэродрома Фергана.

Я приказал разведчику уточнить высоту тумана и границы его распространения, а сам на большой скорости проехал в конец ВПП. Возвращаясь обратно, я заметил, что видимость на полосе стала несколько большей. Неужели это от скорости, тепла и газа автомобиля? Проехал ещё несколько раз и окончательно убедился, что автомобиль заметно разгоняет туман и улучшает видимость. Вызвал два десятка грузовых автомобилей, построил их в две шеренги на дистанции сто метров одна от другой и приказал на возможно большей скорости ездить по полосе — туда и обратно, туда и обратно. С каждым рейсом грузовиков туман отступал и резко улучшалась видимость. Приказав коменданту аэродрома руководить работой грузовиков на ВПП, я позвонил в штаб армии и приказал поднять в воздух четыре самолёта Ли-2 с задачей построиться в правый пеленг и летать над ВПП у самой кромки тумана. Прошло всего 20–30 минут работы грузовиков и самолётов над ВПП, как мы увидели голубое небо и солнце в разрывах тумана. У меня появилась надежда разогнать туман и посадить министра обороны в Ташкенте. Дал указание увеличить интервалы между автомобилями и самолётами в 3–4 раза и разгонять туман над всей площадью аэродрома. Около десяти часов самолёт-разведчик доложил: с высоты 1000 метров хорошо вижу ВПП, но подходы закрыты туманом. Кругом аэродрома, насколько видно во все стороны до горизонта, — туман. Дал команду: передать командиру экипажа самолёта маршала Жукова —

идите на Ташкент, посадка на ВПП. До посадки было ещё сорок минут, их я активно использовал для разгона тумана над всей территорией аэродрома и в полосе подхода. Через несколько минут мы услышали радостный голос командира экипажа: хорошо вижу ВПП, захожу на посадку.

Посадка самолёта маршала Г.К. Жукова на Ташкентский аэродром прошла вполне благополучно. Когда я подошёл к маршалу с докладом, он недовольно сказал: «А, старый перестраховщик, кричишь на весь мир — туман, туман, а у тебя отличная погода!» Обидно было за все наши волнения и переживания получить такую оценку. Сама природа убедительно продемонстрировала маршалу всю его неправоту в этом эпизоде: через 15 минут после посадки спряталось солнце и непроницаемый туман вновь плотно прикрыл аэродром. Взлетать было невозможно. Пришлось повторить эксперимент борьбы с туманом. Он прошёл успешно.

Перед взлётом самолёта генерал-лейтенант авиации Н.П. Дагаев, сопровождавший Жукова в полёте в Индию, на мой вопрос: «Получили ли вы мою телеграмму о тумане в Ташкенте?» — ответил утвердительно, но сознался, что побоялся доложить её маршалу. Дело в том, что на аэродром в Дели провожать Жукова приехали руководители правительства Индии. Жуков тепло попрощался с ними и шёл к самолёту, чтобы через 3–5 минут покинуть Индию. В этот момент Дагаеву вручили телеграмму Вершинина и мою о необходимости задержать вылет самолёта. Николай Павлович честно признался, что он не решился доложить маршалу текст телеграмм перед взлётом, а дал их почитать ему уже в воздухе.

Я знал многих генералов, которые, как и генерал Дагаев, боялись докладывать Жукову всю правду, и иногда это приводило к печальным последствиям. Ненормальные отношения Г.К. Жукова имели место с такими генералами, как Н.Ф. Ватутин, С.А. Красовский, А.С. Жадов, П.С. Рыбалко и многими другими. Это объясняется тем, что Жуков обладал очень сильным и своеобразным характером. Он был предельно требователен к себе и подчинённым. И это наше счастье, что в годы войны рядом со Сталиным работал образованный, очень опытный, смелый, волевой гене-

рал, беспощадно громивший врага и умевший ради победы требовать от подчинённых войск максимально возможного напряжения сил. Маршал Советского Союза Георгий Константинович Жуков — один из самых выдающихся полководцев и военных стратегов XX века. Советский народ наградил маршала Жукова самыми высокими наградами, он — единственный из участников Великой Отечественной войны четырежды Герой Советского Союза. Память о великом полководце нашего времени переживёт века и будет для всех будущих поколений примером того, как надо любить и умело защищать свою Родину.

7

Под крылом — граница

Полки 331-й истребительной авиационной дивизии подтягиваются к линии фронта. Из Жулян в Красовку перелетел на самолётах 122-й истребительный авиационный полк. Генерал Красовский, вопреки моим планам и настояниям о постепенном включении молодого полка в боевые действия, приказал в тот же день выполнять напряжённую боевую работу. 12 марта 1944 года произвели 154 боевых вылета. Штурмовики помогали 38-й армии Москаленко в наступлении на Винницу. Из 122-го истребительного авиapolка не вернулись на аэродром шесть истребителей — блудят из-за незнания района. Наши подошли к Тернополю и Проскурovu. Начали успешно двигаться 2-й и 3-й Украинские фронты. Во второй половине марта наши войска от Проскурова до Винницы вышли на Южный Буг, а южнее Винницы 2-й Украинский фронт уже форсировал реку. В районе Проскурова и Тернополя противник имел сильную группировку войск, но несмотря на это был отброшен за Днестр. В те дни полки нашего корпуса совершали от 50 до 150 вылетов в день. 19 и 20 марта 1944 года были освобождены Жмеринка и Винница. В приказе Верховного Главнокомандующего в связи с освобождением Жмеринки и Винницы отмечались и лётчики нашего корпуса. Главный

маршал авиации А.А. Новиков прислал телеграмму: он дал хорошую оценку боевой работе частей в боях за Винницу и Жмеринку и объявил благодарность всему личному составу корпуса.

Победы не приходили сами собой. Они завоёвывались в борьбе с трудностями, недостатками и ошибками. Так, 122-й истребительный авиаполк, совершив 110 боевых вылетов, потерял 15 самолётов и двух лётчиков. Основные причины больших потерь истребителей были в форсировании их включения в боевые действия. По этой причине в 1941 и 1942 годах напрасно гибли сотни лётчиков. В 1943–1944 годах потери по этой причине резко сократились. Авиацонные командиры всех степеней поняли, что вводить в бой молодых лётчиков и ещё не воевавшие полки надо осмотрительно, используя весь опыт боевых полётов. Но... всякое бывает на войне. Полк совершенно неожиданно получил боевую задачу, ещё не успев осмотреться на новом аэродроме, отдельные лётчики проявили недисциплинированность, отрывались от штурмовиков и теряли ориентировку. Потеря одного самолёта на 8 боевых вылетов — это очень высокие потери. Так было в 1941 году и летом 1942 года. Во второй половине 1943 года мы теряли один самолёт на 50 вылетов, а в 1944 году число вылетов на одну потерю самолёта перевалило за 100.

Всем службам и командованию корпуса пришлось серьёзно заняться всеми полками истребительной дивизии. В полках и штабе дивизии организовали ежедневные занятия по штурманской подготовке, связи, по тактике воздушного боя. Установили постоянный контроль за учёбой, за соблюдением дисциплины и выполнением графиков наземных тренировок. В то же время полки не прекращали боевой работы. Ведущими групп для прикрытия штурмовиков стали назначать только самых опытных лётчиков из командиров эскадрилий и выше. Проверкой руководящих кадров дивизии до командира звена включительно было установлено, что далеко не все командиры звеньев и даже эскадрилий соответствуют занимаемым должностям. Пять командиров звеньев и двух командиров эскадрилий пришлось понизить в должности, выдвинув на их место наи-

более подготовленных и смелых лётчиков. Пришлось заменить и командира 122-го истребительного полка майора А.А. Леоновича. Он редко летал, слабо контролировал лётную работу своих подчинённых и не проявил необходимой командирской требовательности по укреплению дисциплины в полку. Надо отдать должное командиру дивизии полковнику И.А. Семененко, начальнику штаба дивизии полковнику М.В. Афанасьеву и вновь назначенному командиру 122-го истребительного авиаполка майору Н.А. Рослякову — они и другие товарищи сделали правильные выводы из ошибок и недостатков, которые проявились в первые дни боевой работы дивизии, и сделали всё возможное, чтобы резко поднять боеспособность полков и боевой дух всего лётного состава дивизии. Проведённые мероприятия быстро положительно сказались на качестве боевой работы дивизии: количество боевых вылетов ежедневно возрастало, а боевые потери резко снизились. И снова подтвердилась пословица: «Сильна рать воеводою».

Первый месяц весны, несмотря на весеннюю распутицу и плохую погоду, закончился победно. Наши войска форсировали Днестр севернее Черновиц и окружили Каменец-Подольск. Проскуровской группировке врага были отрезаны пути отхода. В приказе за 24 марта 1944 года, посвящённом прорыву фронта и выходу наших войск на Днестр, Верховный Главнокомандующий снова отметил наш корпус как особо отличившийся в боях. Корпус перебазировался в район Дубно — Броды. Прежде чем дать команду дивизиям и полкам на перебазирование, я лично осмотрел все аэродромы нового аэроузла. Производя посадку на аэродром Броды, я заметил у небольшой рощицы на границе аэродрома самолёт У-2. Сразу промелькнула мысль: кто-то опередил меня в осмотре аэродрома. Когда я подрулил к самолёту и, выключив мотор, выбрался из самолёта, ко мне подошёл лётчик и доложил: «Майор Покрышкин, произвожу рекогносцировку аэродрома». — «Ну и как вы его находите?» — «Аэродром хороший, только он в полосе базирования вашего корпуса». Я подтвердил дважды Герою Советского Союза майору А.И. Покрышкину, что аэродром Дубно сегодня займёт один из полков 5-го штурмового авиакорпуса. Так

состоялась моя первая встреча на фронте с молодым командиром истребительной дивизии майором Покрышкиным, слава о боевой работе которого уже гремела в войсках.

После войны мы часто встречались с трижды Героем Советского Союза А.И. Покрышкиным в президиумах торжественных собраний, одновременно учились в Военной академии Генерального штаба. А в 1977 году на торжественном собрании в Кремле, посвящённом 60-летию Великой Октябрьской революции, маршал авиации Александр Иванович Покрышкин спросил меня: «Николай Петрович, ты помнишь нашу первую встречу?» — «Да, конечно, аэродром Дубно, лето 1944 года», — не задумываясь ответил я. «Нет, неправильно, — рассмеялся маршал, — первая моя встреча с тобой была ровно на десять лет раньше, в Новосибирске. В 1934 году поезд челюскинцев остановился в нашем городе, был большой митинг, на котором выступал и ты. Я тогда слушал тебя и во все глаза смотрел на первого Героя Советского Союза из военных лётчиков и дал про себя клятву — равняться на тебя. А ты тогда и не подозревал о моём существовании».

30.4.44. Штаб корпуса перебазировался в Козин; 91, 92, 513 полки и управление 4 гшад и 331 иад — в Грановку; 451 и 179 полки — в Шепетин; 122 иап временно остался на аэродроме Судилков; а 90, 235 и 809 полки и штаб 264 шад остались в районе Бердичева. Сегодня звонил маршал Новиков и обещал в ближайшие дни пополнить все полки до 40-самолётного состава. Успехи 1-го, 2-го и 3-го Украинских фронтов продолжаются. Скоро вся Украина будет очищена от врага. Разгромив врага на левом крыле фронта и отбросив его за Днестр, наш 1-й Украинский фронт приступает к перегруппировке своих сил, сосредотачивая главные силы на запад. Наш корпус — первая ласточка этой перегруппировки сил фронта. Мы нацелились на запад. Впереди нас ждёт Львов и западная граница Родины.

С аэродромного узла Дубно — Броды корпус начал более активную боевую работу — отсюда было значительно ближе до линии фронта, да и аэродромы подсохли. Лётчики докладывали о беспорядочном бегстве гитлеровцев через Днестр. Не дожидаясь переправочных средств, целые груп-

пы переходили реку вброд и вплавь. Авиация нашего 1-го Украинского фронта неоднократно бомбардировала окружённые группировки врага. Наш корпус наносил штурмовые удары по всему фронту от Могилёва-Подольского до Бродов. Штурмовики совершали не менее одной трети всех вылетов воздушной армии. Признанием боевых заслуг корпуса явилось присвоение ему 1 апреля 1944 года приказом Верховного Главнокомандующего наименования Винницкого. Группы «ильюшиных» активно участвовали в уничтожении окружённой 1-й немецкой танковой армии севернее Каменец-Подольска. Там попала в «котёл» 21 дивизия, из которых семь было танковых. Они попытались сначала пробиться на юг, но, потерпев неудачу, повернули на запад. Несколько потрёпанных частей, бросив всё тяжёлое вооружение и технику, пробились из окружения. В начале апреля погода улучшилась. С фронтов шли отрядные сообщения: на юге наши войска ворвались в Крым, освободили Одессу и подошли к Кишинёву. Для нас, авиаторов, пришла ещё одна радостная весть: в Бердичев и Прилуки прилетело пополнение корпуса — 50 самолётов Ил-2. Настроение у всех поднялось: улучшилась погода, просохли аэродромы, прилетело пополнение, и мы стали активнее работать. Но недооценили силы врага и были немедленно наказаны: 9 и 10 апреля фашистская авиация неожиданно совершила несколько налётов на наши аэродромы.

9.4.44. Ранним утром группа «фокке-вульфов» подошла со стороны солнца на большой высоте и с пикирования сбросила несколько контейнеров «лягушек» (с мелкими осколочными бомбами) на самолётную стоянку. Было повреждено три наших самолёта, убито трое и 18 человек ранено. Дежурное звено истребителей взлетело через 45 секунд после объявления тревоги, но боя не состоялось: «фокке-вульфы» улетели на бреющем полёте. На рассвете 10 апреля один Ю-88 сбросил полутонную бомбу на стоянку самолётов 179-го истребительного полка. Были повреждены три наших самолёта. В 7 часов утра налетели ещё 14 вражеских самолётов. Предупреждение о подходе противника мы получили за 15 минут и сумели своевременно поднять с двух аэродромов 18 истребителей. Они не допустили прицельного

бомбометания. Мелкие осколочные бомбы противник побросал вокруг аэродрома. У нас было несколько человек легко-раненых. Самолёты не пострадали. В воздушном бою наши истребители сбили два «фокке-вульфа» и один «юнкерс».

Противник пытается бить нас на аэродромах потому, что мы близковато сидим от линии фронта. Наши передовые аэродромы всего в 15–20 километрах от врага. Такое базирование авиации безусловно опасно. Это — результат плохого планирования штабом воздушной армии боевых задач для 5 шак и его базирования. В январе-феврале мы базировались на левом фланге фронта, а боевую работу в основном вели на его правом фланге. Сейчас картина прямо противоположная: сидим на правом фланге, а воюем на левом. Отчасти это объясняется ещё и тем, что в составе фронта один штурмовой авиационный корпус, а наземных армий более десяти и каждая хочет, чтобы в трудную минуту ей помогали штурмовики. По этим причинам нашим самолётам нередко до цели приходится лететь 100–150 километров параллельно линии фронта.

А иногда корпус получал такие боевые задачи, для выполнения которых не хватало радиуса действий штурмовиков. Так, например, 29 марта корпус получил такую задачу: «Всеми исправными Ил-2 перебазироваться на аэродром Коськово и оттуда организовать боевые вылеты в район Каменец-Подольска для уничтожения танков противника». Очень сложная задача. Аэродром Коськово на 120 километров южнее наших аэродромов, прямой связи с ним нет, точных данных о наличии горючего и боеприпасов для штурмовиков нет. Для обеспечения боевых вылетов на аэродром Коськово необходимо было перебросить более сотни техников, вооруженцев и других специалистов, а в распоряжении корпуса — всего один транспортный самолёт Ли-2 (способный перевезти за один рейс всего 20 человек) и 15 самолётов У-2.

Через два часа после получения этой боевой задачи 56 самолётов Ил-2 произвели посадку в Коськово, а через 30 минут начались боевые вылеты. Непрерывно в течение восьми часов группа за группой штурмовики «висели» над танками противника и уничтожали их ПТАБаами, снаряда-

ми пушек и реактивными снарядами. Всего было произведено 162 боевых вылета. К вечеру все самолёты вернулись на свои аэродромы, кроме одного. Отлично поработали в этот день командиры полков: подполковник В.Н. Коряков, подполковник Б.И. Ковшиков, майор Н.М. Косевич и подполковник В.С. Московкин. Большинство лётчиков сделали в этот день по три боевых вылета. По докладом экипажей и наблюдениям наземных войск, в этот день от ударов штурмовиков сгорело более 40 танков и около сотни автомашин противника. В этом побоище особенно отличились лётчики: В.Н. Коряков, Г.Т. Береговой, А.М. Балдин, Т.С. Лядский, В.И. Гамаюн, И.Н. Виноградов, В.Ф. Зудиллов и другие. Вечером мы получили приятную телеграмму от командующего фронтом: «Объявляю всему лётно-техническому составу благодарность за отличную боевую работу штурмовиков с подскоком на аэродроме Коськово. Жуков».

Таких заданий с «подскоком» на промежуточные аэродромы в первой половине апреля было несколько. Но корпус научился успешно выполнять и эти сложнейшие задачи, а штаб воздушной армии научился давать нам побольше времени на подготовку таких операций и лучше обеспечивать их транспортными самолётами, связью, горючим и боеприпасами. Несмотря на вражеские налёты на наши аэродромы, боевая работа корпуса не только не сокращалась, а с каждым днём становилась активнее. Штурмовики ежедневно совершали по 150–200 вылетов, а истребители — 70–80. С разрешения командующего воздушной армией я стал летать на боевые задания. Правда, летать приходилось не так часто, как хотелось бы. Обстановка не позволяла покидать пункты управления: я всегда помнил указание генерала армии Н.Ф. Ватутина, высказанное им мне ещё на Воронежском фронте при первой встрече. На мою просьбу разрешить мне летать на боевые задания он ответил: «Нам нужны не ваши личные одиночные полёты, а полёты корпуса. Вы как командир должны обеспечить, чтобы 300 подчинённых вам самолётов ежедневно успешно громили врага. С разрешения генерала Красовского иногда можете слетать и вы, но всегда помните о главной своей задаче — управлять боевой работой корпуса». Да, Ватутин был прав. И всё же

иногда, в периоды затишья и спада боевой активности сторон, я садился на боевой Ил-2 и вылетал на боевые задания.

Однажды в паре с лейтенантом П.Л. Шмиголем мы летали на разведку в район юго-западнее Броды. Больших сил, серьёзных оборонительных сооружений и подхода резервов врага мы не обнаружили. В двух местах нас обстреляли зенитки. Полёт закончился успешно. Через несколько дней снова в паре с лейтенантом П.Л. Шмиголем под прикрытием четвёрки истребителей мы летели на разведку в район Стоянува и Радзехува. Обнаружили два эшелона на станции Стоянув. Вокруг станции наблюдали окопные работы. На обратном пути попали под огонь зениток, но не дрогнул мой ведомый, своё место в строю выдержал. Вполне понятно, ведь Пётр Лукич Шмиголь был опытным лётчиком-штурмовиком. В 92-м гвардейском штурмовом авиаполку он зарекомендовал себя с самой хорошей стороны. Я лично дважды вручал ему боевые ордена — сначала за совершённые 50, а затем — за 75 боевых вылетов. Мы выдвинули П.Л. Шмиголя на должность командира эскадрильи. И не ошиблись. Осенью 1944 года мы поздравляли этого замечательного мастера штурмовых ударов с присвоением ему высокого звания Героя Советского Союза.

Из разведданных фронта и опроса пленных лётчиков мы довольно точно установили сеть ближайших аэродромов врага. Самое крупное сосредоточение самолётов (более двухсот) было на Львовском аэродроме. Разведчики воздушной армии подтвердили большое скопление самолётов на этом аэродроме. Мы получили несколько снимков аэродрома. От наших аэродромов до аэродрома Львов было 110–120 километров, что позволяло надёжно обработать штурмовиками главный аэродром врага. Дал все указания штабу корпуса и командирам дивизий готовить удар по Львовскому аэродрому. Тогда, весной 1944 года мы не случайно летали на разведку в район юго-западнее Броды, Стоянув и Радзехув. Это было наше новое операционное направление. В конце мая армии нашего фронта начали подготовку к освобождению Львова. В ходе подготовки Львовской наступательной операции мы, авиаторы, получили всё необходимое для успешной боевой работы. На очередном совещании ко-

мандиров авиационных соединений командующий 2-й воздушной армией генерал-полковник авиации С.А. Красовский сообщил о небывало сильном сосредоточении нашей авиации на Львовском и Сокольском направлениях. Более трёх тысяч самолётов включалось в состав 2-й воздушной армии. Такого количества боевых самолётов ещё не имела ни одна воздушная армия. И каких самолётов! Лётчики-истребители стали летать на новейших истребителях Як-3 и Ла-7, перед которыми «мессеры» выглядели устаревшими. Была модифицирована конструкция пикирующего бомбардировщика Пе-2, а также бронированного крылатого танка Ил-2. Словом, техника у нас всё более совершенствовалась, заметно улучшалось и тыловое обслуживание авиации. Наш корпус получил новые пополнения самолётами и лётчиками. К концу мая мы имели в строю 320 самолётов. Рядом с нами в составе фронта появились новые авиационные корпуса и, в частности, 1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус генерал-лейтенанта авиации В.Г. Рязанова, в составе которого я на Калининском фронте командовал 292-й (затем ставшей 9-й гвардейской) штурмовой авиационной дивизией. Такими мы стали к лету 1944 года.

Под крыльями наших самолётов проносились уже пограничные столбы и разбитые домики пограничных застав. А на многих участках Красная Армия уже вышла на государственную границу, изгнав с родной земли иноземных оккупантов. И это было самым радостным событием четвёртого военного лета. Летом 1944 года Красная Армия нанесла ряд последовательных ударов по врагу в Карелии и Белоруссии. Наш 1-й Украинский фронт осуществил Львовско-Сандомирскую операцию.

Освободить Львов — крупнейший административный и политический центр Западной Украины, узел восьми железных дорог, город, за которым уже виднелась пограничная полоса, было делом нелёгким. По сведениям разведки, фашисты перед 1-м Украинским фронтом сосредоточили группу армий «Северная Украина», которую поддерживали 4-й и 8-й авиакорпуса 4-го воздушного флота. На ближайших к Львову аэродромах враг базировал 700–720 самолётов. Мы готовились к ожесточённым боям.

В эти дни я встретился с новым командующим фронтом — Маршалом Советского Союза Иваном Степановичем Коневым. Это была не первая встреча. Мы ранее встречались на Калининском и Степном фронтах. К этому времени маршал Конев зарекомендовал себя выдающимся полководцем, прошедшим победно путь от Харькова, через Южную Украину, на подступы к Львову. На одном из совещаний командующих армиями и командиров авиационных соединений маршал Конев сказал нам: «Никаких серьёзных операций не будем предпринимать до тех пор, пока разведчики, и в первую очередь воздушные, не представят полных данных о противнике. Знать силы врага перед наступлением — это лишь одна сторона дела, другая, более важная, — ещё до наступления измотать эти силы, понизить их боеспособность, нанести им максимальный урон. Тогда с меньшими потерями можно одолеть врага в наступлении».

Указания маршала совпадали и с моими планами подготовки корпуса к Львовской наступательной операции.

Во-первых, нужно было хорошо организовать оборону аэродромов, укрыть все самолёты в капониры, ни на минуту не забывать, что враг рядом и он ещё способен наносить нам ощутимые удары.

Во-вторых, усиленно учить и постепенно втягивать в боевую работу молодых лётчиков, совершенствовать взаимодействие между штурмовиками и истребителями, улучшать управление авиацией над полем боя, добиваться более ощутимой помощи наземным войскам.

В-третьих, очень желательно нанести несколько мощных ударов по аэродромам противника, тем более что мы ещё не рассчитались с врагом за его налёты на наши аэродромы в марте-апреле. У меня зародился план ночного удара по Львовскому аэродрому врага. Несколько вечеров просидели мы над картами и расчётами с начальником штаба полковником Г.И. Яроцким. В итоге вырисовывался план ночного удара штурмовиков. Провели тренировочные ночные полёты. К участию в налёте на аэродром отобрали самых опытных лётчиков. Доложил план ночного удара по аэродрому неприятеля командующему воздушной армией генералу Красовскому. Степан Акимович, выслушав, переспросил:

— Действовать ночью? Вам? Штурмовикам?

— Совершенно верно, штурмовикам.

— Но ведь вы — дневная авиация. Вам видимость подавай «миллион на миллион». А тут сами проситесь в «ночники», — недоумевал генерал Красовский.

Пришлось сделать небольшой экскурс в прошлое. Рассказать командарму, что мы ещё на Калининском фронте в 292-й штурмовой авиадивизии иногда совершали ночные полёты на «Илах» и что эти полёты проходили удачно. Кроме того, и здесь, на Украине, отдельные самолёты и пары неоднократно летали ночью (за 20–30 минут до рассвета) на разведку погоды, десятки лучших пар корпуса много летали в бой в самых сложных метеоусловиях при сильно ограниченной видимости. Что правда, то правда, штурмовик Ил-2 к ночным полётам не приспособлен. У него очень трудный обзор при взлёте и посадке. Лётчик на этом самолёте вообще имеет ограниченные возможности для обзора в стороны и вниз. Днём этот недостаток терпим. А ночью, когда выхлопные патрубки из двигателя, расположенные впереди кабины лётчика, выбрасывали шлейфы светящихся отработанных газов, лётчик совсем «слеп». Устранить этот недостаток взялись инженеры и техники под руководством главного инженера корпуса генерал-майора авиационно-инженерной службы Г.П. Лешукова. Они изменили конфигурацию выхлопных патрубков — удлинители, изогнули, — и лётчик стал видеть лучше. Обо всём этом я рассказывал командарму.

— Конечно, налёт будет не полностью ночным. Взлёт и сбор групп осуществим в темноте, маршрут пройдем и выйдем на аэродром в предутренней мгле. Цели будут видны, экипажи отработаются прицельно при удовлетворительной видимости, — говорил я командующему.

План ночного налёта на Львовский аэродром был утверждён. В группы отобрали лучших лётчиков из двух штурмовых полков — 92-го гвардейского и 451-го и из двух истребительных — 179-го и 513-го. Одновременно с нашим ударом по Львовскому аэродрому командующий воздушной армией приказал нанести ещё три мощных удара по аэродромам врага в Станиславе, Стрые и Бережанах. Таким

образом, наш план разросся в воздушную операцию в масштабе всей воздушной армии.

Расскажу, как был осуществлён удар по Львовскому аэродрому. Первой поднялась шестёрка истребителей. Они появились над вражеским аэродромом Олышаница и блокировали его. Свою задачу — не допустить взлёта вражеских «мессеров» и «фокке-вульфов» — «Яки» выполнили. Затем восьмёрка «Илов» под прикрытием восьмёрки истребителей в предутренней мгле подошла к Львовскому аэродрому с юго-востока и с высоты 1300 метров с пикирования атаковала вражеские самолёты на западной и северо-западной окраинах лётного поля. Их было много — около 150 машин, в большинстве «юнкерсы». В трёх километрах сзади восьмёрки с тем же курсом на аэродром зашли несколько четвёрок «Илов» — основная ударная группа. Каждую четвёрку сопровождали два «Яка». Подошли они на бреющем полёте, для атаки сделали горку, после чего били по стоянкам самолётов с пикирования. Все группы после атаки ушли бреющим полётом на север. Чтобы их на обратном пути не сбили «мессеры», северо-восточнее Львова патрулировали 12 «Яков», которые имели задачу прикрыть возвращение штурмовиков, отсечь истребителей противника. Налёт удался. Враг был застигнут врасплох и не смог оказать большого противодействия. Экипажи доложили, что в районе цели по ним вели огонь шесть зенитных батарей. Истребители противника взлететь не успели, а те, что взлетели с других аэродромов, оказали слабое сопротивление на обратном маршруте. Сбросив бомбы, штурмовики обстреляли стоянки самолётов из пушек, пулемётов и реактивными снарядами.

В штурмовке аэродрома участвовали 24 Ил-2 и 34 истребителя. Удары получились внушительными: на стоянках было уничтожено и сильно повреждено более 30 двухмоторных самолётов, сбит один «фоккер», разбито и сожжено несколько складов. Наши истребители наблюдали на аэродроме 16 пожаров, три из них очень крупные. Наши потери — три самолёта. Подобных ударов по вражеским аэродромам в подготовительный период мы нанесли несколько. Планировали и осуществляли их как на рассвете, так и после захода солнца, а два удара нанесли во время фрицев-

ского обеда, чтобы держать врага всё время в напряжении. По этим же аэродромам ночная бомбардировочная авиация 2-й воздушной армии действовала одиночными самолётами с различными интервалами по времени.

Готовясь к упорным боям, решали мы и ещё одну задачу: учили личный состав. Старались не упускать ни малейшей возможности для этого. Проводили теоретические занятия в землянках и классах, стрельбы в тирах, учебные полёты над полигонами. Запомнилось лётно-тактическое учение на полигоне Шепетин. Мой наблюдательный пункт был оборудован в 300 метрах от мишеней. По радио я вызывал экипажи и пропускал через полигон. Всего прошло 30 экипажей — наши золотые кадры: командиры полков, штурманы, инспекторы-лётчики, ведущие групп. Проверялись стрельба, связь, бомбометание, техника пилотирования. На конференции с хорошими докладами по обобщению боевого опыта выступили ведущие групп капитаны И.Л. Могильчак, З.И. Макаров, Лебедев и другие. После теоретической части организовали показательные полёты, на которых присутствовал весь лётный состав корпуса. В программе полёта были бомбометание и стрельба по наземной цели двумя заходами шестёркой штурмовиков, оборонительный круг шестёрки, связь Ил-2 с танком по радио, бой одиночного штурмовика с истребителем противника. Показательные полёты были очень полезны для всех категорий личного состава. Я лично занимался с командирами эскадрилий. Сначала проводилась тренировка, а затем практические полёты, проверка умения работать «над полем боя». Проверил штурманскую подготовку, связь, бомбометание, стрельбы и технику пилотирования.

Практическое бомбометание проводили по трофейным танкам, а стрельбы — по макетам автомашин. После бомбометания лётчики собственными глазами убедились в эффективности противотанковых бомб. При прямом попадании бомба прожигала танк сверху донизу и вызывала пожар. А прямое попадание бомбы в танк обеспечивалось тем, что штурмовик одновременно сбрасывал 312 бомб, которые образовывали полосу размером восемь на сто метров. При испытательных и тренировочных бомбометаниях

на полигонах отмечалось по 3–4 прямых попадания в танк из полосы падающих бомб с одного штурмовика. Отличные оценки получили мастера штурмовых ударов: Г.Т. Береговой, Г.Ф. Филиппов, И.Ф. Якурнов, А.М. Балдин, Е.Е. Михайленко, В.И. Гамаюн, В.Ф. Зудилов, И.Н. Виноградов и другие. Из 36 командиров эскадрилий и их заместителей 22 получили общую оценку «отлично», все остальные — «хорошо». Так мы готовились к новым решительным схваткам с врагом. Дни наши были загружены до предела боевой работой или подготовкой к новым боям. Редко когда выпадало время, чтобы написать письмо или несколько строчек в дневник, вот некоторые из таких записей:

12.4.44. Козин. Войска 4-го Украинского фронта Толбухина и Особая Приморская армия ворвались в Крым и заняли Джанкой и Керчь. На юге наши продолжают продвигаться по румынской территории. На западе от Владимир-Волынского до Черновиц идут бои, противник кое-где сильно контратакует и даже теснит немного наши войска, но для решительного напора на нас с запада у него нет сил, а через 2–3 недели, когда закончится перегруппировка армий фронта, мы и на западе будем сильнее. Всё же до середины мая большие сражения на западном участке нашего фронта маловероятны.

В районе базирования корпуса очень успешно идёт мобилизация в армию. Через несколько дней все боеспособные мужчины будут выведены в тыл, кроме тех, конечно, которых уведут бандеровцы. Бандеровцы продолжают пошаливать северо-восточнее Кременец и севернее Козина. В этих районах обнаружено много складов и баз. С проведением полной мобилизации существование бандеровских банд будет почти невозможным, особенно в районах, занятых нашими войсками.

13.4.44. Козин. Наши взяли Симферополь, Евпаторию и Феодосию. Через 2–3 дня Крым будет полностью очищен от немцев. Перетасовка сил фронта идёт медленно (завязли в боях на юге), но кое-что уже прибывает и на наш участок фронта. Вчера через Козин прошли на запад более 60 танков и сотни автомашин. Сейчас наступило обычное после крупных сражений затишье. После крупной наступательной операции пауза необходима и даже неизбежна. Мы иногда игнорировали этот закон войны и расплачивались за

своё упрямство и зазнайство. Контратаки немцев в районе Бучача, на Езерну и в районе Броды успешно отбиваются. Вчера мои сделали 120 вылетов (до 11.00 был туман), с задания не вернулся один самолёт. 91 гшап и 122 иап посадил в Дубно. Аэродром в Дубно довольно трудный. Размеры 200 на 1200 метров, но плохие подходы и неровности на самом поле. Принимаю меры, чтобы предотвратить возможные от этого происшествия.

Сегодня Мария Михайловна на Ли-2 улетела в Жуляны, из Киева до Москвы доберётся поездом или попутным самолётом. Её до Москвы сопровождает полковник Ф. Д. Шустер, закончивший у нас стажировку в роли начальника штаба дивизии. Он возвращается в Ашхабад, где служит начальником штаба авиационной дивизии, которой я командовал в 1940 году.

15.4.44. Козин. Сегодня ночью умер генерал армии Н. Ф. Ватутин. Родина потеряла в его лице одного из лучших своих полководцев. Умный, расчётливый, решительный и упорный — он для меня был и остаётся образцом командира-руководителя. Ватутин провёл войска 1-го Украинского фронта от Воронежа до Ровно и Тернополя, полностью освободил Украину, память о нём переживёт века. Сегодня наши войска штурмом овладели Тернополем. Пятый раз мои лётчики отмечают приказом Сталина. Под Тернополем мы сделали более тысячи боевых вылетов и оказали наземным войскам существенную помощь. Сегодня произвели 245 вылетов, потеряли два самолёта и один экипаж. Последние дни наши боевые потери значительно снизились. Тут две причины: понизилась активность истребителей противника и возросло мастерство и опыт «наших» истребителей. Лётчики 331-й истребительной дивизии 5-го шак научились воевать. Подход наших сил в район Броды продолжается. Противник большой активности ни на земле, ни в воздухе не проявляет.

Я давно не летал с сыном Аркадием. Поэтому сегодня я посадил его в мой самолёт на место лётчика, а сам устроился за пассажира во второй кабине. Летали в Дубно и Шепетин. Аркадий больше десяти месяцев каждый день самостоятельно летает на У-2. Он уже имеет «солидный» налёт —

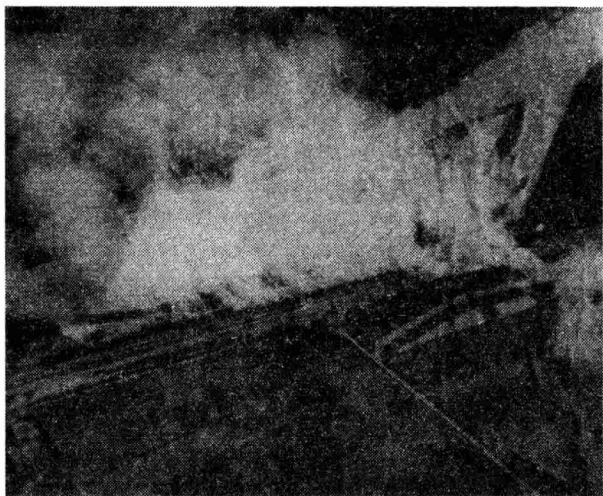
более трёхсот часов. У сына всё идёт хорошо, командир эскадрильи связи им доволен. Но на днях с ним произошёл забавный случай. К нам от маршала Новикова прилетел полковник Сивков. Когда полковник, выполнив свою миссию в штабе, прибыл в эскадрилью связи, оказалось, что мотор его самолёта разобран — обнаружился серьёзный дефект. Наклёвывалась перспектива ночевать «в гостях». Полковник Сивков попросил майора Трофимова подбросить его до Шепетовки. Майор согласился. Трофимов, в присутствии полковника Сивкова, вызвал Аркадия и приказал: «Через десять минут полетите с полковником в Шепетовку». — «Есть через 10 минут лететь в Шепетовку», — ответил Аркадий и, по-мальчишески подпрыгивая, побежал готовиться к вылету. Полковник Сивков, увидев Аркадия, обиженно сказал Трофимову: «Я с пионерами ещё не летал, дайте мне другого лётчика». — «Другого пока нет. Ждите», — ответил майор. В это время раздался звонок из штаба корпуса. Дежурный передал приказание: приготовьте один самолёт для полёта в штаб воздушной армии (Шепетовка). Полетит главный инженер корпуса — генерал Лешуков. Выслушав распоряжение штаба корпуса, Трофимов ответил: «Самолёт готов, может вылететь через 10 минут». Через 15 минут генерал Лешуков с Аркадием улетели в Шепетовку. Вернулись они на площадку часа через три. Аркадий на второй день со смехом рассказывал мне, что полковник Сивков так и не дождался более «солидного» лётчика, пришлось ему заночевать в корпусе.

18.4.44. Козин. Вчера четыре Ме-109 внезапно с бреющего полёта одним заходом атаковали стоянки самолётов на аэродроме Грановка. Один Ил-2 сгорел, один техник легко ранен. Зенитная артиллерия и пулемёты вели безрезультатный огонь. Дежурное звено истребителей взлетело через 15 секунд после появления «мессеров», но не сумело догнать фрицев. Сегодня в 8.30 два Ме-109 повторили вчерашнюю атаку. Дежурное звено также не догнало немцев, но огнём с аэродрома один «мессер» был подбит и сел на живот в 15 километрах южнее аэродрома, а второй лётчик, желая спасти товарища, пошёл на посадку и скапотировал. Оба лётчика взяты в плен, самолёты поломаны, но из двух один собрать будет можно. Он нам пригодится для разве-

дивательных полётов. Оба лётчика из эскадры Мельдерса с аэродрома Львов. Вчера они тоже принимали участие в налёте. В результате допросов пленных лётчиков установлено, что на аэродроме Львов базируется штаб эскадры и около двухсот самолётов, в основном бомбардировщики и транспортные.

20.4.44. Козин. Сегодня исполнилось ровно десять лет, как мне присвоено звание Героя Советского Союза. Не люблю я справлять юбилей, но офицеры штаба организовали по этому случаю товарищеский ужин и затащили меня в компанию. Вечер прошёл хорошо. Вспомнили добрым словом лучших лётчиков Родины: Чкалова, Громова, Байдукова, Коккинаки, Молокова, Водопьянова и наших боевых орлов: Могильчака, Павленко, Берегового, Зудилова и других. Третий день охотимся за поездами немцев на линиях Львов — Броды, Львов — Станислав, Львов — Подгайцы. Есть сведения, что противник испытывает трудности с автотранспортом и поэтому основную массу грузов перебрасывает по железным дорогам. Линия фронта стабилизировалась на меридиане Броды. Пока нет никаких признаков подготовки крупной операции с нашей стороны. До конца апреля, а пожалуй, и до середины мая, по-видимому, ограничимся небольшими перепалками. Боевой состав корпуса медленно, но растёт, сейчас в строю 220 самолётов. Удаление всех моих аэродромов от линии фронта 30–40 километров, аэродромы противник знает и только в апреле произвёл восемь налётов на стоянки самолётов. Это обязывает нас разгрузить аэродромы (подготовить ещё 5–6 новых аэродромов) и усилить все средства наблюдения, оповещения и обороны. Пожалуй, самое важное из всех мер по обороне аэродромов — это подготовить капониры для всех самолётов. А на сегодня у нас только 60% самолётов стоят в капонирах.

22.4.44. Козин. На фронтах без перемен. Идут небольшие бои юго-восточнее Станислава. Последние пять дней бьём железнодорожные эшелоны. Уничтожены десятки эшелонов. Немцы заметно сократили дневные перевозки, а линию Львов — Станислав начали прикрывать истребителями. Получил от Красовского приказание: создавать на аэродромах запасы горючего и бомб, тренировать молодых



Результат штурмовки вражеского эшелона

лётчиков, подтянуть самолёты с мест вынужденных посадок и тыловых аэродромов, ежедневно выполнять не более ста боевых вылетов (60 — штурмовики и 40 — истребители). Все эти мероприятия можно объяснить только началом подготовки к новой большой операции, но сроки и контуры операции пока не ясны. Война затягивается. Второго фронта не ощущается, война союзников в Африке и на юге Италии мало отвлекает сил общего врага — немцев. Прошло уже два долгих года войны после обещания Черчилля открыть второй фронт, а признаков начала активности союзников пока нет. Лето 1944 года может быть не менее кровавым, чем лето 1943 года. На аэродромах строим капониры, улучшаем связь и ПВО. Короче, готовимся к длительным боям. Завтра организую свой ПКП на передовом аэродроме Ситно (РУС-2¹, две рации, проволока на аэродром и к постам ВНОС², четыре истребителя в засаде).

24.4.44. Козин. Сегодня начальник штаба корпуса — полковник Яроцкий летал в штаб 13-й армии генерала Пухова,

¹ РУС-2 — радиоуправляватель самолётов «Редут» — импульсный радиолокатор.

² ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение и связь.

он отработал план взаимодействия корпуса с армией. Для нас это первая оборонительная операция. До сих пор мы неудержимо двигались вперёд, теперь пришло время подумать и об обороне. Я не верю в намерения и способность немцев наступать в ближайшие дни, но таковы уже законы войны — даже во время решительного наступления нельзя забывать об обороне, а тем более в период подготовки наступления. Сегодня проверял аэродромы Млыков и Васюки. Млыков готов, 82-й БАО на месте, нет пока связи и горючего.

На аэродроме Васюки заканчивается строительство капониров, налажена связь с постами ВНОС, хорошо организовано собственное наблюдение, дежурят истребители и зенитки. Несколько дней тому назад ещё два моих орла получили звания Героев Советского Союза (капитан Балдин и старший лейтенант Гамаюн). Продолжаем охотиться за эшелонами. Противник резко снизил дневные перевозки и перевёл их на ночь. Ежедневно делаем только по 100 вылетов. Накапливаем горючее и боеприпасы.

1.5.44. Козин. Получил задачу 30 Ил-2 и 15 истребителей с рассветом перебазировать на аэродром Турчинцы и оттуда произвести два вылета по танкам противника в районе Хоцимеж (20 км севернее Коломны). Организовав подготовку вылета штурмовиков и истребителей, за час до рассвета я вылетел на аэродром Турчинцы. Аэродром великолепный, с него только что ушли полки генерала Лакеева. Вопреки моим ожиданиям на аэродроме оказалось вполне достаточно ГСМ и боеприпасов. В период между 7 и 9 часами все 45 самолётов перелетели в Турчинцы. На трёх Ли-2 прилетели человек 80 инженерно-технического состава. В 9 часов 45 минут 13 Ил-2 451 шап и 10 истребителей вылетели на боевое задание. Всего с Турчинцев произвели 96 боевых вылетов. Истребители потерь не имели, а «Илы» потеряли два экипажа. «Мессера» и ФВ-190 ходят одиночками и парами в районе цели на бреющем полёте и атакуют штурмовиков в момент атаки цели или бьют отставших. Наши же истребители, сколько им ни долбишь об этом, боятся спускаться на высоту выхода из атаки «Илов», оставаясь вверху, они не видят одиночек истребителей противника. Сегодня необычно много работали Пе-2 и «бостоны». Танкам противника в рай-

оне Хоцимеж, по-видимому, досталось очень крепко. Только штурмовики уничтожили больше 20 штук, и к этому очень крепко добавили бомбардировщики. Сегодня пара моих истребителей, взлетевшая из засады на самолёт противника, сбила наш самолёт В-25 (американский «бостон»). Самолёт сгорел. Экипаж цел. Главная причина происшествия — отсутствие информации о возможности полёта таких самолётов и плохое знание силуэтов самолётов истребителями. На аэродроме Турчинцы со мной лично произошла небольшая неприятность. При рулёжке на самолёте У-2 по лётному полю я почувствовал внезапно, что самолёт поднимает хвост, не понимая причины происходящего, я всё же успел выключить мотор, пока самолёт медленно переходил на нос. Через несколько мгновений самолёт стоял свечкой, опираясь на мотор и задрав хвост под небеса. С неприятным чувством, первый раз за 15 лет лётной работы, вылезал я из высоко поднятой над землёй кабины. Причина происшествия — постепенное, но основательное увязание правого колеса самолёта в полосу мягкого грунта. К счастью, самолёт не только не поломался, но даже винт не имеет трещин. На этом же самолёте я возвратился на базу. К 20.00 все самолёты, кроме двух Ил-2, вернулись на свои аэродромы.

Вечером с удовольствием прочитал книгу Сергеева-Ценского «Брусиловский прорыв». Особой ценности книга сама по себе не представляет, она меня заинтересовала потому, что описываемые Ценским бои 101-й стрелковой дивизии русских проходили в районе нашего теперешнего базирования. Реки Иква, Пляшувка, Стыр, Сытенька мне очень знакомы. Приятно читать, что 28 лет тому назад наши скромные, но смелые русские солдаты били на рубежах этих рек отцов и дедов современных фашистских бандитов.

4.5.44. Козин. «На фронтах ничего существенного не произошло». Эта фраза Информбюро полностью отражает и положение на нашем фронте. За насмешку над нашими «планами» и «стратегией» можно принять нынешнюю дислокацию 5 шак. Это относится главным образом к штабу 2-й воздушной армии. Фронт стабилизировался, а мы в 30–40 километрах от противника держим 300 самолётов. Противник хорошо знает все наши аэродромы и произвёл по ним

уже больше десяти налётов. Все полки без всякой к тому надобности (летаем мало, нет боевых задач) подвергаются риску быть разбитыми на аэродромах. Вспоминается, что даже перед началом всех наступательных операций мы никогда не сидели ближе 60–80 километров к линии фронта. Послал шифровку Красовскому с просьбой разрешить отвести пять полков на тыловые аэродромы, а оставшиеся четыре рассредоточить по 1–2 эскадрильи на передовых аэродромах. Боюсь, что Степан Акимович примет мою просьбу за трусость или обидится за наскоки на его «стратегические планы». Только что известили, что авиация противника сегодня была аэродром Тернополь. А над нами днём и ночью снуют разведчики.

6.5.44. Козин. В Шепетин и Грановку прилетел генерал Красовский. Он подтвердил, что до конца мая активных действий с нашей стороны не будет. Если противник не вынудит нас крепко драться, будем заниматься учебно-боевой подготовкой. Командующий объявил мне, что ни одного тылового аэродрома он мне не даст. И на моё не совсем обдуманное «почему?» он еле слышно прошептал: «Принимаю три новых корпуса». Мне всё стало ясно и немного стыдно за мои сомнения в планах 2-й воздушной армии. В этих условиях оставалось только одно: ещё больше рассредоточить самолёты по аэродромам и на аэродромах, зарывать всю технику в землю, усилить маскировку и все средства ПВО. Опять пришлось вспомнить о ложных аэродромах. Но на этот раз мы сделали ложными два действующих аэродрома — Шепетин и Кременец. За три дня мы убрали с этих аэродромов все боевые самолёты и заменили их в капонирах макетами. На каждом аэродроме оставили по одному боевому самолёту с экипажем для рулёжки и полётов, чтобы поддерживать видимость действующего аэродрома.

В частях и штабах идут усиленные занятия. Боевая работа сокращена до 50–100 вылетов в день. Учатся все категории личного состава. Два дня занимался подготовкой доклада на тему «Взаимодействие авиации с танками». Пользовался материалами наступательных операций нашего фронта, обобщил опыт взаимодействия 5 шак с 5-й, 1-й, 3-й и 6-й танковыми армиями. Доклад получился несколько

суховат, но с богатым фактическим материалом. Так проходили наши дни во второй половине апреля и начале мая. Учили мы, учили и нас. Дважды принимал участие в сборах и штабных играх фронта и воздушной армии. Вспоминается военная игра командиров корпусов и дивизий 13-й армии. Занятия проводил командующий генерал-лейтенант Н.П. Пухов. Он разыграл наступление по всем его этапам, а мы решали каждый свои задачи. Разведка... Удары по врагу... Все участники сборов побывали в одном километре от вражеских позиций на двух хорошо замаскированных наблюдательных пунктах, откуда хорошо просматривалась оборона противника на глубину 8—10 километров. Я уже дважды летал на боевую разведку в направлении на Радзехув. Данные наблюдения с воздуха и с переднего края наших войск убедили меня в том, что в полосе наступления 13-й армии мы не встретим таких мощных узлов обороны, как это было под Киевом, Винницей, Житомиром. Об этом я высказал свои соображения генералу Пухову. Генерал улыбнулся и сказал: «Пожалуй, вы правы, товарищ Каманин, поэтому и полоса наступления нашей армии пошире... и всё же мы будем готовиться к ожесточённому сопротивлению противника. Так будет вернее».

9.5.44. Козин. Совершенно незаметно подкрадывается лето. Через день-два зацветёт черёмуха и сирень. На огородах и полях заканчиваются посевы. Поля и огороды тщательно обработаны, хотя мужское население почти уже всё мобилизовано и отправлено в тыл. На фронте спокойно, занимаемся учёбой. Осмотрел три вновь построенных аэродрома — Семидубы, Кременец-второй и Смыга. На первом — богатые условия для маскировки — лес. Второй — на возвышенности, совершенно открыт, самолёты на нем будут видны за десять километров. Сейчас у нас уже 12 аэродромов. В связи с вводом в строй новых аэродромов пришлось несколько изменить дислокацию корпуса. Штаб корпуса переходит в Смыгу, штаб 264 шад — в Шепетин, штаб 331 иад — в Грановку, штаб 4-й гвардейской дивизии остаётся в Дубно. Подобное размещение штабов упрощает управление полками и наиболее целесообразно в предвидении налётов противника на аэродромы. Вчера восемь «юн-

керсов» отбомбились по ложному аэродрому Кременец. Две бомбы крупного калибра попали в капониры и в щепки разнесли макеты самолётов. Дал команду засыпать и укатать воронки на аэродроме и восстановить макеты. Сегодня проводили в Москву полковника Станислава Юрьевича Ромейко, которого я хорошо знал как моего учителя по Академии Жуковского. Последние три месяца он стажировался у нас на должности начальника оперативного отдела штаба корпуса. Стажировку он закончил отлично, просил маршала Новикова оставить его у нас, ответили, что он уже назначен на ответственную должность.

Вместе с Яроцким, Кувшинниковым и Лешуковым провёл совещание командиров дивизий, полков и их заместителей по инженерно-технической службе. Основные вопросы совещания — эксплуатация самолётов, обучение технического состава и разбор происшествий по вине техобслуживания. На совещании выявилось много недостатков, которые снижают боеспособность полков. Главный инженер корпуса генерал Лешуков подробно разобрал все возникшие вопросы и дал указания, как устранить выявленные недостатки. С командирами дивизий и полков я уточнил боевой состав. На 9 мая 1944 года дивизии имели боевых самолётов: 4 гшад — 96, 264 шад — 93, 331 иад — 118. А всего в корпусе было 307 боевых и 42 учебных, связных и транспортных самолётов.

15.5.44. Смыга. Штаб корпуса полностью перебазировался в Смыгу (15 км севернее Кременец), посёлок имеет 40 домиков. Все домики утопают в зелени. Буйно цветёт вишня, яблони, черёмуха, сирень. Все очень довольны размещением, несколько смущает только близость бандеровских банд. Считаю, что все разговоры о бандеровских набегах сильно преувеличены, но кое-какие меры предосторожности и обороны пришлось принять. Был на аэродромах Экоп, Христовка и Соловье. На всех аэродромах корпуса полностью выполнены работы по рассредоточению техники и запасов, укрыты в капониры все самолёты, организована служба ВНОС и имеются штатные средства ПВО. В ближайшие три дня проведём конференции по гарнизонам, а на 20 мая готовим корпусную конференцию. Основные вопросы для обсуждения на конференциях: качество обработки целей, кон-



Участники корпусной конференции, май 1944 года

троль за эффективностью боевой работы, взаимодействие штурмовиков с истребителями. На фронте тихо. Занимаемся учёбой и ведём небольшую разведку.

20.5.44. *Смыга. Проводим корпусную конференцию, участвуют командиры дивизий, полков, эскадрилий и ведущие групп. Всего 140 участников. От армии присутствуют генералы К.И. Тельнов и С.В. Слюсарев. Обсуждаем два основных вопроса:*

1. Эффективность обработки цели и контроль качества боевой работы.

2. Взаимодействие штурмовиков с истребителями и воздушный бой смешанной группы.

Выступило около 20 человек, наиболее толково выступали И.А. Семененко, В.Н. Коряков, А.В. Безденежных, И.Л. Могильчак, З.И. Макаров, В.И. Гамаюн и другие. Для меня лично конференция нового почти ничего не дала, но для основной массы участников она бесспорно полезна. Вечером слушали самодеятельный концерт 10-го района аэродромного базирования. Концерт прошёл отлично, особенно всем понравилось «Сталинградское колечко».

22.5.44. *Смыга. На фронтах полное затишье. Ведём небольшие разведывательные полёты, истребители дежурят и гоняются за разведчиками противника. Вчера сбили одного Ю-88. Сегодня летал на Ил-2 на полигон, сделал два захода*

на стрельбу и два — на бомбометание. Стрельбу выполнил отлично, а бомбометание только на хорошо, бомбы легли с небольшим недолётом и чуть правее цели. В частях идёт учебная работа, на полёты каждому полку отпущено по 20–25 тонн горючего. Этого лимита хватит на поддержание техники пилотирования молодых лётчиков и на полёты всех лётчиков по 1–2 раза в зону и на полигон. Основной своей задачей на ближайшие дни ставлю — внедрение порядка и укрепления дисциплины в частях и подразделениях. Периоды затишья в боевой работе всегда располагают к распушенности и снижению дисциплины. Вместе с полковником Кувшинниковым набросали план мероприятий, чтобы не только не снизить уровня дисциплины и боеспособности частей, но и повысить его.

25.5.44. *Смыга.* На самолёте Ил-2 перелетел из Смыги в Проскуров. Красовский проводит сборы командиров авиационных корпусов и отдельных дивизий. На сборах присутствуют: С.В. Слюсарев, С.Н. Ромазанов, К.И. Тельнов, В.В. Нанейшвили, М.М. Головня, П.П. Архангельский, Д.П. Галунов, А.Н. Витрук — весь генералитет 2-й воздушной армии. Воздушная армия с каждым днём набирает мощь: прибывают новые корпуса и дивизии. На сегодня в армии — два штурмовых, два истребительных, один бомбардировочный корпус и несколько отдельных дивизий. Красовский сделал трёхчасовой доклад об итогах участия воздушной армии в наступательных операциях фронта. Командующий дал хорошую оценку боевой работе штурмовиков, много и заслуженно ругал истребителей. К особенностям использования авиации в последних наступательных операциях генерал Красовский отметил большее её массирование по месту и времени, работу с размокших аэродромов, тяжёлые метеорологические условия, трудности работы тыла и пополнения частей. Мой корпус дал самое высокое (101 вылет) боевое напряжение на каждый исправный самолёт, 98 вылетов на самолёт дали У-2, все остальные — значительно ниже. Первый день прошёл в обсуждении доклада и обмена опытом. Генералы В.В. Нанейшвили и А.Н. Витрук выступали по вопросам взаимодействия с войсками и управления авиацией над полем боя. М.М. Головня, Д.П. Галунов и С.И. Нечипоренко говорили о борьбе



Самодельный ансамбль

за господство в воздухе и взаимодействие между районами авиации. Я сделал доклад о взаимодействии штурмовиков с танками. Всех заинтересовал наш опыт радиосвязи, представителя авиации в передовых танковых частях, из танка с самолётами — штурмовиками и истребителями. От всех выступлений у меня сложилось впечатление недостаточной нашей работы по обобщению опыта боевой работы и почти полного отсутствия личного боевого опыта у подавляющего большинства генералов. Вечером слушали хороший концерт группы самодеятельности полка подполковника Мозгового, а позже выступали московские артисты.

26.5.44. *Проскуров. Как обычно, проснулся в пять утра, поднял Витрука и соседей по комнате, но поднялись рано напрасно, до 12 часов — туман и обложные дожди. Предполагавшаяся проверка лётной и стрелково-бомбардировочной подготовки командиров соединений отставлена. С 10 до 15 часов заслушали доклады о состоянии соединений и сроках полной боевой готовности. Всего в армии на сегодня уже более 1600 самолётов, не менее 75% лётного состава имеют боевой опыт. Все части в основном укомплектованы и хорошо подготовлены к боям. До конца месяца дополнительно получил на корпус 200 тонн горючего — этого вполне достаточно, чтоб подтянуть молодых и пропустить через полигон всех «стариков». Получил три «студебекера» и четыре*

«виллиса» — пополнение крайне необходимое, так как штабы и роты связи задыхаются из-за недостатка транспорта. Из Проскурова на Шепетин летел всё время на высоте 50–100 метров, местами видимость почти нулевая.

29.5.44. Смыга. В полку Зиновеева вчера произошло столкновение на земле самолёта Ил-2 с истребителем. Оба самолёта разбиты, лётчик истребителя убит. Полк за последние полгода имеет четыре столкновения самолётов, два из них в воздухе, разбито 8 самолётов, убито три лётчика. Главная причина всех происшествий, и последнего в частности, — слабая дисциплина и плохая организация лётной работы. Командир полка майор М.И. Зиновеев — отличный и смелый лётчик, очень старательный и добросовестный человек, но недостаточно требовательный к подчинённым. Зиновеева снял с должности командира полка и назначил заместителем командира 90-го гвардейского полка.

Командир 90 гшп подполковник М.А. Ищенко — опытный и строгий командир. Думаю, что Зиновееву будет полезно поработать рядом с таким командиром, как подполковник Ищенко. Командиром 91 гшп назначил подполковника В.Н. Корякова. Без серьёзной помощи полку с моей стороны маловероятно, чтобы Коряков сумел его быстро выправить. Беру этот полк под особое своё внимание, попытаюсь его вытянуть в число лучших полков корпуса. Ходил сегодня парой Ил-2 под прикрытием шестёрки истребителей на разведку. В 5–6 километрах юго-восточнее Радзехува наблюдал аэродром противника. Аэродром по размерам пригоден для всех типов самолётов, имеет не оконченную строительством бетонированную полосу. Самолётов и движения на аэродроме не обнаружил. На железнодорожной станции Радзехув и Стоянув по 2–3 эшелона с общим числом вагонов 80–90. Из Стоянув вели огонь две батареи ЗА. Аэродромную рацию хорошо слышал на удалении до 60 километров, связь с истребителями была отличной. Этот полёт ещё раз убедил меня, что в полосе предстоящего наступления 13-й армии противник пока не имеет крупных сил и солидных оборонительных сооружений.

30.5.44. Сегодня опубликован Указ Верховного Совета СССР о награждении генералов 1-го Украинского фронта за последние наступательные операции. Из авиационных

генералов награждены С.А. Красовский, В.В. Нанейшвили, Д.П. Галунов, И.А. Лакеев, Л.Н. Юзеев и я. Я получил орден Красного Знамени. Наградой очень доволен, орден Красного Знамени — первый орден победившего пролетариата, и он наиболее удачно, как символ свободы и доблести, воплощает в себе благодарность Родины к её бесстрашным сыновьям.

Сегодня на аэродромах корпуса побывал генерал Витрук. Красовский приказал ему изучить «опыт Каманина» — как выразился Витрук. Генерал добросовестно поработал в четырёх полках, в беседе со мной он подчеркнул, что ему особенно понравилось: все самолёты в капонирах, аэродромы хорошо прикрыты зенитной артиллерией и истребителями, большое количество боевых вылетов на каждый исправный самолёт и небольшие, в сравнении со средними по воздушной армии, боевые потери (126 боевых вылетов на одну потерю лётчика и 58 на потерю самолёта). Витрук рассказал, что в 235-м полку он встретил кое-кого знакомых, в основном из технического состава, оказывается, он командовал этим полком под Ленинградом в 1941 году.

6.6.44. Смыга. Был у Красовского в Токи. Он вручил мне орден Красного Знамени. Степан Акимович много рассказывал о маршале Коневе, в основном о том, что новый командующий фронтом нередко принимает недостаточно обоснованные решения по боевому использованию авиации и не слушает советов и рекомендаций специалистов. Наступление союзников в Италии развивается успешно, 4 июня американские войска заняли Рим. В Риме и его окрестностях больших боёв не было. Немцы отступают на север от Рима. На нашем фронте полная тишина. Контратаки немцев в районе севернее Ясс ослабевают. Части корпуса проводят учебные занятия, тренировочные полёты и немного летают на разведку. Сегодня наконец-то войска союзников начали высадку крупного десанта в Северной Франции. Второй фронт, которого так долго ждали, стал реальностью. Первые сообщения союзного командования об успехах десантной операции дают основания надеяться, что союзники сумеют захватить плацдарм во Франции и, постепенно его расширяя, создадут серьёзную опасность для немцев с запада. В десантной операции принимало участие 4000 морских

судов и около одиннадцати тысяч самолётов. Большое количество войск было переброшено на самолётах с приземлением на планерах и парашютах. По утверждению Черчилля, только что осуществлённая десантная операция по своей массовости не имела прецедента в истории войн. Тут, по-видимому, старик прав. На наших фронтах пока спокойно, но скоро начнётся наступление 1-го Прибалтийского фронта, а за ним выступит 1-й Белорусский, после него двинется и наш фронт. Вероятнее всего, мы начнём в конце июня.

Сегодня Красовский телеграфировал, что маршал Конев утвердил мой план второго налёта на Львовский аэродром. В налёте будут участвовать 42 самолёта Ил-2 и около 40 истребителей. Операция планируется следующим образом: ровно в 5.30 6 Ил-2 под прикрытием 6 Як-1 наносят удар по центру аэродрома фугасными и осколочными бомбами. На 1–2 километра сзади шестёрки идут три группы штурмовиков по четыре самолёта в каждой с задачей подавить зенитную оборону аэродрома. Каждую группу прикрывает пара истребителей. Группы подходят на бреющем и атакуют бомбами и пулемётно-пушечным огнём зенитные точки, прикрывающие аэродром. С интервалом 1–2 километра идёт ударная колонна штурмовиков из трёх восьмёрок под прикрытием 18 истребителей. Колонна штурмовиков имеет основную задачу — уничтожение самолётов противника на стоянках. По разведанным и результатам опроса пленных лётчиков установлено, что наиболее сильно прикрыта зенитным огнём северо-западная граница аэродрома, поэтому для атаки выбрали курс 220° с выходом после атаки на юг. Большого противодействия истребителей я не ожидаю, а зенитки мы подавим.

27.6.44. Смыга. На У-2 побывал с Аркадием в Ровно, Христовке, Соловье и Млыкове. Все полки летают, тренируют молодёжь, бомбят, стреляют по мишеням. В 235-м полку на моих глазах произошла авария Ил-2. У молодого лётчика младшего лейтенанта Макарова на высоте 800 метров над аэродромом отказал мотор. Вместо того чтобы спокойно войти в круг аэродрома и, развернувшись на 180°, произвести посадку на аэродром, Макаров планировал прямо перед собой, на высоте 300 метров выпустил шасси и при посадке на неровную площадку разбил самолёт. Эта авария — результат

полной растерянности лётчика, а растерянность — аттестат плохого обучения и в училище, и в полку. Подвели итоги лётной работы за последние два месяца. Из штурмовых полков лучше других работали 809 шап (командир полка подполковник В.С. Московкин) и 90 гшап (командир полка подполковник М.А. Ищенко). Из истребительных полков лучшим стал 122-й полк. Командир полка подполковник Н.А. Росляков хорошо командует полком, он оправдал все наши надежды, когда выдвигали его на полк вместо майора А.А. Леоновича.

В 15.00 вылетел к Красовскому. Часа 2–3 были на приёме у маршала Конева. Собралось девять командиров авиационных корпусов (В.И. Аладинский, В.Г. Рязанов, И.С. Полбин, А.В. Утин, В.В. Нанейшвили, Д.П. Галунов, М.М. Головня, П.П. Архангельский, Н.П. Каманин), по моим прикидкам — это одна четверть всей авиации резерва Верховного Главнокомандования. И.С. Конев подробно ознакомился с состоянием корпусов и ориентировочно поставил задачи на предстоящую наступательную операцию. Обращаясь ко мне, маршал сказал: «Вам, генерал Каманин, продолжать взаимодействие с армией Пухова, кроме этого встречайтесь в ближайшие дни с генералом Катукковым и отработайте план взаимодействия с его танковой армией. Имейте в виду, что в первый день операции вы в основном помогаете 13-й армии, а все последующие дни обеспечиваете продвижение танковой армии». Итак, в составе 2-й воздушной армии скоро будет девять корпусов резерва Верховного Главнокомандования и четыре отдельные дивизии — это более 3000 боевых самолётов. Для 1-го Украинского, да и для любого фронта, это — небывалая концентрация авиационной мощи. Тем более что противник против нас будет иметь только 500–600 самолётов. Мы будем превосходить противника в авиации в 5–6 раз. Меня беспокоит только вопрос сосредоточения такой массы самолётов на передовых аэродромах фронта, противник может нанести ощутимые удары по нашим аэродромам. Правда, как я понял из докладов командиров корпусов, более 30 авиационных полков сидят ещё на аэродромах восточнее Днепра и перелетят на передовые аэродромы за 1–2 дня до начала операции. На всех фронтах от Медвежьегорска до реки Припять идут ожесточён-

ные бои, наши войска на нескольких направлениях прорвали фронт и решительно двинулись на запад. Заняты города: Выборг, Витебск, Орша. Идут бои за Полоцк, Бобруйск, Могилёв. Наш фронт начнёт наступать после 10 июля.

12.7.44. Смыга. Сегодня в налёте на Львовский аэродром участвовало 42 самолёта Ил-2 и 36 истребителей. Всё было выполнено точно по плану. Встреч в воздухе с противником не было, зенитный огонь в районе цели был слабый. На аэродром не вернулся один самолёт Ил-2, по докладам экипажей группы — отстал на обратном маршруте. Истребители и штурмовики наблюдали на аэродроме более двух десятков очагов пожаров, в северной части аэродрома возник очень сильный пожар, который истребители с высоты 1200 метров видели на удалении более 50 километров. В начале июля был в штабе 1-й гвардейской танковой армии. С Михаилом Ефимовичем Катуквым мы встретились как хорошие старые знакомые. Обоим были памяtnы сражения на Курской дуге, выход к Днепру, бои на плацдарме. Он очень гордился своими танкистами и тем, что его армия первой стала гвардейской среди всех танковых армий страны. И это высокое звание — Первой гвардейской танковой армии — они оправдывали: они шли действительно первыми.

«Чем порадуешь?» — спросил Катукв, когда я прибыл на его командный пункт. Я доложил ему о боевых возможностях корпуса (до тысячи боевых вылетов в первый день операции), он обрадовался. Катукв по предыдущим боям хорошо знал, что танкистам как воздух нужна поддержка крылатых воинов. Катукв после согласования всех вопросов взаимодействия предложил проехать на КП 13-й армии, я с удовольствием согласился. Втроём: генерал Пухов, Катукв и я, мы ещё раз на картах «проиграли» первый день Львовской наступательной операции. Замысел операции сводился к следующему: из района Тернополя наносят удар 60-я и 38-я армии, на участках этих армий вводятся в прорыв 3-я и 4-я гвардейские танковые армии и конно-механизированная группа. Войска этого главного направления поддерживают шесть авиационных корпусов и четыре отдельные дивизии. Направление удара в обход Львова с юга. На нашем, Рава-Русском направлении из района Галичины — Звеняга

удар наносят 13-я и 3-я гвардейская армии, прорвав оборону, они пропускают на оперативный простор 1-ю гвардейскую танковую армию генерала Катукова и конно-механизированную группу. Войска этого направления поддерживают три авиационных корпуса, в том числе и наш — 5-й штурмовой авиационный корпус. Сил для разгрома врага на обоих направлениях сосредоточено больше чем надо.

Чуда произойти не может, ничто не спасёт фашистскую Германию, она идёт к своему естественному концу — полному военному разгрому. Успехи Белорусских фронтов — взяты Минск, Вильнюс, Лида, Барановичи; успехи союзников во Франции и Италии; колоссальный перевес сил на стороне союзников — залог близкого полного разгрома Германии. Германия ещё достаточно сильна, чтобы затянуть войну на 8–10 месяцев, но в этой оттяжке нет здравого смысла. Германия обречена, и эту обречённость почувствовала её армия. Армия, гордившаяся своими молниеносными победами и стремительными наступательными маршами, ещё более стремительно бежит.

14.7.44. Вчера на обоих направлениях должно было начаться наступление, но из-за плохих метеоусловий наступление перенесено на 14.7. Около 12 часов получены сообщения, что противник перед фронтом 3-й гвардейской и 13-й армий начал отход. Красовский приказал бить отходящего противника. Произвели более 300 вылетов, больших целей нет, но отход подтвердился, и наши войска быстро продвигаются на запад.

Сегодня в 809-й полк приезжал Главный маршал авиации А.А. Новиков (я в это время был на КП 13-й армии). Новиков в полку подписал приказ о присвоении 16 лётчикам очередных воинских званий: подполковника — А.И. Кирееву, майора — В.Ф. Зудилову и А.С. Корневу, звания капитанов — всем командирам эскадрилий и старших лейтенантов — командирам звеньев. По предстоящей боевой работе маршал ничего не говорил, но из отдельных замечаний можно уверенно сделать вывод, что начальник ВВС КА хорошо знаком с состоянием корпуса, с ходом его боевой работы и доволен нашими успехами. По-видимому, Красовский дал маршалу заслуженный корпусом отзыв о нашей боевой работе.

17.7.44. Четыре дня продолжается наступление. Взяты города: Горохув, Радзехув, Золочев, Каменка-Струмилова и десятки населённых пунктов. Войска прорвали фронт протяжением 120 километров и продвинулись в глубину на 50–60 километров. Как мы и предвидели, большого сопротивления на Рава-Русском направлении нашим наступающим войскам противник оказать не смог. За четыре дня наступления корпус произвёл 2504 боевых вылета, потеряв 49 самолётов и 27 лётчиков. Основные потери — от истребителей противника. Его истребители действуют преимущественно одиночками и парами, редко четвёрками. Действуют истребители очень нахально, лично видел, как одиночные истребители противника атаковали наши группы штурмовиков и истребителей, сбивали по одному самолёту и бредущим полётом безнаказанно уходили. Последние три дня тесно взаимодействуем с танками Катукова. Катукон и его танкисты работой штурмовиков довольны. Мой ПКП рядом с КП генерала Катукон. По 2–3 раза в день передвигаемся вперёд. Сегодня с 24.00 5 шак подчинили штабу 8-й воздушной армии. Командует армией генерал-майор авиации И.К. Самохин. В составе армии три корпуса и несколько отдельных полков, она объединила всю авиацию, действующую на Рава-Русском направлении.

19.7.44. Валичуры (15 километров юго-восточнее Бродов). Наступление северного крыла нашего фронта развивается успешно. Успех на направлении главного удара (обход Львова с юга) более чем скромный. Вчера Сталин в своём приказе отметил и лётчиков генерала Каманина. Сегодня аэродромы корпуса удалены от передовых частей армии Катукон на 120–130 километров. Через 2–3 дня мы можем отстать не только от танкистов, но и от пехоты. Командование 8-й ВА (генерал Самохин) совершенно растерялось и не может наметить никакого плана перебазирования авиации. Дважды просил генерала Самохина дать полосу перебазирования корпуса. Командующий отмалчивается, а дело стоит. Своими средствами подтягиваю все полки в район города Броды. Тыл воздушной армии, насколько хватает сил, мешает мне в этом. Танковая армия М.Е. Катукон и конномеханизированная группа В.К. Баранова на этот раз обста-

вили 3-ю и 4-ю гвардейские танковые армии, действующие по направлению главного удара, и не только раньше их выйдут на меридиан Львова, но пока те пробиваются к Львову, форсируют реку Сан.

На Львовском направлении наступление началось 14 июля 1944 года, но в первый день прорвать оборону противника не удалось. Более того, противник нанёс сильный контрудар по 38-й армии К.С. Москаленко и потеснил её. Оказалось, что руководство фронта не имело точных данных о резервах противника перед началом



*Командир 809-го шап
подполковник В.С. Московкин*

Львовской операции, и контрудар из района Золочева был совершенно неожиданным. На этом главном направлении удара фронта мы имели многократное превосходство в силах, в частности, мы были в 8–10 раз сильнее в воздухе, но авиационная и артиллерийская подготовка велась в основном по площадям, а не по конкретным целям, и в результате сразу оборона не была прорвана. Пришлось в более сложной обстановке и только 16 июля вводить в бой 3-ю гвардейскую танковую армию П.С. Рыбалко, а за ней 17 июля — и 4-ю гвардейскую танковую армию Д.Д. Лелюшенко. Танковые армии исправили положение, но продвижение наших войск на этом направлении шло и медленнее и труднее, чем на правом крыле фронта. Неудачное начало наступления на Львовском направлении пример того, что расчёт на подавляющее превосходство в силах надо обязательно подкреплять точным знанием резервов противника, всех возможностей его обороны, выявлением и уничтожением наиболее важных его целей. К исходу 18 июля войска фронта на Рава-Русском направлении продвинулись вперёд на 70–80 километров, а на Львовском направлении —

на 40–50 километров. В районе Броды было окружено до восьми дивизий немецких войск.

22.7.44. Броды. Штаб корпуса сегодня перебазировался в Броды (ул. Кирова, 34). Штаб 331 иад, 122 иап, 179 иап — Броды. Штаб 4 гшад, 91, 92 и 513 полки — в Берестечко. Штаб 264 иад, 235 и 451 полки — в Богарувки, 90 и 809 полки — на аэродроме Комарувка (15 км восточнее Бродов). Части 1-й гвардейской танковой армии Катукова ворвались в Ярослав, а передовые части Баранова — у Перемышля. Львов ещё у противника. Линия фронта на 22.7.44: Бережань — северная окраина Львова — Немиров — Перемышль — Ярослав. Из-за значительного отставания левого крыла фронта мы переживаем трудности базирования авиации. Правый фланг фронта продвигался в лесисто-болотистой местности, где строительство аэродромов крайне затруднено. Сегодня весь день летал по местам строительства аэродромов (район Рава-Русская, Немиров). Результаты разведки малоприятны. Нашли пока только пять аэродромов, три из них по плану генерала Самохина должны отойти истребительному корпусу генерала Утина.

Сегодня на одном из этих аэродромов встретился с генералом Утиным. Мы не виделись 15 лет. В 1929 году, когда я кончал Борисоглебскую лётную школу, Утин работал там инструктором-лётчиком. Высокий, стройный, очень красивый, он был любимцем всей школы. Летал он отлично, и мы, курсанты-лётчики, считали его богом среди богов (в то время курсанты-лётчики называли своих инструкторов-лётчиков богами). Генерал Утин и сейчас хорошо сохранился, а его корпус — один из лучших корпусов истребительной авиации. Вспомнили наших общих знакомых по школе: Скрипко, Алексеева, Хользунова, Костромина, Коккинаки и многих других. Базирование корпуса Утина ещё более сложно, все его аэродромы в районе Дубно — удаление от линии фронта до 150 километров. А для того, чтобы надёжно прикрывать наши передовые части, истребителям нужно сидеть не дальше 30–50 километров от них.

26.7.44. Броды. 1-я гвардейская танковая армия Катукова и КМГ Баранова во многих местах форсировали реку Сан. Мы безбожно отстали, работаем на предельном ради-

усе. Завтра два полка штурмовиков перетащу в район Рава-Русская. Львов вчера наши заняли, но танки противника атакой с юго-запада отрезали части, занявшие Львов. Сегодня танковая армия Рыбалко решением Конева брошена в обход Львова с севера, а танковая армия Лелюшенко, 60-я и 38-я армии будут продолжать наступление южнее Львова. Авиация 2-й воздушной армии помогает нашим войскам на Львовском направлении, а наша 8-я воздушная армия сидит без бензина, не летают даже истребители. Сидим ближе всех ко Львову, но нацелены за реку Сан. Последние два дня делали всего по 50–60 вылетов. В районе Рава-Русская своими силами строим четыре аэродрома. Аэродромы на мокром лугу и работа с них будет затруднительной. Выбравшись вперёд, будем сидеть без бензина и боеприпасов. 10 РАБ (командир полковник Ф.И. Барашков), обслуживающий корпус, своими силами с подвозом всего необходимого для обеспечения боевой работы частей не справится, а железные дороги восстановят ещё не скоро.

28.7.44. Баянец. Вчера штаб корпуса перебазировался в Баянец. Все три полка и управление 4-й гвардейской дивизии — на одном аэродроме (3–4 км западнее Баянца). Штаб 331 иад, 122-й и 513-й полки — на аэродроме Кулява. Штаб и полки 264 шад и 179 иап — ещё в районе Бродов. В районе Любачев подготовили два аэродрома, завтра переведу на них 264 шад и 179 иап. Все аэродромы готовим медленно и плохо: не хватает техники, людей и строительных материалов. Сегодня на аэродроме Пидерецьки один Ил-2 235 шап при посадке потерпел аварию из-за плохого грунта, мягкий торфяной покров. От аэродрома пришлось отказаться. Наши войска взяли Брест, Львов, Станислав, Ярослав, Перемышль. Войска Рокоссовского вышли на Вислу, а наши подходят к Сандомиру. Авиация отстала полностью, даже корпус Утина и тот еле тащится за пехотой. В ближайшие дни отстанем ещё больше, нет авто- и авиагорючего. На Вислу выход обеспечен, но для дальнейшего движения на запад необходима пауза и подтягивание всех тылов.

29.7.44. Баянец. Наши передовые части форсировали Вислу. Пехота села на автомашины, подводы и безостановочно движется вперёд. Противник почти не оказыва-

ет сопротивления. Только что вернулся с рекогносцировки аэродромов в районе Любачев. Батальоны аэродромного обслуживания прибыли в Любачев передовыми командами. Завтра придут полки 264 шад на аэродром Башня Дольная и 331 иад на аэродром Олещица. Получил приказ командующего — искать и строить себе аэродромы на восточном берегу Вислы, но указанный район пока в руках противника, послал туда авиаразведчиков. Отставание авиации от пехоты продолжается.

Нас режут аэродромы и тыл. Для корпуса девятиполкового состава нужно минимум три батальона аэродромного строительства и 3–4 резервных батальона аэродромного обслуживания. Реально у нас есть один батальон аэродромного строительства и один БАО. В РАБе и батальонах по штатам очень мало автомашин, часто и эти куцые штаты не укомплектованы. Поэтому БАО не только не справляются с подвозом горючего и боеприпасов, но и не могут даже себя своевременно перебазировать, не говоря уже об обеспечении перебазирования лётных частей.

31.7.44. Залужье. После двух просьб и личной встречи с командующим генералом Самохиным штаб 8-й воздушной армии наконец-то разрешил нашему штабу перебазироваться вперёд. Штаб армии боится потерять с нами проводочную связь, а то, что мы не имеем таковой с дивизиями, его мало беспокоит. Сегодня с утра творится невообразимая чехарда самых противоречивых приказов. Дело в том, что в районе севернее Баранув наши форсировали Вислу, но немецкая авиация весь день 30 июля была наши переправы, наши же истребители летали очень мало из-за отсутствия горючего. Наши войска несут значительные потери на переправах. Командующий фронтом маршал Конев категорически потребовал от 8-й воздушной армии резко усилить прикрытия переправ на Висле. Во исполнение этого приказа фронта генерал Самохин дал распоряжение сливать горючее из баков самолётов Ил-2 и заправлять им «кобры» 7-го истребительного авиакорпуса. В разгар операции по сливу горючего получил второй приказ: вести интенсивную разведку и бить переправу немцев через Вислу — и это при наличии менее 50% заправки горючего в самолётах. Оказалось, что

между Вислой и Саном, в районе Тарнобжег, Ниско, Сандомир обнаружены крупные силы немцев. По данным наземных войск силы немцев до трёх дивизий, до 50 танков, 150 орудий и даже два действующих аэродрома. Подобные данные беспокоили командующего фронтом, и он потребовал активности авиации. Маловероятно, что обнаруженные части имеют активные намерения. Я думаю, что они мечтают о переправе за Вислу.

Плохая погода к концу дня помешала разведчикам уточнить обстановку в этом районе. Нельзя полностью исключать и другой вариант — сосредоточение кулака из свежих частей для удара против армии Катукова и КМГ Баранова с целью отбросить их за реку Сан. Учитывая растянутость тылов, трудности с горючим и боеприпасами у танковых и авиационных частей, подобный замысел нельзя назвать авантюрой. В 21 час вернулся с разведки лётчик Чеченев — докладывает, что больших скоплений войск противника не обнаружил, но во всем районе сильный зенитный огонь. Приказал начальнику штаба продолжать разведку подозрительного района ночью, а перед рассветом послать одновременно трёх одиночных разведчиков, чтобы на бреющем полёте прошли над районом, каждый по своему маршруту. Вечером пришли в штаб и сдались три немца. Их дивизию разбили в районе Стоянув. Более 100 километров они в беспорядке отступали, а в районе Буга побросали оружие и разбрелись по лесам.

1.8.44. Залужье. Бензина всё нет, а обстановка на фронте настоятельно требует участия авиации в боях. Новых данных о противнике в устье реки Сан не поступало. Все наши разведчики благополучно вернулись и в указанных им районах не наблюдали даже зенитного огня. По-видимому, эта группировка фрицев за ночь смоталась за Вислу. Катуков продолжает расширять плацдарм на западном берегу Вислы. Отсутствие автобензина тормозит переброску БАО на новые аэродромы и строительство аэродромов. В случае успешного продвижения наших войск за Вислой авиация останется далеко в тылу фронта. Готовя наступательную операцию, командование не учло всех возможных затруднений тыла, а возможно, просто не считается с нашими труд-

ностями серьёзно, хорошо зная, что у противника положение ещё хуже нашего. Мы уже более двухсот километров продвигаемся по территории бывшей Австро-Венгрии, а затем Польши. Население почти исключительно украинцы, правда, уже несколько утратившие черты украинцев Приднепровья. Большинство из них настроены против колхозов и многие, если не большинство, только мирятся с советской властью, а мечтают быть под Польшей. Много молодёжи ушло в леса — бандеровцы, бульбовцы и другие, — эти мечтают о самостоятельной, но не советской Украине — чувствуется, что Польша Пилсудского и фашистская Германия много и небезуспешно поработали над тем, чтобы опорочить в глазах местного населения идеи советской власти, социализма и коммунизма. К счастью, ряды западных украинцев, радушно встречающих Красную Армию, быстро растут, туман буржуазной и фашистской пропаганды рассеивается.

4.8.44. Залужье. Был у Красовского (Старое Село). Мой корпус с 5.8.44 вновь включается в состав 2-й воздушной армии. Левее 1-го Украинского фронта, точнее, на левую половину нашего фронта прибывает управление 4-го Украинского фронта, и 8-я воздушная армия с 10-м и 8-м авиакорпусами переходит в его подчинение. Левая граница нашего фронта проходит через Самбор и несколько южнее Кракова. Красовский долго и с удовольствием охаживал идею создания двух воздушных армий на фронте во время Львовской наступательной операции и очень рад, что двоевластие в авиации фронта кончилось. Я согласен с Красовским, подключение штаба 8 ВА к участию в управлении авиацией 1-го Украинского фронта внесло много путаницы и ошибок и отрицательно сказалось на качестве боевой деятельности авиационных частей. Львовская операция закончилась 31.7.44. Наши армии форсировали Вислу и захватили на её западном берегу Сандомирский плацдарм в 60 километров шириной и 30–40 километров в глубину.

На ближайшие дни основные заботы фронта направлены на устройство тыла и, главным образом, на восстановление путей сообщения. Противник, отступая, мастерски разрушает железнодорожные пути — рельсы и шпалы на громадных расстояниях подлежат полной замене. Все мосты

и сооружения, линии связи и пункты управления взорваны. В таком же плачевном состоянии и все шоссейные дороги. Уговорил Красовского нарезать для корпуса полосу базирования. Аэродромы, которые я готовил в районе Мелен, передали генералу Рязанову. Рязанов сказал Красовскому, что эти аэродромы готовил он, а Красовский, не зная действительного положения дела и заботясь о некотором смещении авиации к северному крылу фронта, согласился закрепить их за ним. Мой корпус, таким образом, опять без передовых аэродромов. Но это меня мало смущает, в ближайшие 5–8 дней мы подберём и построим новые аэродромы. Только нет уверенности, что к этому сроку мы получим на новых аэродромах бензин, боеприпасы и всё, что нужно для обеспечения активной боевой работы. Всех командиров дивизий (Семененко, Клубуков, Сапрыкин) и всех командиров полков представил к наградам.

Полковник Яроцкий вечером зачитал мне выдержки из дневника одного из трёх немцев, сдавшихся нам 31 июля. Оказывается, дивизия, в которой служили пленные, отступает из-под Киева. В дневнике очень много жалоб на советскую авиацию. В десятках мест отмечаются налёты «чёрной смерти» — так фрицы окрестили самолёты-штурмовики. Особенно крепко досталось дивизии под Киевом, в боях за Житомир и в районе Стоянув. Пленный описывает жуткие часы отсиживания в блиндажах, окопах и придорожных канавах и воронках, когда над головой непрерывно кружит «чёрная смерть» и рвутся рядом бомбы и снаряды. Как подтвердили все трое пленных, наибольшие потери их дивизии несла от налётов «чёрной смерти». Под городом Стоянув от авиационных бомб погиб командир их полка, командир роты и много солдат. Итак, штурмовики — это «чёрная смерть», неплохая аттестация врага нашей штурмовой авиации.

За время Львовской наступательной операции много славных подвигов совершили лётчики, воздушные стрелки, механики, техники. Обо всех рассказать невозможно, но нельзя не отметить хотя бы нескольких героев этой операции.

При подходе к цели самолёт гвардии старшего лейтенанта И.И. Ермакова был подбит. Об этом лётчик дол-

жен был доложить ведущему группы. Но Ермаков сам вёл группу. Случилось это 16 августа 1944 года над Сандомирским плацдармом. И.И. Ермаков уже в одиннадцатый раз повёл тогда группу на плацдарм, чтобы помочь пехотинцам 5-й гвардейской армии отбивать ожесточённые атаки гитлеровцев. Вражеские зенитчики встретили «ильюшиных» ураганным огнём. Ермаков начал маневрировать, но два снаряда всё же угодили в его машину. Стало трудно управлять самолётом, мотор задымил, начал сдавать обороты, давать перебои. Перед Иваном Ермаковым встал вопрос: передать управление группой своему заместителю, выйти из боя или до конца быть ведущим. Ермаков не вышел из строя. Он повёл штурмовиков на цель и первым атаковал врага. Потом построил группу в круг, продолжая атаки. Я в это время был на ПКП и отлично видел работу штурмовиков. «Командир, горишь!» — услышал я тревожный голос одного из ведомых Ермакова. За самолётом ведущего был хвост чёрного дыма. «Ещё атака!» — приказал Ермаков. Я не выдержал и передал приказ: «Ермаков, я — Сотый, уходите, передайте управление заместителю!» И немедленно услышал спокойный голос ведущего: «Товарищ Сотый, разрешите остаться в строю. Мотор тянет. Всё будет в порядке. Разрешите!»

Не мог я отказать Ермакову в такой просьбе, сказал, чтобы действовал по своему усмотрению. Группа Ермакова более 15 минут штурмовала цель. Она буквально прижала врага к земле, не давая ему возможности поднять голову. Атака врага была сорвана. Ермаков благополучно привёл всех ведомых на свой аэродром. Техники насчитали в его самолёте наибольшее число пробоин. А на другой день, 17 августа, к своему удивлению, я услышал с командного пункта, что очередную группу штурмовиков снова ведёт Ермаков. Вот она, гвардейская неутомимость. Мне казалось, что после вчерашнего перенапряжения физических и духовных сил, когда этот человек горел, встретился лицом к лицу со смертью и победил её, — после этого он должен был хоть немного отдохнуть. Нет — утром он опять сел в самолёт и снова ведёт товарищей в смертельную схватку с врагом. Как и накануне, полёт выдался тяжёлый. Группа

атаковала вражеские танки возле населённого пункта Стопницы. В районе цели противник вёл сильный зенитный огонь. Несмотря на это, наши лётчики сделали три захода, подожгли пять вражеских танков и сорвали ещё одну атаку гитлеровцев.

Мне казалось, что командиры наземных войск во время войны не были особенно щедрыми на похвалы в адрес лётчиков. Как правило, они вспоминали об авиации, когда сильно «припекало». Вполне возможно, это объясняется тем, что в горячке боёв было не до благодарностей. Но вот вечером 19 августа от командующего 5-й гвардейской армией генерал-лейтенанта А.С. Жадова мы получили по телеграфу благодарность. В телеграмме сообщалось, что в критические часы боя при отражении атак крупных сил врага большую помощь наземным войскам оказали лётчики-штурмовики. Эту благодарность мы адресовали всем лётчикам, помогавшим нашим войскам в удержании и расширении Сандомирского плацдарма. В числе героев боёв тех дней был бесстрашный лётчик, гвардеец И.И. Ермаков.

Весь второй год войны он летал на боевые задания на Калининском фронте и ни разу не был сбит. Потом полк, в котором он служил, был включён в состав нашего корпуса. Ермаков, будучи первоклассным лётчиком и большим мастером радиосвязи, летал не только в составе группы штурмовиков, но часто получал задания на разведку и свободную охоту. Лётчик-штурмовик, способный в одиночном полёте выполнять свободную охоту и разведку, — это высший класс мастерства штурмовика, такому лётчику по плечу самые трудные боевые задания.

Был такой эпизод в лётной биографии И.И. Ермакова. 8 августа 1942 года он повёл восьмёрку «Илов» на штурмовку врага на железнодорожной станции Ржев. Вышли на цель, сбросили бомбы. И тут на группу налетели 18 «мессеров», а наши штурмовики летели без прикрытия истребителями. На ведущего противник направил главный удар. Огонь пушек и пулемётов врага пришёлся по плоскостям и фюзеляжу. Лётчик был ранен в голову и правое плечо. Стала непослушной правая рука. И все-таки он сумел орга-

низовать оборону группы и привести её на свой аэродром. В этом бою группа потеряла один самолёт, все остальные самолёты были буквально изрешечены пулями.

Другой пример. В августе 1943 года, когда шли бои на Курской дуге, И.И. Ермаков в составе группы полетел на штурмовку танков в район Томаровки. Вражеские зенитки сбили ведущего «ильюшиных» на подходе к цели. В этот момент лётчики группы услышали в шлемофонах уверенный голос лейтенанта Ермакова, возглавившего группу в критический момент. Он довёл группу до цели и первым пошёл в атаку. Затем, выйдя из пикирования, он собрал группу и повёл её на второй, а потом и на третий заход. Тогда группа штурмовиков сожгла четыре танка, взорвала две цистерны с горючим, подавила огонь двух батарей зенитной артиллерии. «Ильюшины» держали фашистов прижатыми к земле не менее 20 минут, пока не подошла другая эскадрилья.

Иван Ермаков был одним из лучших разведчиков в корпусе. Правда, иногда, вылетев на разведку, он увлекался другим — штурмовкой вражеских колонн, а это разведчику по всем существующим инструкциям запрещалось. Ведь главная задача разведчика — доставить командованию сведения о противнике. К сожалению, некоторые разведчики не выполняли требований инструкций: прилетев в заданный район, осмотрев его, сфотографировав, считали возможным сбросить бомбы или обстрелять обнаруженную цель. За это они порой дорого расплачивались. Бывали случаи, что их подбивали, и они были вынуждены покидать горящую машину над территорией, занятой врагом. Мы знали такой грех и за Ермаковым, но у него, как правило, «попутные» штурмовки вражеских объектов проходили удачно. Так, 13 марта 1944 года он обнаружил на Винницком шоссе колонну — около 150 автомашин и 30 танков. Это была важная цель, о которой следовало немедленно сообщить командованию. Но прежде, чем это сделать, лейтенант Ермаков произвёл два штурмовых захода вдоль колонны, поджёг шесть автомашин и один танк, на шоссе образовались пробки, и, чтобы ликвидировать их, врагу потребовалось немало времени. Ермаков доложил на ПКП

об обнаруженной цели. В это время на ПКП старшим был старший лейтенант В.А. Проскуров, уже имевший хороший опыт по работе на передовом командном пункте корпуса, он перенацелил на колонну две группы штурмовиков. Более 30 минут 14 «Илов» бомбили и расстреливали колонну. Как позже достоверно установлено, штурмовики уничтожили более половины колонны.

В период проведения Львовской наступательной операции многие лётчики корпуса проявили мужество и героизм и удостоились высоких правительственных наград. В числе награждённых был и гвардии капитан Георгий Тимофеевич Береговой. Более 100 боевых вылетов совершил он на своём самолёте Ил-2. Бомбил и штурмовал вражеские танки, автомашины, артиллерийские и миномётные батареи, переправы через реки, железнодорожные эшелоны, колонны отступающего врага. Был участником многих ударов по аэродромам противника. Капитан Береговой водил свои группы на цель расчётливо, направление атаки выбирал, как правило, такое, где у врага меньше зениток. К цели подходил бреющим полётом, чем достигал полной внезапности и растерянности гитлеровцев. Он одним из первых ведущих в корпусе начал практиковать повторные заходы на цель. Мне лично приходилось неоднократно наблюдать, когда группы, ведомые Г.Т. Береговым, делали по 5–6 заходов на цель и, только прицельно израсходовав все бомбы и боекомплект пушек, реактивных снарядов и пулемётов, штурмовики уходили с поля боя. За группой Берегового числится своеобразный рекорд качества обработки цели. В одном из полётов на Сандомирский плацдарм, это было 15 августа 1944 года, семёрка штурмовиков Берегового более 20 минут атаковала танки противника. Командующий 13-й армией генерал-лейтенант Н.П. Пухов и я видели эту схватку с наблюдательного пункта. Девять горящих танков — таков результат атаки штурмовиков. Генерал Пухов и я отправили в адрес Берегового и его лётчиков специальную телеграмму с благодарностью за отличную боевую работу. Эту телеграмму, отмечающую беззаветное мужество, героизм и мастерство в обработке целей, опубликовала газета нашего фронта.

Было и так. 28 июля 1943 года во время боёв на Курской дуге группа «ильюшиных» во главе с лейтенантом Г.Т. Береговым штурмовала передний край противника. Неожиданно появились две группы истребителей противника. Одна завязала бой с нашими истребителями прикрытия, а другая напала на «Илы». Фашисты атаковали штурмовиков с задней полусферы, снизу. Береговой быстро перестроил свою группу из правого пеленга в оборонительный круг, и воздушные стрелки встретили гитлеровцев плотным пулемётным огнём, два истребителя врага были сбиты. Береговой постепенно оттянул своих ведомых на нашу территорию, с земли наши войска открыли огонь по истребителям противника, но враг продолжал яростные атаки. Два «мессера» почти одновременно атаковали самолёт Берегового, при этом один из атакующих на большой скорости выскочил вперёд «Ила». Через несколько секунд снаряды и пули Берегового «прошили» «мессера», и он камнем упал в распоряжение наших войск. После этого две пары «мессершмиттов» атаковали ведущего штурмовиков. Загорелся мотор. Береговой приказал заместителю вести группу на аэродром, а сам на высоте 300 метров выбросился с парашютом из объётой пламенем кабины. Это только один из многочисленных боевых эпизодов Георгия Берегового. С мая 1942 года и до последнего дня войны летал он на боевые задания. Три раза горел, три раза был сбит, но всегда возвращался в свой полк. Георгий Тимофеевич Береговой совершил 186 боевых вылетов. В октябре 1944 года мы поздравили его с высоким званием Героя Советского Союза.

Как правило, наши штурмовики летали группами по 4–8 самолётов и наносили врагу мощные удары. Но в очень плохую погоду при высоте облачности 50–100 метров и видимости менее километра полёт в составе групп затруднён, а часто и совершенно невозможен. Вот в такие дни, когда авиация воюющих сторон не летает, особую ценность представляют и одиночные полёты. Разведка и «свободная охота» в плохую погоду вошли в практику и приобретали всё большее значение. На эти задания мы посылали наиболее подготовленных лётчиков, умеющих отлично летать в

сложных условиях и в облаках, прекрасно ориентирующихся, безукоризненно владеющих связью, крещённых огнём, прошедших многие испытания.

Одним из неугомонных «охотников» был в 92-м гвардейском штурмовом авиаполку гвардии старший лейтенант Евгений Ефимович Михайленко. В полк он прибыл рядовым лётчиком и прошёл с ним боевой путь от Великих Лук до Вислы, став командиром эскадрильи. Но сначала мне хочется привести примеры боевого мастерства Михайленко в качестве ведущего штурмовиков. 80 боевых вылетов совершил он, будучи ведущим группы. Помню, 7 января 1944 года погода была нелётная: туман с видимостью 500 метров повис над аэродромом, взлётная полоса раскисла. А лететь надо было во что бы то ни стало. Об этом дважды меня просил командующий 38-й армией генерал-полковник К.С. Москаленко. Враг предпринял сильную контратаку возле Якубовских хуторов, смял наши боевые порядки и мог вырваться на оперативный простор. Залатать брешь было нечем. Все надежды командующий возлагал на авиацию. Нельзя было не помочь. Кого послать? Кто взлетит с раскисшего аэродрома? Кто проведёт сквозь туман эскадрилью в заданный район и найдёт там вражеские танки? Запросил командира 92-го гвардейского полка гвардии подполковника Б.И. Ковшикова. Тот ответил не задумываясь: «Эскадрилью может вести Михайленко». — «А другие комэски?» — «Они тоже справятся, но Михайленко наверняка, ему не раз приходилось летать в таких условиях». — «Сколько самолётов готово к вылету?» — «Семь». — «Выпускайте как можно скорее. Жду доклада о вылете».

Семёрка «Илов» вскоре собралась над аэродромом, и Михайленко повёл её сквозь серую дымку тумана на заданную цель. Группа появилась над вражескими танками и автомашинами с автоматчиками совершенно неожиданно. Несколько танков запылали на дороге возле Якубовских хуторов, не менее десяти автомашин с автоматчиками расстреляли штурмовики огнём пушек и пулемётов. Через час погода несколько улучшилась, и мы направили на линию фронта ещё две группы штурмовиков. Положение на линии фронта было восстановлено, брешь закрыта. Вечером

генерал Москаленко прислал благодарность лётчикам и сообщил, что на поле боя осталось сгоревших тринадцать танков и более двадцати автомашин. Так, несмотря на очень плохую погоду, группа Михайленко блестяще выполнила боевое задание.

Хорошо запомнился также вылет восьмёрки «ильюшиных» 19 апреля 1944 года. Ведущим был гвардии старший лейтенант Евгений Михайленко. Цель — железнодорожная станция, где по сведениям разведки скопилось несколько железнодорожных эшелонов. Михайленко вывел штурмовиков на цель со стороны солнца. На станционных путях тогда находились четыре вражеских эшелона. Сначала «ильюшины» сбросили бомбы на паровозы. Раздались взрывы, вспыхнули очаги пожаров. Развернувшись, группа нанесла второй удар по эшелонам. И снова запылали десятки вагонов. Можно привести немало примеров мужества и мастерства Е.Е. Михайленко и как «свободного охотника». Он любил летать в одиночку на «свободную охоту». 12 таких полётов совершил он и 14 полётов на разведку, а это по существу тоже «свободная охота».

«Понимаете, товарищ генерал, — говорил мне Михайленко во время праздничного первомайского вечера, — на «охоте» больше простора, абсолютная внезапность, полное отсутствие истребителей. И ведь называется она — свободная. Свободная», — повторил он это слово. 1 мая 1944 года рано утром, в 4 часа 50 минут, было ещё темно, когда Евгений Михайленко вылетел на «свободную охоту». Он летел над линией железной дороги и на станции Журавно настиг эшелон. В предутреннем полумраке сделал четыре захода, сбросив на эшелон все бомбы, израсходовав все реактивные снаряды и боекомплекты пушек и пулемётов. Когда уходили от станции, воздушный стрелок насчитал 12 очагов пожаров. Мы очень любили этого храбреца, и тем тяжелее для нас была горечь утраты. Свой последний боевой вылет Евгений Михайленко совершил 18 июля 1944 года. Он погиб, как герой, выполняя боевое задание. На его могиле в городе Сокаль однополчане сделали такую надпись: «Герой Советского Союза Михайленко Евгений Ефимович. 1921–1944.



Результаты боевой работы лётчиков 5-го шак, 1944 год

Русский. Коммунист. Погиб смертью героя в боях с фашистами».

В ходе Львовской операции было завершено полное изгнание гитлеровцев с Украины. В один из дней августа полковник Г.И. Яроцкий доложил мне итоги боёв корпуса за освобождение Украины. Вот они:

Всего произведено боевых вылетов — 33 820,

в том числе: штурмовиками — 24 020

истребителями — 9800

Уничтожено: танков — 1272

автомашин — 4729

Сбито самолётов в воздушных боях — 289

Уничтожено самолётов на аэродромах — 223

Всего — 512

Уничтожено железнодорожных вагонов — около 2000
паровозов — 64

Взорвано складов ГСМ и боеприпасов — 77

Уничтожено много другой техники и десятки тысяч гитлеровцев.

Наши потери: самолётов — 307

лётчиков — 126

Убито лётчиков и воздушных стрелков — 408 человек

Наши потери в самолётах и лётчиках были крайне неравномерны. Были чёрные дни, когда мы на 100 вылетов теряли 17 самолётов, но были и такие периоды боевой работы, когда наши потери снижались до 2 самолётов на 1000 вылетов. А в среднем в боях за освобождение Украины мы производили 107 вылетов на потерю одного самолёта и 229 вылетов на потерю одного лётчика. Успешно завершив Львовско-Сандомирскую операцию, войска 1-го Украинского фронта по указанию Ставки перешли к обороне с 29 августа 1944 года. В итоге этой операции войска фронта разгромили 32 вражеские дивизии. Наши войска действовали в обстановке полного господства в воздухе советской авиации, которая активно поддерживала стрелковые и танковые соединения. В ходе операции 2-я и 8-я воздушные армии произвели 48100 боевых вылетов. Разгромив врага между Полесьем и Карпатами, войска 1-го Украинского фронта форсировали такие крупные реки, как Западный Буг, Сан и Висла. Львовско-Сандомирская операция явилась одной из крупнейших наступательных операций 1944 года. Командование высоко оценило успехи 5-го штурмового авиационного корпуса в этой операции: корпус наградили орденом Богдана Хмельницкого. Сердечно поздравили мы с боевыми наградами всех трёх командиров дивизий — Е.В. Клобукова, В.Ф. Сапрыкина и

И.А. Семененко. В корпусе стало десять Героев Советского Союза. Десятки боевых лётчиков, техников, труженики аэродромов и нашего тыла были награждены орденами и медалями. Я был удостоен ордена Кутузова 2-й степени, а начальник штаба полковник Г.И. Яроцкий — второго ордена Красного Знамени.

8

Сандомирский плацдарм

28 июля 1944 года корпус получил задачу содействовать войскам 5-й гвардейской и 13-й армии в форсировании Вислы и захвате плацдарма на её левом берегу. Одновременно корпус обязывался продолжать взаимодействие с 1-й гвардейской танковой армией генерала Катукова в нанесении удара в направлении Баранув и Богория.

В ходе Львовско-Сандомирской операции войска фронта продвинулись на запад на глубину 240–280 километров. Противник, отступая, разрушал железные и шоссейные дороги, уничтожал линии связи, взрывал мосты и другие сооружения, чтобы максимально затормозить наше продвижение вперёд. В результате стремительного наступления и отставания тылов наши части подошли к Висле и начали её форсирование с минимальными запасами горючего и боеприпасов. Помощь авиации тоже заметно ослабла. В первые дни борьбы за Сандомирский плацдарм 13-я армия генерала Пухова, а несколько позже 5-я гвардейская армия генерала Жадова и 4-я танковая армия генерала Лелюшенко испытывали острый недостаток горючего и боеприпасов. Спасало то, что немецкое командование, израсходовав свои резервы в Белорусской, а позже в Львовско-Сандомирской операциях, не смогло оказать существенного сопротивления войскам нашего фронта в форсировании Вислы и захвата плацдарма. Авиация противника почти полностью бездействовала. Она не смогла нанести ощутимых ударов даже по переправам через Вислу. Наша авиация также отстала. В конце июля и начале августа 1944 года корпус про-

изводил в среднем в день не более 40–50 вылетов. Вот что записано в моём дневнике о днях боёв за Сандомирский плацдарм.

9.8.44. Залужье. Вчера получил приказ 2-й воздушной армии. Вылететь на плацдарм и организовать взаимодействие с 5-й гвардейской армией Жадова. На мой вопрос, где находится штаб армии Жадова, назвали небольшую деревеньку юго-западнее города Томашув. На моей полётной карте-десятикилометровке названной деревни не оказалось. Карт крупного масштаба района Томашува в штабе корпуса не оказалось. Надо лететь, а куда лететь — неизвестно. Но меня это не смущало, границы плацдарма я знаю, а площадку для посадки самолёта выберу с воздуха, как уже сотни раз выбирал за годы войны.

Прилетев на плацдарм в район базирования 5-й гвардейской армии, я осмотрел с воздуха три населённых пункта и решил, что штаба армии в них нет. Над четвёртой деревней я сделал два круга и заметил у одной из хат две легковые машины и хорошо замаскированную под деревьями радиостанцию. Сомнений не было — в деревне размещён какой-то штаб. Решил садиться. Улица деревни оказалась кривой, засаженной деревьями и очень неровной — садиться нельзя. Осмотрел огород хаты, где разместился штаб. Ширина 30 метров, длина около ста. Площадка была засеяна овсом, овёс скошен и сложен в копну недалеко от хаты. Всё хорошо, сесть можно, одно немного смущает: площадка горбатая, самая высокая часть — в середине площадки, а в обе стороны от неё покатоности под углом 15–20°. Решаю так посадить самолёт, чтобы он остановился до перевала. Если самолёт перебежит через самую высокую точку площадки, то он не остановится, а на спуске будет набирать скорость и врежется в хату. Ведь самолёт У-2 не имеет тормозов и останавливается после посадки, только погасив всю инерцию полёта. Захожу на посадку на минимальной скорости. Как мне кажется, точно рассчитывая момент касания самолётом земли. Самолёт бежит, замедляя бег, и взбирается к перевалу. Секунда, другая, самолёт пробежал перевал и, ускоряя бег, устремился к хате. Избегая прямого столкновения с домом, я мог бы развернуть самолёт вправо или влево и

неизбежно столкнуться с забором и поломать самолёт. Положение спасла копна овса. Я чуть отклонил самолёт вправо и намеренно задел копну концом левой плоскости. Самолёт развернулся на 180 градусов и неподвижно замер. Хвост самолёта был всего в 5 метрах от крыльца. На крыльце стоял командующий 5-й гвардейской армией генерал-лейтенант А.С. Жадов, начальник штаба армии генерал-майор Н.И. Лямин и офицеры штаба. Здраваясь со мной, генерал Жадов сказал: «Ну, Николай Петрович, я знал, что ты — мастер своего дела, но я никому бы не поверил, что так близко к дому можно сажать самолёт». С генералом Жадовым мы старые знакомые. В 1940–1941 годах мы вместе служили в Среднеазиатском военном округе: он — командиром стрелковой дивизии в Фергане, а я — командующим Военно-Воздушными силами округа. Нам было что вспомнить, но обстановка на плацдарме и перед фронтом армии не располагала к воспоминаниям.

Противник подтягивает резервы и в ближайшие дни будет пытаться ликвидировать плацдарм, он не хуже нас понимает оперативно-стратегическое его значение и намерен отбросить нас за Вислу. У меня очень плохо с горючим, боеприпасами и всеми другими видами снабжения. «Чем нам может помочь авиация?» — так начал наш деловой разговор командарм. Я, ничего не скрывая, рассказал Жадову и о наших трудностях. Договорились, что с сегодняшнего дня мой ПКП будет рядом с КП армии для отражения атак противника. Ежедневно будем выделять 40–50 самолётов, а дня через 3–4, когда посадим поближе к плацдарму часть полков корпуса, сумеем в 2–3 раза увеличить наряд самолётов. Я обещал командарму завтра же прислать к нему инженера — строителя аэродромов, чтобы он отыскал место для посадочной площадки самолётов недалеко от штаба армии и хотя бы один аэродром для посадки транспортных самолётов. Жадов обещал выделить людей для строительства аэродрома, хорошо понимая, что это одно из самых верных средств получить реальную помощь авиации.

15.8.44. Зачерне (6 километров севернее Жешува). Сегодня штаб корпуса перебазировался в Зачерне. Началась истинно польская территория. Поляки встречают друже-

любно, а работают по подготовке аэродромов тоже отлично. Вопреки моим ожиданиям (основанным на официальных наших прогнозах и сообщениях) поляки материально обеспечены лучше, чем русские, белорусы и украинцы на освобождённых территориях. Это, по-видимому, объясняется тем, что в этих районах не было затяжных кровопролитных боёв. Шквал войны быстро пронёсся над этой землёй далеко на восток, а сейчас ещё быстрее летит на запад.

Вперёд перебазировались пока только два полка — 91 гшп и 122 иап. Сегодня штурмовики сделали 42, а истребители — 23 боевых вылета на отражение контратак против армии Жадова. Корпус уже пятый день взаимодействует с 5-й гвардейской армией, но существенной помощи оказать ей не может из-за отсутствия горючего. Генерал Красовский разрешает в день производить только 30–40 вылетов, а нужда армии в помощи авиации значительно большая. Танковые скопления противника прикрываются очень сильным зенитным огнём. Есть все основания предполагать, что самые сильные бои за Сандомирский плацдарм ещё впереди.

18.8.44. Зачерне. Сегодня я побывал на КП 13-й армии генерала Пухова, на КП 5-й гвардейской армии генерала Жадова и во второй половине дня до наступления темноты руководил боевой работой со своего ПКП, расположенного рядом с КП командующего 4-й танковой армией генерала Лелюшенко. Я уже третий раз в четвёртой танковой, а с командующим ещё не встречался. Начальник штаба армии говорит про своего командующего: ни минуты не посидит спокойно, всё время в частях, но сегодня он должен скоро вернуться, Конев приказал ему позвонить. Противник сегодня вёл себя смирно. Большой надобности в штурмовиках не было. Ходили в основном разведчики и небольшие (2–4 самолёта) группы штурмовиков. Неожиданно на мой ПКП прилетел командир 9-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии генерал Агальцов. Я был очень рад этой встрече, мы не виделись почти два года. Агальцов продолжает командовать дивизией, которую он от меня принял. Мне интересно было узнать, как воюют бывшие мои орлы. Агальцов сообщил, что дивизия получила зада-

чу содействовать войскам 4-й танковой армии, что через 30 минут придут две группы штурмовиков, а его радиостанции ещё в пути, и попросил использовать для связи со штурмовиками мою рацию. В точно назначенное время подошла шестёрка «Илов» во главе с капитаном М.П. Одинцовым. Агальцов дал разрешение обработать заданную цель. Штурмовики встали в круг и один за другим пошли в атаку. Истребителей противника в воздухе не было, не было и зенитного огня, штурмовики работали, как на полигоне, делая один заход за другим. Я насчитал пять заходов. На обратном маршруте Одинцов доложил, что в заданном квадрате больших целей нет, поэтому атаковали артиллерийские позиции и две радиостанции. Через несколько минут установил радиосвязь с генералом Агальцовым капитан Г.Т. Красота, он вёл свою группу в тот же квадрат, где только что работал Одинцов. По данным моих разведчиков километрах в 15 западнее были обнаружены отдельные танки и скопления автомашин. Я рекомендовал Агальцову обработать эту цель, он с удовольствием согласился и направил восьмёрку Красоты на танки. На обратном пути Красота доложил — сделали три захода, подожгли два танка и до десятка автомашин.

В этот момент к нам подошёл танкист, он был в камбинеzone коричневого цвета, на голове — танкистский шлем с наушниками, знаков различия не было. «Лелюшенко», — представился танкист. Так состоялась моя первая встреча с командующим 4-й танковой армией.

Встреча с генерал-полковником Д.Д. Лелюшенко на Сандомирском плацдарме была единственной. Вскоре наш корпус из 1-го Украинского перешёл в состав 2-го Украинского фронта и воевал в дальнейшем в Румынии, Венгрии и Чехословакии. А 4-я танковая армия оставалась в составе 1-го Украинского фронта. Таким образом, наши боевые пути, впервые встретившись на Сандомирском плацдарме, круто разошлись и уже не встречались до конца войны. Но я больше года воевал в составе 1-го Украинского фронта и всегда интересовался его успехами и, в частности, успехами танкистов армии Лелюшенко. Генерал-полковник Д.Д. Лелюшенко воевал с первых до последних дней войны. В июне

1941 года 21-й механизированный корпус под его командованием успешно отбивал яростные атаки в первых трудных боях с врагом в районе Даугавпилса, а 9 мая 1945 года танкистов армии Лелюшенко восторженно встречала Прага. Дважды Герой Советского Союза генерал армии Дмитрий Данилович Лелюшенко от первого до последнего дня Великой Отечественной войны с честью выполнял свой долг перед Родиной.

28.8.44. *Зачерне. За последние тринадцать дней раз десять был на Сандомирском плацдарме. Помогал Курочкину, Жадову и Полубоярову брать Дембицу. За эту операцию 23.8.44 маршал Сталин в приказе отметил лётчиков генерала Каманина. Последние четыре дня помогаю Жадову, Пухову и Лелюшенко отбивать контратаки немцев против плацдарма за Вислой. Особенно сильной была контратака гитлеровцев 26.8.44 в районе Бардо. Немцам удалось вклиниться в наше расположение на 10 километров. За 27–28 августа этот клин полностью ликвидирован, на поле боя осталось 26 танков, до 40 бронетранспортёров и более сотни автомашин. Справедливость требует отметить, что главную роль в срыве контратаки сыграли штурмовики и танки. Провёл три занятия с руководящим лётным составом полков. Обобщали опыт боевой работы «Илов». Со второй половины июля мы отказались от ударов по целям с одного захода, а, как правило, пользовались методом обработки целей с круга, выполняя по 3–4 повторные атаки. Особенно хорошо работал над плацдармом 91 гшп подполковника Корякова. Истребителей противника в воздухе нет, его бомбардировщики не появляются уже более недели. Международная обстановка и стратегическое положение Германии предвещают близкий конец Гитлера. Союзники взяли Париж, Марсель, Бордо — скоро вся Франция будет свободной. Румыния вышла из войны. Болгария объявила нейтралитет и разоружает немецкие войска.*

Северный участок Сандомирского плацдарма занимали войска генерала Пухова. Для поддержки 13-й армии было выделено несколько штурмовых и истребительных авиационных полков, в том числе и 91-й гвардейский штурмовой

авиационный полк. 1 сентября 1944 года мой ПКП был на КП Пухова.

Уже несколько дней шли ожесточённые бои. Противник подтянул свежие танковые части и, не считаясь с тяжёлыми потерями, упорно и настойчиво пытался прорвать нашу оборону. Наша авиация господствовала над плацдармом, и штурмовики без истребительного прикрытия непрерывно, день за днём, всё светлое время суток содействовали наземным войскам в отражении вражеских атак. Главными целями штурмовиков были танки, артиллерия и группы пехоты противника. Удары штурмовиков по противнику наносились в непосредственной близости от нашей пехоты, и наши пехотинцы из окопов хорошо видели результаты этих ударов. А по результатам ударов они оценивали качество работы нашей авиации, её отдельных групп и даже отдельных лётчиков. Фамилии лучших лётчиков, а особенно лётчиков — ведущих в группах штурмовиков, были широко известны наземным войскам. Лётчика Василия Гамаюна, как одного из лучших мастеров штурмовых ударов с воздуха, в дни боёв за плацдарм знали во всех частях фронта. Знали не только по газетам и приказам, в которых часто упоминалось его имя, но знали результаты его ударов, методы его атак и его уверенный и спокойный голос. Когда в наушниках или репродукторе среди треска и шума помех различался немного хриловатый басок: «Я — Гамаюн. Слышу. Понял. Вижу. Атакую», — все, не только мы, офицеры авиации, находившиеся на передовом командном пункте вблизи линии фронта, но и все, кто мог слышать этот голос, понимали, что через несколько секунд на головы гитлеровцев обрушатся мощные и точные удары наших штурмовиков.

1 сентября на участке фронта, обороняемом войсками генерала Пухова, с утра было необычно тихо. С командного пункта, находившегося метрах в восьмистах от нашего переднего края, проходившего по обрыву невысокой песчаной гряды, местность, занятая противником, хорошо просматривалась на глубину более пяти километров. Но сколько мы ни напрягали своё зрение, никаких признаков жизни на территории противника не замечалось. Так про-

должалось до десяти часов утра, когда поступили первые сведения от разведки о том, что противник сосредоточил в населённом пункте в двух километрах от линии фронта более ста танков и до полка пехоты, а севернее пункта заняли позиции более десяти артиллерийских батарей. Воздушный разведчик, дважды прошедший над указанным пунктом, никаких целей не обнаружил и никем не обстреливался. Но когда по приказу с командного пункта разведчик снизился над населённым пунктом до высоты пятисот метров, по нему противник открыл ураганный зенитный огонь. Самолёт-разведчик был сбит, но лётчик успел передать по радио: «У домов хорошо замаскированные танки и автомашины...» Стало ясно, что противник готовит новую серьёзную попытку прорвать нашу оборону. Необходимо было сорвать его замыслы и уничтожить накапливаемую для атаки технику и живую силу.

Выполнение этой ответственной задачи было поручено нескольким группам штурмовиков. Через несколько минут самолёты были в воздухе. Первую группу из девяти самолётов вёл заместитель командира эскадрильи 91-го гвардейского штурмового авиационного полка Герой Советского Союза капитан В.И. Гамаюн. Километров за двадцать до подлёта к линии фронта Гамаюн установил радиосвязь с КП и попросил уточнить цель и воздушную обстановку. Получив необходимые данные, Гамаюн, как всегда, коротко доложил: «Всё ясно, цель вижу, атакую». В это время в полутора-двух километрах восточнее КП, на высоте около тысячи метров, мы увидели девятку штурмовиков, они шли плотным красивым строем в правом пеленге. Штурмовики шли точно на цель, вмешиваться в их действия как будто не было надобности, хотя я заметил себе, что строй штурмовиков излишне параден, лётчики, избалованные нашим полным господством в воздухе, стали пренебрегать применением тактических манёвров для внезапного выхода на цель. Это было серьёзной ошибкой. Но для группы Гамаюна, которая в этот момент находилась уже над целью, её поздно было исправлять. В репродукторе, установленном на КП, послышался уверенный и спокойный голос: «Цель под нами, захожу для атаки». Самолёт ведущего резко раз-

вернулся влево и со снижением на увеличенной скорости начал выполнение манёвра для атаки цели. Каждый последующий самолёт группы точно повторял действия ведущего, и вот уже вся группа перестроилась в боевой круг. Самолёт ведущего выполнил последний разворот и с углом около 45° начал пикировать на цель. «Атакую», — передал Гамаюн, и в этот момент мы увидели, как всё ожило на территории противника. Тысячи зенитных снарядов, оставляя трассирующие следы, понеслись в небо, стреляли из каждой складки местности, из-за каждого куста. Казалось, что в воздухе нет ни одного метра непростреливаемой площади. За всю войну никому из нас, наблюдавших эту картину, не приходилось видеть ничего подобного.

В боях на Курской дуге, под Харьковом, Киевом и Львовом нередко немцы очень сильно прикрывали отдельные наиболее важные районы, но такой большой концентрации зенитных орудий и такой плотности зенитного огня до Сандомирского плацдарма наблюдать не приходилось.

Генерал Пухов приказал командующему артиллерией открыть огонь по зенитным батареям противника, и, как бы подтверждая правильность отданного распоряжения, прозвучала команда Гамаюна: «Атаковать зенитки». В этот момент самолёт ведущего уже закончил обстрел цели реактивными снарядами и огнём пушек. Из кассет самолёта на головы врагов посыпались сотни мелких осколочных бомб, самолёт перешёл в набор высоты для второго захода, но... вспышка яркого пламени охватила весь самолёт и, резко перевернувшись через правое крыло, он почти вертикально упал на землю. Не хотелось верить своим глазам, все замерли на КП, у всех на лице был один немой вопрос: «Неужели Гамаюн?» А бой продолжался.

Бешеный огонь зениток, казалось, ещё усилился, но самолёт за самолётом шли туда в самое пекло врага, туда, где погиб ведущий. Казалось, что все самолёты будут неизбежно сбиты, страшно хотелось крикнуть в микрофон: «Прекратить атаку, уходить». Такая мысль была у всех, а генерал Пухов, лично участвовавший в десятках ожесточённых боёв и не раз смотревший смерти в лицо, крепко прижимая бинокль к глазам, повторял: «Уходите, уходите». Но

вот опять ожил репродуктор, и голос заместителя ведущего группы лётчика Филиппова доложил: «Дон, я — 802-й, разрешите отомстить за Гамаюна, продолжаю атаку». Нет, нельзя было отказать лётчикам в их стремлении отплатить коварному врагу за смерть своего командира, и, схватив микрофон, я передал: «Всё видел, бейте, пока есть снаряды». На третьем заходе на цель из группы Гамаюна упал ещё один самолёт, третий самолёт, подбитый зениткой, приземлился на нашей территории. Но лётчики не замечали своих потерь, снижаясь до высоты 20–30 метров, они в упор расстреливали расчёты зениток и загоняли немцев в щели и укрытия. Огонь зениток заметно ослабевал, хотя многие батареи врага, воодушевлённые первоначальным успехом, ещё интенсивно вели огонь. Казалось, что враг будет торжествовать победу и наши самолёты уйдут, сопровождаемые сильным огнём. Но вот с тыла ещё две группы наших штурмовиков внезапно атаковали врага. Немцы не выдержали новых штурмовых ударов и, побросав орудия, разбежались по щелям и укрытиям. Замолкли зенитки. И только рёв моторов наших самолётов, звуки разрывов реактивных и пушечных снарядов, раскатистые взрывы бомб господствовали над полем боя. Штурмовики ещё минут двадцать «обрабатывали» цели. Но способность врага к сопротивлению была окончательно подавлена, всё, что уцелело от ударов штурмовиков, мечтало не о сопротивлении, а о том, чтобы как можно глубже зарыться в землю.

В результате налёта трёх групп штурмовиков атака, которую готовили немцы, была сорвана, десятки танков и автомашин, склады горючего и боеприпасов, большое количество полевых и зенитных орудий, сотни солдат и офицеров были взорваны, сожжены и уничтожены.

Задача штурмовиками была выполнена, но мы потеряли три самолёта, а на одном из них погиб ведущий группы Герой Советского Союза капитан Василий Илларионович Гамаюн. Этого лётчика я хорошо знал лично. В июне 1943 года на одном из аэродромов командир 235-го штурмового авиационного полка подполковник В.Н. Коряков доложил мне, что среди прибывшего пополнения молодых лётчиков у него есть один особо выдающийся лётчик. Я заинтересо-



*Вручение Боевого Знамени 235-го шп.
31 августа 1944 года*

вался. Через несколько минут передо мной стоял старший сержант Василий Гамаюн. Ему было чуть больше двадцати лет. Средний рост, русые волосы, смелые карие глаза и обычная для советского юноши биография. Всё было обычным. Казалось, рано говорить о старшем сержанте Гамаюне как о выдающемся лётчике. Да и командир полка на мой вопрос, чем же выделяется лётчик Гамаюн, мало что мог сказать. Отличная техника пилотирования. Дисциплинирован. Очень авторитетен среди товарищей. Таких лётчиков было много в любом авиационном полку. И всё же плотная стат-

ная фигура лётчика Гамаюна, его твёрдый и смелый взгляд, спокойный и немного хриловатый голос запомнились с первой встречи. И каждая новая встреча подтверждала, что командир полка не ошибся в оценке способностей молодого лётчика. Лётчик Гамаюн впитывал в себя боевой опыт, как губка впитывает воду. Он был неутомим, готов был в любое время, в любую погоду вылетать на боевое задание. Он не только отлично знал свой самолёт, его оборудование и боевые возможности, но и умело использовал прекрасные качества самолёта-штурмовика.

Через два месяца пребывания в полку Гамаюн имел уже больше полусотни боевых вылетов и самостоятельно водил пару на разведку в трудных метеорологических условиях. Через полгода он был ведущим группы штурмовиков, и его слава как большого мастера штурмовых ударов росла с каждым днём. За одиннадцать месяцев пребывания в полку Гамаюн вырос со старшего сержанта до капитана, от старшего лётчика до командира эскадрильи. Он получил несколько правительственных наград и звание Героя Советского Союза. Слава о лётчике Гамаюне гремела далеко за границами фронта, он совершил больше сотни удачных боевых вылетов и был признанным мастером штурмовок.

И всё же Гамаюн погиб. Могут сказать: «Война есть война», «На войне без потерь не обойтись». Да, войн без потерь не бывает. Но надо знать и помнить, что в каждой войне, сражении и бою очень много ничем не оправданных потерь. Очень много гибнет молодых, плохо обученных, не имеющих боевого опыта людей. Гибнут и опытные бойцы, хорошо знающие законы и правила войны, последние чаще всего погибают из-за пренебрежительного отношения к хорошо им известным законам войны. Пренебрежение маскировкой, окапыванием, тактическими приёмами, шаблон в действиях — всё это неизбежно приводит к потерям людей, к проигрышу боёв и сражений. Лётчик Гамаюн был выдающимся лётчиком и имел постоянный успех только до тех пор, пока он неуклонно использовал опыт боевых действий, пока он трезво оценивал обстановку и использовал наиболее целесообразные тактические приёмы, пока он считался с принципами, законами и правилами боя. Но стоило толь-

ко в одном полёте недооценить возможности противника к сопротивлению, пренебречь использованием принципа внезапности, забыть, что успех штурмового удара необходимо обеспечить подавлением зенитного огня противника, и это немедленно сказалось на результатах полёта, это и привело к гибели ведущего.

В Вооружённых Силах, и особенно в авиации, ежедневно проводятся полёты, военные игры и другие занятия, имеющие целью подготовить отдельных лётчиков, подразделения и части к умелому использованию всей сложной новейшей авиационной техники в современном бою. Эти занятия дают наибольший эффект там, где руководители и рядовые участники занятий наиболее тщательно к ним готовятся. Отличное знание техники, правил её обслуживания и эксплуатации, умение использовать технику в различных условиях обстановки, трезвая оценка обстановки и правильные выводы всегда обеспечат успех.

Недостаточное знание техники, плохой анализ условий обстановки, шаблон в действиях и пренебрежительное отношение к теории и различным правилам всегда сопутствуют всем неудачам и всякого рода потерям и происшествиям.

Со дня гибели В.И. Гамаюна прошло более 35 лет. До и после гибели Гамаюна мне приходилось много раз видеть гибель своих боевых товарищей и самому частенько доводилось смотреть смерти в глаза, но никогда мне не приходилось видеть столь неоправданной гибели действительно выдающегося лётчика, каким был Гамаюн. Самолёт лётчика Гамаюна взорвался от прямого попадания зенитного снаряда в бензобаки или бомбодержатели.

Прямое попадание снаряда в самолёт в условиях прошлой войны — это редкий случай, он стал возможным только потому, что ведущий пренебрёг внезапностью выхода на цель, дал возможность расчётам зенитных орудий противника в спокойной обстановке подготовиться к открытию огня.

Бить противника внезапно и помнить всегда: внезапность ошеломляет, не давать врагу время на подготовку ответного удара, подавить противника морально, а затем уничтожить мощным ударом — это золотое правило любого боя в любой войне.

1.9.44. Большого наступления в ближайшие дни не предвидится — нет запасов, отстали тылы. Ежедневно делаем по 100–150 вылетов. Затруднения с бензином и боеприпасами длятся больше месяца, и конца им не видно. Сегодня вечером штаб корпуса подвёл некоторые итоги нашего участия в боях за Сандомирский плацдарм. Штурмовики помогали наземным войскам в форсировании Вислы, захвате и расширении плацдарма. А весь август взаимодействовали с 5-й, 13-й общевойсковыми и 4-й танковой армиями, помогая им отбивать яростные контратаки противника. Всего в боях за плацдарм корпус произвёл 909 боевых вылетов, провёл 27 воздушных боев. Лётчики-штурмовики сбили 12 самолётов врага. На плацдарме уничтожено 145 танков, 432 автомашины, взорвано 25 складов. Уничтожены десятки артиллерийских и миномётных батарей, много другой техники и тысячи гитлеровцев. Мы потеряли в этих боях 13 самолётов и 9 лётчиков, в том числе одного из лучших лётчиков корпуса — командира эскадрильи Героя Советского Союза капитана Василия Гамаюна. За успешные боевые действия лётчики корпуса получили в августе две благодарности маршала Сталина, несколько благодарностей командующих армиями и высокие оценки передовых частей, с которыми вместе громили врага. Вот один из таких документов:

«Командиру 5-го шак генералу Каманину.

Довожу до вашего сведения, что авиация вверенного вам соединения за период четырёхдневных боёв по отражению наступательных операций превосходящих сил противника совместными действиями с нашей бригадой наносила противнику большие потери в танках и личном составе, чем помогла нашим танкистам громить врага.

15.8.44 противник силами до 35 танков и мотопехоты из района высоты 266,4 атаковал в направлении высоты 276,7, благодаря активным действиям нашей авиации противник был прикован к земле, наши танки заняли выгодные позиции и отразили три атаки гитлеровцев. С 15 по 18.8.44 в районе Стопница, Комадзеница ваши лётчики наносили мощные удары по противнику и подожгли 13 танков, уничтожили более 30 бронетранспортёров и полностью деморализовали врага. В районе Печенове, Стишельце, Камыле 17–18.8.44 ави-

ация помогла нам отбить четыре атаки крупных сил противника. На поле боя остались обгоревшими десятки танков и бронетранспортёров гитлеровцев. Со своей стороны, считаю действия авиации вверенного вам корпуса за период четырёхдневных боёв отличными и от лица всего личного состава бригады выношу благодарность лётчикам.

*Командир 100 танковой бригады
полковник И.П. Михайлов.*

*Начальник штаба 100 ТБР
подполковник А.Ф. Смирнов».*

2.9.44. *Зачерне. Получил приказ Москвы о переходе корпуса из 2-й воздушной армии в 5-ю, в состав 2-го Украинского фронта. 1-й Украинский фронт переходит к обороне, а 2-й Украинский пойдёт освободить Румынию, Болгарию, Венгрию. Сталин, по-видимому, решил в центре перейти к обороне, а на флангах в ближайшие месяцы решительно наступать. Сегодня Красовский вернулся из Москвы и дал согласие вместо 26-го РАБа отправить в Румынию 10-й РАБ полковника Барашкова, с которым мы уже сработались. Добровольно я не стал бы менять направление, ухожу от Конева без сожаления.*

9

Из Польши в Румынию

3.9.44. *Зачерне. Вчера на самолёте По-2 с Аркадием летал в Румынию. Для него это первый международный перелёт — из Польши, через территорию СССР в Румынию. Взлетели до восхода солнца. Аркадий — за лётчика, я — за пассажира во второй кабине.*

Накануне вечером я предупредил сына, чтобы он тщательнее подготовился к перелёту. «Всё будешь делать сам, я буду наблюдателем и контролёром, вмешиваться в управление самолётом не буду, разумеется, только до тех пор, пока ты не будешь делать грубых ошибок», — сказал я Аркадию. Он был очень рад доверию и немедленно начал подготовку перелёта. И вот мы в воздухе. Погода хорошая,

видимость более 10 километров. Под нами промелькнул старинный славянский город Ярослав. Идём на высоте 800 метров, приятно обозревать просторы Родины, только что освобождённые от немецких оккупантов. По всем правилам зашёл Аркадий на посадку на Львовский аэродром и приземлил самолёт точно у посадочного Т. Я первый раз был на этом аэродроме. Дважды лётчики корпуса наносили удар по самолётным стоянкам фашистов на этом аэродроме. И пока Аркадий заправлял самолёт, я искал следы налётов штурмовиков.

На стоянках стояли наши бомбардировщики, транспортные самолёты и полк истребителей, там бесполезно было искать следы сожжённых самолётов, но меня поразило малое количество капониров. Я насчитал их всего 19, это значило, что в момент налёта штурмовиков около сотни самолётов стояли вне капониров, а это значило, что самолёты врага могли пострадать от налёта значительно больше, чем мы предполагали. В северной части аэродрома ангары были без стёкол, в стенах и на крышах было много пробоин, а метрах в 80 от ангаров было два сгоревших здания и взорванный склад горюче-смазочных материалов. Через 15 минут мы взлетели и взяли курс на Черновцы, где пришлось также зарядиться. Штаб 5-й воздушной армии находился в 40 км южнее города Яссы. Через четыре с половиной часа полёта Аркадий мастерски посадил самолёт на небольшой посадочной площадке у штаба армии.

Командующий армией генерал-полковник авиации С.К. Горюнов и его начальник штаба генерал-майор авиации Н.Г. Селезнёв встретили меня приветливо, наш корпус уже был на Степном фронте в составе 5 ВА. Моё появление оказалось для них неожиданным, они ещё ничего не знали о приказе перебазирования корпуса. Оказалось, что и на этот раз, как почти всегда, я поспешил с выполнением приказа. Горюнов сказал, что у него нет свободного РАБа, что корпус должен прибыть со своим тылом. Я успокоил его, доложив, что Красовский разрешил забрать с собой 10-й район аэродромного базирования. Договорились с командующим, что полки будут перелетать только по его команде, после прибытия на румынские аэродромы наших тылов. За 15–20 ми-

нут до наступления темноты мы вернулись в Зачерне. Более 10 часов провёл Аркадий в воздухе, совершил шесть посадок и четыре раза дозаправлял самолёт. Такой перелёт — большая нагрузка даже для опытного лётчика. На обратном пути я дважды предлагал ему взять управление. «Я сам», — отвечал Аркадий. Я понял по голосу, что он обиделся бы за мою помощь. А ведь в день этого международного перелёта ему было только 15 лет и 10 месяцев (родился он 2 ноября 1928 года).

9.9.44. Зачерне. Несколько дней идёт погрузка и отправка железнодорожных эшелонов в Румынию. Батальоны аэродромного обслуживания, роты связи, основная масса технического состава полков, штабы — всё это отправляется железной дорогой.

11.9.44. Румыния. Бакэу. Вчера на трёх По-2 вылетели из Польши в Румынию к месту нового базирования. Погода весь день была очень плохой. К 18 часам добрались только до Черновцов, где и заночевали. Черновцы — чистенький торговый город. Ни город, ни его обитатели от войны сильно не пострадали. Население города преимущественно евреи. Сегодня к 13 часам погода несколько улучшилась, и мы вылетели в Бакэу. Почти весь маршрут проходил по реке Серет, ширина долины 5–15 километров, параллельно реке идут железная и шоссейная дороги. В Бакэу ещё сидят полки 231-й штурмовой авиадивизии Чижикова. Полковник Леонид Алексеевич Чижиков — мой старый друг. Мы вместе с ним служили в эскадрилье имени Ленина на Дальнем Востоке, вместе учились в Академии Жуковского, а в 1942 году он был начальником штаба 292 шад, которой я командовал. Перед самой войной он окончил Академию Генерального штаба. Чижиков был отличным лётчиком и образцовым офицером штаба, встречи с ним всегда приятны. Но мой друг ещё не собирается уходить с аэродрома Бакэу, т.к. не имеет никаких распоряжений на этот счёт. Да и эшелоны наших частей и БАО ещё не пришли. Придётся, по-видимому, 2–3 дня ждать освобождения аэродромов и подхода своих БАО. Перелёт полков едва ли удастся осуществить раньше 15 сентября. Если к 20.9.44 корпус и РАБ полностью сосредоточатся — это будет хорошо, тогда числа 25.9.44 сумеем перебраться на новые аэродромы и частично начать бое-

вую работу. Бакэу совершенно не затронут войной, живёт нормальной жизнью, всё есть в магазинах и на рынках, цены невысокие. Основное население Румынии ещё не почувствовало войны.

14.9.44. Бакэу. Был у генерала Горюнова. Его штаб — в районе Плоешти. В отличие от Красовского, Горюнов смелее и откровеннее, дело своё он безусловно знает и как командующий воздушной армией считается крепким середняком. Войска 2-го Украинского фронта успешно очищают северную Трансильванию. На левом участке фронта работают румынские авиационные части (до 120 самолётов Ю-87, Хе-111, Ме-109). Наша авиация вся отстала, даже передовые части сидят не ближе 160–200 километров от линии фронта. Сегодня прибыли 37-й и 65-й батальоны аэродромного обслуживания, эшелоны дивизий находятся в районе Ясс. Части 2-го штурмового авиакорпуса Степичева начали перелёт на Брашовский аэродромный узел, а завтра начнут прибывать мои полки. Начать боевую работу придётся в лучшем случае на границе с Венгрией, а может быть, уже на венгерской территории. Сегодня опубликованы условия перемирия с Румынией. Воевать против немцев, содействовать нашим войскам, возместить ущерб — главные пункты соглашения.

20.9.44. Бакэу. Сегодня на трёх По-2 с полковником Е.А. Станиславским — штурманом нашего корпуса и полковником Ф.И. Барашковым — командиром 10-го района аэродромного базирования, летал в район Плоешти в штаб 5 ВА. Я летал с Аркадием, пилотировал всё время Аркадий. Общая протяжённость маршрута — более 600 километров. Целых шесть часов я изучал с самолёта Румынию. В районе Плоешти наблюдал результаты американских бомбардировок. Большинство нефтеперегонных заводов полностью разрушено. Весь район заводов и северная окраина Плоешти настолько густо засыпаны бомбами, что такой массы воронок на сравнительно небольшой площади я ещё никогда не видел. Одна воронка, как правило, примыкала к другой и редко где между воронками есть расстояние в 5–10 метров. Стратегическая бомбардировочная авиация Америки — мощное средство воздействия на тылы врага. Дважды я видел ар-

мады американских бомбардировщиков в воздухе. На высоте 6–7 километров, сверкая на солнце серебром крыльев, шли сотни две бомбардировщиков. Они занимали всё небо над головой и вызвали радостные чувства у друзей и трепет у врагов.

Генерал Горюнов поставил задачу: к 29.9.44 перебазировать корпус в район Лугож (400 километров западнее Бухареста). РАБ штаба и технический состав полков отправим железнодорожными эшелонами. Лётные эшелоны будут делать посадку на аэродроме Сибиу (полетят из Бакэу через горы на Брашов). Район нового базирования корпуса выбран очень удачно, в первых числах октября из всей авиации 5-й воздушной армии мы окажемся ближе всех к линии фронта и сможем приступить к боевой работе. На обратном маршруте залетали в Бухарест. Город с воздуха выглядит очень хорошо, но осмотреть его из-за недостатка времени не удалось.

Аркадий провёл весь маршрут отлично, ориентируется как старый ас. Он трижды доказал мне, что отлично может справляться с самыми сложными маршрутами без штурмана. Полезным был полёт в штаб армии и штурмана корпуса полковника Е.А. Станиславского — он получил полётные карты территории Румынии, Болгарии, Югославии и Венгрии — скоро «чёрная смерть» будет кружить над головами фашистов и на территории этих стран. А полковник Ф.И. Барашков был в восторге от полёта, он, что называется, одним махом ознакомился с рельефом Румынии, сетью её железнодорожных, шоссейных и водных путей и установил деловой контакт с работниками тыла фронта и воздушной армии.

Румыны пишут, что Гитлер через Японию запросил условия перемирия. Наши газеты и радио об этом ничего не сообщают. Скорей всего, это очередная «утка» буржуазной печати. Международная и стратегическая обстановка для Германии с каждым днём ухудшается, и конец гитлеровской Германии предreshён. У Гитлера нет никаких реальных оснований надеяться, что он может избежать полного военного разгрома, но, трусливо спасая свои шкуры, руководители фашистской Германии могут потопить в крови ещё многие

миллионы человеческих жизней. Моя главная задача сейчас — подтянуть корпус к линии фронта, чтобы в последних боях мы смогли участвовать.

24.9.44. Бакэу. Условия перебазирования корпуса резко изменились. В связи с переброской одной из наземных армий на Варшавское направление все железнодорожные эшелоны наших батальонов аэродромного обслуживания разгружают севернее города Роман. Этой участи избежал только 56-й БАО, успевший раньше других проскочить «опасное место» (Плоешти — Черновцы) и перегрузиться на румынскую железнодорожную колею. Остальные БАО и весь транспорт корпуса пойдут собственным ходом расстояние более 800 километров. Для перебазирования личного состава и штабов предоставили всего 75 крытых вагонов и ни одной платформы. Передовая команда корпуса прошла уже Брашов. Железнодорожный эшелон уйдёт завтра, а транспортную колонну ждём 26.9.44. До сих пор ещё не подвезли автобензина, нет достаточного количества авиабензина, совершенно отсутствует авиационное масло. Если тыл так «обеспечивает» авиацию всего в 100 километрах от советской границы при наличии нашей железнодорожной колеи, то можно предвидеть, что, когда уйдём на 700 и более километров от границы и позади нас будет 500 километров румынской железнодорожной колеи и Карпаты, трудности подвоза горюче-смазочных материалов и боеприпасов нас будут резать. В целях ускорения продвижения железнодорожных эшелонов штаб воздушной армии прислал к нам румынского майора Драгонеску. Сомневаюсь, чтобы он сумел нам в чём-нибудь помочь. Перелёт лётных эшелонов начну 27.9.44, если к этому времени на новом месте будет хоть один БАО. Пока достоверно известно об одном аэродроме Лугож. Размеры аэродрома 1200×300 м. Существование других аэродромов в районе нового базирования не подтверждается. Завтра с группой офицеров тыла сам вылетаю на новое место. Думаю, что аэродромы найду. Самое трудное будет — подтянуть тылы и добиться хотя бы удовлетворительного подвоза горючего и боеприпасов. Вчера опубликовано соглашение о перемирии с Финляндией — условия очень мягкие. Итак, Гитлер остался совсем один. Венгрию можно

не считать, через 15–20 дней она или капитулирует, или мы займём её территорию.

25.9.44. Бакэу. Сегодня к 9.00 командующий воздушной армией вызвал меня, командира 2-го штурмового авиакорпуса генерала Степичева и командира 3-го гвардейского истребительного авиакорпуса генерала Подгорного. Я из-за тумана вылетел только в одиннадцать часов. Горюнов уже заканчивал разговоры со Степичевым и Подгорным, когда я у него появился. В связи с очень медленным продвижением моих БАО — задерживает железная дорога и перебои в снабжении автогорючим — Военный совет фронта принял решение: в район Клуж сосредоточить авиакорпус генерала Степичева, он сидит значительно ближе. А 5 шак перебазировать на аэродромы Брашов, Фэгэраш и другие аэродромы, освобождаемые Степичевым. С точки зрения интересов фронта и готовящейся наступательной операции — это абсолютно правильное решение. Но нас это решение ставит во второй эшелон и ещё на несколько дней оттянет участие корпуса в боях. Горюнов 30 минут говорил о деле, а два часа болтал всякую чепуху о больших начальниках и пил вино. Моё положение было самое дурацкое: Степичева и Подгорного он отпустил, я же должен был слушать бесконечную вереницу былей и небылиц из быта начальства. Всю жизнь я ненавидел и ненавижу пьянство. Самое тяжёлое для меня наказание — сидеть в пьяной компании. Первый раз я видел генерала Горюнова «не у дел». Было жаль командующего. Хотелось встать, плюнуть на всё и уйти, но удерживало сознание, что от этого могу пострадать не только я, но и интересы корпуса и даже его боевая работа и репутация. Я два раза просил разрешения уйти, но Горюнов всё задерживал меня и только в третий раз, когда я ему сказал, что у меня не хватит светлого времени, чтобы долететь до Бакэу и дать все необходимые распоряжения о перебазировании корпуса, он, как мне показалось, с большим сожалением прервал застольные речи и отпустил меня. У меня нет умения поддерживать пьяные разговоры, и я горжусь этим. Но должен признать, что подобное «поведение» мне иногда дорого обходилось.

Собирает командиров дивизий и руководящий состав РАБа. Дал все указания о порядке и очередности перебазирования дивизий на Брашовский аэродромный узел.

За время войны мне приходилось иметь дело с десятками командующих армиями (пять танковых, шесть воздушных и более двадцати общевойсковых). Подавляющее большинство из них были высокообразованными, опытными, смелыми и болеющими за интересы дела людьми. Такие генералы, как Д.Д. Лелюшенко, М.Е. Катуков, П.С. Рыбалко, П.А. Ротмистров, М.М. Громов, С.А. Красовский, А.С. Жадов, Н.П. Пухов, К.С. Москаленко, А.А. Гречко, могли быть эталоном образцового командующего. На них равнялись, им подражали подчинённые, они пользовались очень большим авторитетом. Но, к сожалению, иногда приходилось встречаться и с такими руководителями армейских соединений, у которых слово расходилось с делом, интересы дела не всегда были на первом плане, а чёткие воинские взаимоотношения подменялись приятельскими симпатиями или грубостью.

4.10.44. Фэгэраш. Уже четыре дня как штаб корпуса перебазировался в Фэгэраш. 4 гшад и 331 шад базируются в Брашове, 264 шад и 513 шап — на аэродроме Арпашу-де-Жос и Фэгэраш. Пока перелетело 50 самолётов Ил-2 и 25 «Яков», остальные задерживаются из-за погоды на аэродроме в районе Бакэу. Четыре БАО частично уже на месте, а остальные — ещё в пути. Бензина, масла, боеприпасов нет. Румынские железные дороги работают хуже наших. От Плоешти до Брашова расстояние всего 150 километров, поезда идут пять суток. 1 октября командующий 2-м Украинским фронтом маршал Малиновский опубликовал приказ, запрещающий обращение советских денег на территории Румынии. Приказ для меня и для всех наших военнослужащих совершенно непонятен. В побеждённой стране деньги победителя не имеют никакой цены, население их не принимает, и мы сами делаем всё для того, чтобы узаконить это нелепое положение. Наши офицеры и солдаты, имея только советские деньги, не имеют возможности что-либо купить. Города завалены товарами и продуктами, а победители жуют ржанские сухари. Совершенно ясно, что создалось положение,

принижающее победителя. Если по каким-то высоким соображениям и нужно было издавать такой приказ, то прежде чем его подписывать, руководители обязаны были выдать румынские деньги советским военнослужащим и объяснить, чем вызвано подобное решение.

5.10.44. Фэгэраш. Приказом генерала Горюнова мне оперативно подчинили 1-й румынский авиационный корпус. Сегодня командир корпуса генерал-лейтенант Э. Ионеску был у меня и доложил о состоянии корпуса. В корпусе всего около 170 немецких самолётов различных марок (Me-109, Ю-87, Ю-88, «савойя-19» и другие). Корпус представляет собой довольно солидную силу, но до сих пор полностью не использовался. Использование этих немецких самолётов тормозилось из-за того, что их сбивали наши войска. Придётся хорошо продумать организацию боевого применения румынских самолётов и обеспечить безопасность их полётов над нашими войсками. Дивизии 5 шак закончили перебазирование и сейчас размещаются так: 331 иад, 122 и 179 истребительные полки — Брашов; 4 гшад, 90, 91, 92 гвардейские полки — Кодия; 264 шад, 235, 451 шап и 513 иап — Арпашиу-де-Жос, 809 шап — в Фэгэраш. Горючего нет, все самолёты недозаправлены. В районе западнее Арада войска фронта начали успешное продвижение и вышли на венгерскую территорию. 27-я армия и всё правое крыло фронта пытаются двигаться, но без помощи авиации ничего не выходит, и пока топчутся на месте.

7.10.44. Фэгэраш. Был у командующего 27-й армией генерал-полковника С.Г. Трофименко. Начальником штаба армии работает генерал-майор войск связи Г.М. Брагин. Трофименко и Брагин — мои сослуживцы по Среднеазиатскому военному округу, да и на фронте мы вместе воевали на Букринском плацдарме под Киевом. Встретили очень радушно. Армия Трофименко 2.10.44 начала наступление, но больших успехов не добилась. Оставив Турду, противник упорно обороняет подступы к городу Клуж, у него много танков и довольно мощная артиллерия. Конно-механизированная группа генерала Плиева с Клужского направления снята и переброшена в район Арада. Таким образом, на Клужском направлении нет сил для серьёзного наступления и Трофи-

менко с моей поддержкой придётся пока обороняться. Сейчас наше продвижение вперёд зависит от успехов ударной группы фронта на арадском направлении. Есть основания думать, что противник оставит Клуж, как только мы возьмём Арад.

8.10.44. Управление корпуса и часть полков перебросу в Алба-Юлия. С 9.10.44 прикрытие войск 27-й армии Горюнов возложил на меня. Горючее наконец-то прибыло, завтра начнём боевую работу.

9.10.44. Алба-Юлия. Сегодня штаб корпуса, штаб 4-й гшад и 90, 92, 122 полки перебазировались в Алба-Юлию. Горючее сюда ещё не подошло, и большое число самолётов осталось недозаправленными. Был у Горюнова, он объяснил обстановку и поставил задачу. Наши части подошли к Белграду и захватили плацдарм на большом протяжении правого берега реки Тисса. Сегодня 6-я гвардейская танковая армия и конно-механизированная группа генерала Плиева поворачивают на северо-восток с целью захвата Орадеа-Маре и Дебрецена. Выход наших войск в район Дебрецена сделает положение немецко-венгерских войск в северной Трансильвании совершенно безнадёжным. Основной задачей корпуса остаётся содействие 27-й армии. Одновременно три БАО выбрасываем в район Дебрецена для подготовки нового базирования корпуса. Аэродром Турда готов к приёму, вчера он ещё обстреливался артиллерией противника, но там нет горючего. Отсутствие горючего держит продвижение корпуса и не даёт возможности вести боевую работу. Сегодня сделали всего 70 боевых вылетов и потеряли два экипажа. Погиб капитан Александр Соловьёв — мой земляк по городу Меленки. Я помню Соловьёва семнадцатилетним пареньком, когда в 1934 году в моём родном городе Меленки он обратился ко мне с просьбой помочь ему поступить в лётную школу. Мы не ошиблись в нём. Соловьёв был отличным лётчиком и погиб как герой в бою за освобождение города Клуж. Подбитый зенитной артиллерией самолёт капитана Соловьёва упал в горах, в 15 километрах южнее города Клуж.

12.10.44. Алба-Юлия. Вчера за взятие города Клуж приказом Верховного Главнокомандующего маршала Сталина

получили благодарность и лётчики нашего корпуса. Последние два дня совершенно не летаем, нет горючего. В районе Пloeшти горючего много, но железнодорожные линии между Пloeшти и Брашов забиты эшелонами, а наши эшелоны с горючим не могут пробиться через эту пробку. Корпус генерала Ионеску имеет около 12 000 тонн горючего. К сожалению, румынский бензин не подходит нашим моторам. Наши специалисты по горючему за два месяца не сумели приспособить румынский бензин к советским



Капитан Александр Соловьёв

моторам. Второй день идут дожди, аэродромы раскисли, перспективы боевой работы неутешительны.

Юго-восточнее Риги наши вышли к берегам Балтийского моря. Через 2–3 недели очищение Прибалтики будет закончено. В Москву приехали Черчилль и Иден. Старик только что побывал у Рузвельта, а теперь пытается договориться со Сталиным. Лихорадочная деятельность английского премьера объясняется боязнью за судьбу послевоенной Англии и в целом за судьбу Европы. Польша, Румыния, Болгария, Югославия и Финляндия включаются в русло советской политики, это беспокоит и настораживает Черчилля и всех, кто печётся о сохранении буржуазного статуса Европы. Наши победы над фашистской Германией достигли такого уровня, что способны не только радовать, но и тревожить наших союзников.

14.10.44. Клуж. На аэродром Клуж перебазировался 90 гшав, 122 иап и управление 331 иад. На аэродроме Турда уже сосредоточились 91, 92 гвардейские штурмовые и 179 истребительные полки и управление 4 гшад. Штаб 27-й армии также в Клуже. Командующий армией генерал Тро-

фименко работой корпуса очень доволен. Горючего всё же маловато, делаем в день не больше 70–90 вылетов. Основные цели — отходящие колонны противника. Больших колонн нет, противник отходит ночью. В воздухе нет ни одного самолёта противника, сопротивление с земли слабое. Я с небольшой оперативной группой с сегодняшнего дня в Клуже, начальник штаба Яроцкий — в Алба-Юлия, а основная часть управления — на пути в Орадеа-Маре.

17.10.44. Клуж. Осмотрел город Клуж. Населения мало, большинство домов пустые. Все магазины и очень много домов разграблены. Вещи и товары не столько берут, сколько портят и уничтожают на месте. Это, по-видимому, солдатская месть, некультурность и наша неорганизованность вместе взятые. Я так мстить, наверное, не сумел бы. Гораздо целесообразнее всё собрать и организованно отправить на Родину в счёт возмещения убытков.

Части 27-й армии продолжают успешно продвигаться вперёд в общем направлении на Дебрецен. Корпус продолжает содействовать 27-й армии и частично переходит на аэроузел Орадеа-Маре. Генерал-полковник С.Г. Трофименко за старую дружбу (в САВО) и за хорошую помощь в овладении Клужем подарил мне легковую машину «Шевроле». Машина почти совершенно новая, внешне выглядит отлично. Вообще Трофименко ко мне чувствует особое расположение и превозносит мои деловые качества.

19.10.44. Орадеа-Маре. За всю войну я первый раз перебазируюсь автомашиной. Расстояние 150 километров от Клужа до Орадеа-Маре «Шевроле» прошёл бы не более чем за два-два с половиной часа — дорога в отличном состоянии, но так как мы ехали вместе с сильно загруженным «Доджем», то добрались до цели только через четыре часа. На аэродром Орадеа-Маре перелетел в составе 34 самолётов 513-й истребительный полк и шесть Ил-2 451 шав. Одна группа 451-го полка (ведущий Процаев) не пришла на аэродром Орадеа-Маре и не вернулась на точку вылета. Погода была сложной для перелёта, Процаев, по-видимому, вернулся с маршрута и сел где-то в районе Алба-Юлия. Сегодня конно-механизированная группа генерала Плиева овладела городом Дебрецен. В Орадеа-Маре наши войска захватили

большие трофеи. Противник так торопился бежать из города, что не успел даже взорвать большие военные склады горючего, боеприпасов и продовольствия. Жителей в городе очень мало. Аэродром хороший. В 12 километрах западнее города делаем второй аэродром. Через 1–2 дня перетяну на этот узел 4–5 полков. Подтягивание всех полков корпуса задерживается в первую очередь из-за нехватки горючего и частично по неполной готовности новых аэродромов в районе западнее Дебрецена.

23.10.44. Орадеа-Маре. Группа Ил-2 Прощаева нашла и в полном составе перелетела на аэродром Орадеа-Маре. В треугольнике Дебрецен, Пюшпек-Ладань, Фельдеш подготовлено пять аэродромов. В Дебрецен посадил 513 и 451 полки, 122 иап — на аэродроме Надудвар, все остальные — на аэродромах Орадеа-Маре и Таболну, кроме 809 шап и части 235 шап — эти пока ещё в Арпашу-де-Жос и Алба-Юлия. Армии нашего фронта в основном вышли на реку Тисса и захватили на её правом берегу несколько плацдармов. Отстаёт немного правое крыло фронта из-за значительно большего расстояния до Тиссы от исходных позиций.

Наш сосед справа — 4-й Украинский фронт спустился с Карпат и северо-восточнее города Ньиредьхаза соединился с войсками генерала Плиева. Задачи корпуса — содействовать войскам Плиева и 27-й армии в выходе на реку Тисса. Сегодня 3-й Белорусский фронт Черняховского прорвал оборону немцев и вышел на территорию Восточной Пруссии, а Карельский фронт вышел на советско-норвежскую границу. Три раза был в Дебреcene — город сильно разрушен и основательно прочёсан отступающим противником и местным населением.

27.10.44. Орадеа-Маре. Противник, опасаясь большого «котла» в районе западнее Сатул-Маре, предпринял ряд сильных контратак против коммуникаций конно-механизированной группы генерала Плиева. В 20 километрах севернее Дебрецена ему удалось прорвать наш фронт и соединиться с частями, отступающими из Трансильвании. Части группы Плиева оказались тем самым в окружении. Усилия войск 27-й армии и 5 шак последние 3–4 дня были направлены на соединение с Плиевым или, как минимум, на обеспечение его

выхода из окружения. Сегодня все корпуса группы Плиева вышли из окружения, нашим войскам пришлось оставить город Ньиредьхаза.

Почти полгода противник не налетал на наши корпусные аэродромы, личный состав привык чувствовать себя на аэродромах в полной безопасности, и вот сегодня в 8.25 утра группа 14 самолётов ФВ-190 и Ме-109 произвели налёт на аэродром Дебрецен. Я прилетел на аэродром в 8 часов 15 минут и в момент налёта стоял у командного пункта полка с командиром 331 иад полковником Семененко. Внезапно появившись, самолёты противника нанесли первый удар по дежурной шестёрке истребителей, стоявшей на старте. В дежурном звене одного лётчика ранило, три самолёта повредили, в воздух поднялся только один самолёт. Вторым заходом «фоккера» сбросили бомбы. Результаты налёта: сгорело два самолёта По-2 и один Як-9, легко повреждено десять самолётов. Убито 13 человек и ранено 50 венгров, работавших на аэродроме, из наших ранены 4 человека. Потери наши могли бы быть более значительными, если бы немцы сделали не два, а 4–5 заходов на цель. Но, к нашему счастью, немцы уже боятся наших истребителей и зениток и, как правило, атакуют цели только с одного захода. Этот налёт лишний раз напомнил всему личному составу корпуса один из основных законов войны — никогда нельзя недооценивать способность врага к сопротивлению и силу его ударов. На КП генерала Трофименко встречался с маршалом С.К. Тимошенко и с заместителем начальника ВВС КА маршалом авиации Г.А. Ворожейкиным. Ворожейкин был сегодня на аэродроме, ознакомился с результатами налёта немцев и приказал усилить ПВО всех аэродромов корпуса. За 25 октября корпус, все три дивизии и четыре полка отмечены в приказе маршала Сталина как отличившиеся в боях за освобождение Трансильвании. Все дни нас сильно лимитировало горючее, делали по 100–150 вылетов в день. Сегодня подвезли 160 тонн бензина — этого с грехом пополам хватит до конца месяца.

30.10.44. Венгрия. Пюшпек-Ладань. Штаб корпуса перебазировался в Пюшпек-Ладань. Румыния и Трансильвания остались позади. Венгрия резко отличается от Румынии.

В Румынии — сплошные горы, в Восточной Венгрии — идеальная равнина. Венгрия — страна хуторного сельского хозяйства, население живёт здесь, пожалуй, ещё беднее, чем в Румынии. Начался период дождей, аэродромы и подъездные пути к ним размокают, многие аэродромы уже вышли из строя. На сегодня дислокация корпуса следующая: 235, 451, 513 полки — в Дебрецене; 90 и 122 полки — в Пюшпеке; 809 шап — в Орадеа-Маре, 91, 92 и 179 полки — в Таболну. Левое крыло фронта перебралось через реку Тиссу и уже начало движение на Будапешт, а правое крыло (27-я и 40-я армии) только подходит к Тиссе.

10

В боях за Будапешт

Осенью 1944 года на Венском шоссе, идущем из Будапешта, царило необычайное оживление: машины тянулись бесконечной лентой из столицы Венгрии. Их хозяева спешили умчаться как можно скорее к австрийской границе, потому что канонада боёв неудержимо приближалась к Будапешту, городу, который гитлеровцы поклялись удержать любой ценой, назвав его южными воротами Германской империи. Беспокойство в стане врага усилилось, когда войска 3-го Украинского фронта под командованием Маршала Советского Союза Ф.И. Толбухина форсировали Дунай южнее Будапешта и устремились к Буде. Советские полки заняли Эстергом, вышли к озеру Балатон. А севернее Будапешта огромной подковой нависли войска 2-го Украинского фронта, которым командовал Маршал Советского Союза Р.Я. Малиновский. После упорных боёв две грандиозные подковы сомкнулись в одно огромное кольцо окружения вокруг Будапешта. В те дни наши войска вели напряжённые бои. Непрерывные марши и встречные сражения с вражескими контратакующими подвижными группами и засадами занимали едва ли не все 24 часа в сутки. И эта напряжённость продолжалась уже не первый месяц, точнее, с Ясско-Кишинёвской операции, когда войска 2-го и 3-го

Украинских фронтов 20 августа 1944 года начали мощное наступление. Разгромив 18 вражеских дивизий, попавших в кольцо окружения под Яссами, советские воины устремились победным боевым маршем в Румынию, Болгарию, Югославию, Венгрию.

Наступление войск 2-го Украинского фронта с воздуха обеспечивала авиация 5-й воздушной армии, которой командовал генерал-полковник авиации С.К. Горюнов. Наш корпус вошёл в состав этой армии, и в ходе боёв я хорошо узнал её командующего. Две реки — Волга и Днепр — вошли в биографию Сергея Кондратьевича Горюнова. В селе Ушаковка в Ульяновской области прошло его детство. Когда подросток, отец, всю жизнь гнувший спину на помещика, продал единственную корову и отдал сына учиться в церковно-приходскую школу. Октябрь дал землю бывшему батраку, вывел на широкую дорогу новой жизни. Но свободу надо было защищать в боях, и крестьянский сын Сергей Горюнов в составе первого Казанского Социалистического полка встал на защиту Родины. В боях с колчаковцами был ранен. В 1922 году Сергея Горюнова послали учиться авиационному делу, и он стал лётчиком. С тех пор вся жизнь Сергея Кондратьевича была связана с авиацией. Куда ни бросала его военная судьба, везде он вносил свою лепту в укрепление боевой мощи воздушного флота. Горюнов летал более чем на 30 типах самолётов, совершил до 8000 полётов и провёл в воздухе 3000 часов. В годы Великой Отечественной войны генерал Горюнов был крупным авиационным начальником. Под его командованием лётчики громили врага на Кавказе, Кубани, Украине. Сергей Кондратьевич Горюнов заботливо растил лётные кадры. Многие авиачасти, входившие в 5-ю воздушную армию, ратным трудом заслужили славные боевые отличия, стали гвардейскими. Родина высоко оценила боевые заслуги Сергея Кондратьевича Горюнова: ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Генерал-полковник авиации С.К. Горюнов был очень доволен тем, что наш штурмовой авиационный корпус вошёл в состав 5-й воздушной армии. Он не раз говорил мне как командиру корпуса, что оказывает штурмовикам особую

честь, ставя перед ними ответственные и трудные задачи, нацеливая их на наиболее тяжёлые участки фронта. И действительно, 5-й штурмовой авиационный корпус активно участвовал во всех операциях фронта на самых трудных направлениях. Боевая деятельность корпуса началась сразу же, как только наши полки перебазировались в северную Трансильванию. Командующий 27-й армией генерал-полковник С.Г. Трофименко, войска которой мы поддерживали в наступлении, неоднократно благодарил штурмовиков. И было за что! Летать надо было в гористо-лесистой местности, а это требовало от лётчиков высокой техники пилотирования, повышенного внимания при отыскании целей, умелой ориентировки. 27-ю годовщину Октября наши лётчики встречали в кабинах боевых самолётов: 7 и 8 ноября они сделали более 500 самолёто-вылетов, оказывая помощь наземным войскам, форсировавшим Тиссу между городами Сольнок и Польшар. А потом началось наступление на Хатван, чтобы отрезать группировку врага в Будапеште. Число боевых вылетов с каждым днём росло: лётчики корпуса стали ежедневно совершать по 350–400 самолёто-вылетов. В то же время усилилось сопротивление врага. Истребители противника стали проявлять большую активность. Тяжёлым выдался для нас день 16 ноября 1944 года, когда мы потеряли семь самолётов, но и наши лётчики в тот день сбили в воздушных боях 12 вражеских машин.

Признанием заслуг личного состава явилось награждение корпуса орденом Красного Знамени. Активно участвуя в боевых действиях, лётчики и весь личный состав корпуса не забывали также об учёбе. Ветераны учили молодых, передавали им свой опыт. Малейшие перерывы в лётной работе полков использовались для изучения и обобщения боевого опыта. Темы занятий были самые разные. Лётчики, например, изучали такие: построения групп штурмовиков во время боевых вылетов; перестроения при полёте к цели; приёмы обороны «Илов» при нападении истребителей противника над полем боя, во время атаки цели и при выходе из атаки. Боевой опыт штурмовиков корпуса освещался на страницах центральных газет, в газете Военно-Воздушных сил «Сталинский сокол» и в газете 5-й воздушной армии

«Советский пилот». Лётчики считали эту газету своим помощником в обобщении и изучении боевого опыта. Особо поучительные материалы в ней помещались под рубриками «Из боевого опыта», «Лётчику о метеорологии», «Школа гвардейца», «Герои наших частей». Авторами статей в «Советском пилоте» нередко выступали лучшие лётчики, мастера вождения групп и штурмовых ударов, Герои Советского Союза Георгий Красота, Михаил Одинцов, Георгий Береговой, Николай Павленко, Аркадий Логинов, Иван Якурнов, Иван Могильчак и другие. С интересом читали авиаторы корпуса корреспонденции и очерки работников газеты Дмитрия Лобанова, Ивана Карабутенко, Александра Ключника, Андрея Любимцева.

Необходимость учёбы диктовалась тем, что тактика действий штурмовиков должна была непрерывно совершенствоваться. До определённого времени считалось, что штурмовики должны атаковать цели с ходу, то есть за один заход сбросить все бомбы и обстрелять цели реактивными снарядами и пушечно-пулемётным огнём. Так было в первые месяцы войны, когда истребители противника имели превосходство в силах, когда зенитный огонь врага был более мощным и организованным. Но уже со второй половины 1942 года и особенно в 1943 году штурмовики переходят к новому приёму обработки цели с круга. Уже не один, а 3–5 заходов на цель становятся нормой. Но в 1944–1945 годах, когда наша авиация безраздельно господствовала в воздухе, а истребители противника уже не могли оказывать существенного сопротивления, когда огонь с земли заметно ослаб, наша штурмовая авиация переходит к ещё более совершенным методам обработки целей. «Круг» уже не удовлетворял лётчиков, он не позволял использовать в полной мере богатейшие боевые возможности самолёта-штурмовика. В ходе боевой работы возникает, развивается и приобретает общее признание лётчиков метод обработки целей с «манёвренного круга». В этом порядке «Илы» сохраняли общее направление полёта, проявляя самостоятельность в поиске и атаке целей. Естественно, что круг при этом увеличивался за счёт большого интервала между самолётами. В итоге под воздействие штурмовиков попадало

значительно больше целей, на площади в 3–4 квадратных километра. В случае же появления вражеских истребителей штурмовики за несколько секунд успевали принять боевой порядок оборонительного круга и мощным огнём пушек и пулемётов отбивать атаки врага.

В бою управление штурмовиками осуществлялось гибко и оперативно, в интересах наступающих наземных войск. В тех случаях, когда усилия всего корпуса нужно было сосредоточить на сравнительно небольшой площади, например, при прорыве обороны противника, срыве мощных танковых контратак, разгроме больших колонн, все группы штурмовиков проходили через ПКП корпуса, устанавливали с ним связь, получали указания и уточнения по обработке целей и докладывали результаты атак. В тех случаях, когда корпус одновременно взаимодействовал с несколькими армиями, ПКП корпуса располагался на главном направлении, а в армии посылались ПКП дивизий во главе с командиром или начальником штаба дивизии. В ряде операций ПКП командиров штурмовых дивизий находились рядом с командирами танковых и стрелковых корпусов, а в передовых частях были офицеры-авиаторы, которые наблюдали за боевой работой штурмовиков, наводили на цели, корректировали их действия. Мы добились такого положения, что группа штурмовиков в заданном районе обрабатывала цель в течение 15–20 минут, совершая 8–10 атак. А когда эта группа завершала работу, на смену ей приходила другая, потом третья. Фашистские войска часами видели над своей головой «чёрную смерть». Нетрудно понять, насколько легче нашим пехотинцам становилось атаковать вражеские позиции под таким надёжным прикрытием с воздуха.

Хорошо запомнились боевые действия в ноябре и декабре 1944 года. Войска 3-го и 2-го Украинских фронтов вели упорные бои. Стояла хмурая погода, висела низкая облачность. На дорогах — непролазная грязь. Аэродромы превратились в болота. И всё же полки 5-го штурмового авиационного корпуса работали. Личный состав проявлял инициативу и находчивость, показывал образцы самоотверженного труда при устройстве взлётных полос, и экипа-

жи поднимались и шли на боевые задания. В канун боёв за Будапешт по решению командования корпуса почти все наши полки перебазировались ближе к фронту и находились всего лишь в 10–12 километрах от передовой линии. Учитывая возросшую активность авиации противника и слабое прикрытие наших аэродромов средствами зенитной артиллерии, надо признать, что базирование полков на таком близком расстоянии от линии фронта было очень рискованным. Но другого выбора у нас не было. Если бы мы не сделали этого, то отстали бы от наземных войск на 100–150 километров и не смогли бы существенно помогать войскам фронта в сражениях за Будапешт. Вот некоторые записи из моего дневника тех дней.

19.11.44. Кунмадараш. Уже третий день, как штаб корпуса перебазировался в Кунмадараш. Операция за овладение Будапештом идёт хотя и успешно, но продвигаемся медленно, по 5–10 километров в сутки. Вчера взяли Дендьеш и вели бои за Хатван. Ещё 20–30 километров нашего продвижения вперёд, и судьба города будет решена. Противник оказывает очень упорное сопротивление. Последние дни его истребительная авиация проявляет небывалую активность. Немцы подтянули истребительную эскадру «Удет». Ежедневно имеем воздушные бои. Венгерская низменность режет нас без ножа — грязь стоит хуже украинской, все аэродромы и подъездные пути к ним размокли. Выбор новых аэродромов также затруднён. Ежедневно лично осматриваю по 4–5 площадок, и большинство из них приходится браковать. Сейчас работают следующие аэродромы: Арокте — 179 и 451 полки; Кунмадараш — 235, 513, 809 полки; Фельдеш — 91 полк; Кольши-Кирите — 90, 92, 12 полки.

28.11.44. Кунмадараш. Положение с аэродромами день ото дня становится всё тяжелее. Идут непрерывные дожди, самые крепкие грунты размокли — все аэродромы вышли из строя. Теперь все надежды только на заморозки, но и их раньше конца декабря ожидать нельзя.

Продвижение войск нашего фронта приостановилось, основные силы фронта стоят в 10–30 километрах от Будапешта. Все мои усилия в подыскании и строительстве новых аэродромов пока дают малоощутимые результаты:

Адронь — размяк и ещё под обстрелом противника, Фюзешабонь — под обстрелом. Только аэродром Ясберень, по-видимому, можно 2–3 дня поэксплуатировать. В Ясберень перевожу 122 и 92 полки. Вот и все мои реальные боевые силы на сегодня, все остальные семь полков завязли в грязи.

4.12.44. Ясапати. Второго декабря штаб корпуса перебазировался в Ясапати, управление 4 гшад и 92, 122 полки — в Ясберень, 91 гшад — в Фюзешабонь. Сегодня в Лудош должен перейти штаб 331 иад, 179 и 90 полки, 513 полк перелетит в Фюзешабонь. Вся 264-я дивизия по мере продвижения войск перейдёт на аэродромы Аткар и Карагонд. Последние три аэродрома находятся всего в 10–12 километрах от линии фронта. Вчера был на аэродроме Аткар. Через 5 минут после посадки самолёта противник начал артиллерийский обстрел аэродрома и выпустил около 40 снарядов, по одному снаряду с минутным интервалом. Учитывая возросшую активность авиации противника и слабое прикрытие аэродромов средствами ЗА, надо признать, что посадка самолётов так близко от линии фронта очень рискованна, но другого выхода нет. Аэродромов нет, нет и выбора. Остается одно из двух: сидеть на раскисших аэродромах далеко в тылу и не воевать или с большим риском посадить весь корпус на сомнительные (подвержены размоканию) аэродромы в 10–20 километрах от линии фронта и сделать всё, чтобы не оторваться от наземных войск. Я выбрал второе.

Завтра начинается операция за Будапешт, сделаю всё возможное, чтобы корпус работал в этой операции, хотя дожди всё продолжают и грязь везде стоит непролазная.

5.12.44. Ясапати. Сегодня ночевал в городке Тура (сорок километров северо-восточнее Будапешта) на КП у командующего фронтом маршала Малиновского. КП разместился в великолепном охотничьем замке, с крыши замка отлично видно поле боя. Вчера перед сном Родион Яковлевич Малиновский предложил мне сыграть партию в шахматы. Я с удовольствием согласился, давно не играл. Кажется, я поступил не совсем тактично — два мата поставил маршалу. Как я позже узнал от адъютанта, Малиновский очень любит играть в шахматы и очень не любит проигрывать. По-видимому, я — плохой дипломат, раз умудрился испортить настроение командую-

щему фронтом перед началом боя за Будапешт. На КП присутствуют: маршал С.К. Тимошенко, маршал Р.Я. Малиновский, маршал авиации Г.А. Ворожейкин, командующий 7-й гвардейской армией генерал-полковник М.С. Шумилов, генерал С.К. Горюнов и другие. Артиллерийская подготовка на участке Хатван, Асод началась в 9.30 и продолжалась до 10.16. Артподготовка была очень мощной и, как мне рассказывала жена, была отчётливо слышна в штабе нашего корпуса, за 40 километров от линии фронта. С 10 часов 15 минут начала работу авиация. Всего произведено вылетов:

бомбардировщики	— 90
штурмовики	— 350
истребители	— 550.

Из 1000 самолёто-вылетов, произведённых 5 ВА, более 700 сделали штурмовики и истребители 5 шак. В результате артиллерийской и авиационной подготовки войска 7-й гвардейской армии прорвали оборону противника и продвинулись на 6–8 километров в глубину на 12-километровом участке фронта. В 14 часов в прорыв вошла 6-я гвардейская танковая армия и конно-механизированная группа генерала Плиева.

17.12.44. Ясапати. Операция, начатая 5 декабря, развивалась успешно, но Будапешт взять не удалось потому, что войска 3-го Украинского фронта в районе озера Веленце были несколько потеснены и не смогли выйти в тыл Будапешту. Город полуокружён, наши войска находятся в 7–10 километрах от окраины города. Брать Будапешт штурмом очень трудно. По-видимому, в ближайшие дни должна начаться новая совместная операция войск 2-го и 3-го Украинских фронтов с задачей взять Будапешт и полностью очистить Венгрию от фашистов. Корпус в последней операции работал отлично. Маршал авиации Г.А. Ворожейкин и генерал-полковник авиации С.К. Горюнов очень довольны и возбуждают ходатайство о присвоении корпусу звания гвардейского.

Погода без существенных изменений. Постоянно дожди, туманы, дымки, температура в пределах +5° до -1°. Состояние аэродромов — вот что определяет сейчас нашу боеспособность. Аэродромам я уделял и уделяю очень много внимания (разведка, строительство, ремонт), и в результа-

те положение 5 шак с аэродромами значительно лучше, чем в других корпусах. Каждый истребительный полк я посадил отдельно от штурмовиков — это гарантирует сохранность лётных полей и боеготовность истребителей. Вот наше сегодняшнее базирование: 179 иап — Хатван, 122 иап — Надь-Фюгед, 513 иап — Аткар, 235 и 451 шап — Карагонд, 809 и 90 полки — Виснек, 92 гшап — Лудош, 91 гшап — Фюзешабонь. Состояние аэродромов штурмовиков плохое, каждый взлёт и посадка сопряжены с большим риском, самолёты взлетают и садятся, как гидросамолёты, но лётчики рвутся в бой и делают почти невероятное: там, где не проходят и буксуют автомашины, работают самолёты. На каждом аэродроме созданы бригады для ремонта полей и команды помощи самолётам при выруливании и уборке застрявших самолётов.

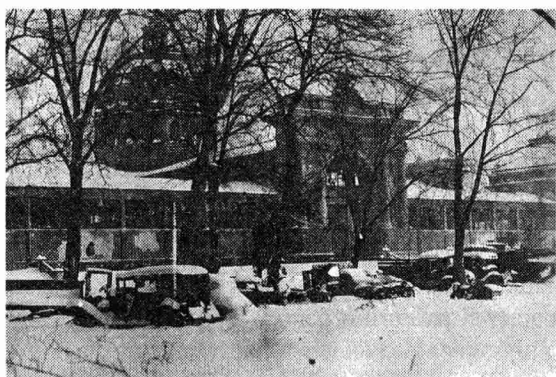
20.12.44. Хатван. Сегодня началась наступательная операция войск 2-го и 3-го Украинского фронтов. Эту операцию можно назвать третьей попыткой взять Будапешт. Первая попытка с юга силами 46-й армии; вторая — с севера силами 7-й гвардейской армии и третья и самая серьёзная — силами 7-й гвардейской армии и 6-й гвардейской танковой армии с северо-запада и силами 3-го Украинского фронта с юго-запада (между Будапештом и озером Веленце). Можно думать, что и эта операция, хотя и приблизит момент взятия Будапешта, не приведёт к его немедленному падению. Для штурма Будапешта потребуется ещё и четвертая попытка. Буду рад, если я ошибусь в своём прогнозе. Рассчитывать на падение Будапешта в ближайшие дни мало оснований. Войска нашего фронта уже солидно потрёпаны (непрерывные бои больше шести месяцев) и наступают на очень широком фронте. Коммуникации растянуты, к тому же стоит жуткая непролазная грязь. Из авиации 5-й воздушной армии вся тяжесть авиационного обеспечения борьбы за Будапешт ложится на 5 шак. Корпуса Степичева и Подгорного отстали на 150–170 километров и оказать серьёзной поддержки наступающим войскам не смогут. Мои личные заботы об аэродромах не пропали даром, а риск, на который я шёл три недели тому назад, посадив весь корпус в 10–20 километрах от линии фронта, ставит мой корпус в самое выгодное поло-

жение в смысле базирования. Сегодня лётчики корпуса произвели 335 самолёто-вылетов. Сопротивление в воздухе слабое, с земли — плохо организованный огонь ЗА. Потерял два самолёта. Сегодня первый день с температурой ниже нуля. Грязь на аэродромах замёрзла, и погода стоит отличная. Весь день провёл на КП командира 27-го стрелкового корпуса генерал-майора Е.С. Алёхина в пункте Надвороси (50 километров севернее Будапешта), помогали отбивать очень сильные контратаки врага. Корпус Степичева не работал совсем, а истребители Подгорного летали ограниченно. 6-я гвардейская танковая армия продвигается успешно, пехота немного отстаёт. В район Сакалош немцы подтянули свежую танковую дивизию и оказывают упорное сопротивление.

27.12.44. Хатван. Войска 3-го Украинского фронта западнее Будапешта одержали блестящую победу, прорвав оборону противника между озером Веленце и Будапештом, заняли города Секешфехервар, Бичке и Эстергом. Войска 2-го Украинского фронта, преодолев упорное сопротивление сильной группировки немцев в районе Сакалош, вышли на реку Грон и на реку Дунай севернее Эстергома. Таким образом, Будапештская группа немецко-венгерских войск силою до 10 дивизий полностью окружена.

В этой операции 5 шак произвёл 1600 боевых вылетов и получил блестящий отзыв от командующих 7-й гвардейской и 6-й гвардейской танковыми армиями. Все шесть дней операции стояла ясная морозная погода. Температура от минус 3° до минус 11°. Дед Мороз одним махом разрешил наши трудности с аэродромами, и это позволило лётчикам успешно поработать. Главное сейчас в пополнении корпуса самолётами и немного лётчиками.

В канун Нового года подвели итоги годовой работы 5 шак. Вот они, цифры нашего труда, нашего вклада в общее дело победы над врагом. За 1944 год корпус произвёл 49 тысяч самолёто-вылетов. Средняя бомбовая нагрузка на один вылет составила 340 килограммов. Уничтожено огромное количество вражеской техники и живой силы, оказана помощь наземным войскам бомбовыми ударами, пулемётно-пушечным огнём, залпами ракетного оружия. Не менее важной для нашей пехоты была и моральная поддержка.



*Уничтоженная ударами штурмовиков вражеская техника
на улицах Будапешта*

В начале 1945 года лётчики корпуса продолжали наносить удары по окружённым войскам противника в районе Будапешта. При подходе к городу на крышах домов враг расставил большое количество пулемётов и пушек, пробиваться сквозь многослойный огонь было крайне трудно. Однако наши штурмовики смело входили в зону зенитного огня и работали над целями точно по заданию. Ежедневно корпус делал по 200–300 самолёто-вылетов. Каждый самолёт совершал по 3–4 вылета в день. В первые дни января 1945 года обстановка резко обострилась. Враг нанёс контрудар по войскам 3-го Украинского фронта, снова овладел Секешфехерваром и вышел к Дунаю. Создалась опасная ситуация. Лётчики должны были помогать нашим войскам ликвидировать прорыв. К сожалению, многие авиационные полки 17-й воздушной армии, которая входила в состав 3-го Украинского фронта, и нашей 5-й воздушной армии находились далеко и не могли достичь участка прорыва.

Полки нашего корпуса оказались ближе всех к фронту, им опять пришлось здорово поработать. Комарно, озеро Балатон, озеро Веленце, Секешфехервар, Будапешт — таков далеко не полный перечень районов действий штурмовых групп нашего корпуса во время будапештской битвы. Авиаторы корпуса работали на тех направлениях, где складывалась наиболее критическая обстановка. Особенно много было совершено вылетов на окружённую группировку врага. Командование фронтом предъявило окружённым ультиматум с требованием капитуляции. Но немцы убили наших парламентёров и отказались капитулировать. В те дни я записал в своём дневнике:

3.1.45. Третий день методически бьём окружённые в Будапеште войска. Мой ПКП в предместье Ракошсентмихай в 6–7 километрах от центра города. Выбить врага из города будет очень трудно, можно разрушить весь город и не уничтожить в нём немцев. Сопротивление врага явно бессмысленно, хотя он, по-видимому, всё ещё рассчитывает на помощь извне. Вчера противник в районе западнее Эстергом начал яростные контратаки большими силами танков и пехоты, ему удалось на 8 километров вклиниться в расположение частей 3-го Украинского фронта.

И в этом районе наши лётчики несколько дней уничтожали танки, мотопехоту врага. Каждый день водили свои эскадрильи наши славные лётчики Григорий Прощаев, Николай Павленко, Георгий Береговой, Пётр Шмиголь, Тимофей Лядский, Иван Могильчак...

Иван Могильчак! Тот самый, всегда весёлый и жизнерадостный, запевала и аккордеонист Иван Могильчак, не знавший страха в бою, герой днепровской эпопеи, воспитавший мастеров штурмового удара — Алексея Красилова, Васи-



*Герой Советского Союза
И.Л. Могильчак*

лия Захарченко, Анатолия Казакова, Сергея Бесчастного. Иван Могильчак первым в полку освоил полёты штурмовиков в горах. Крестьянский сын из-под Винницы, ровесник Октября, Иван Лазаревич Могильчак перед войной окончил школу лётчиков Гражданского воздушного флота и получил хорошую практику над просторами Сибири, над таёжными массивами. Вот почему он был в полку мастером штурманской подготовки, умел прекрасно ориентироваться в полётах. 140 боевых вылетов сделал на фронте майор И.Л. Могильчак. 25 раз его грозный штурмовик появлялся над окружённым врагом в районе Будапешта. 26-й вылет оказался роковым: Герой Советского Союза Иван Лазаревич Могильчак был смертельно ранен, выполняя боевое задание.

8 февраля 1945 года нашим войскам в районе озера Балатон потребовалась помощь штурмовиков. Группа за группой шли штурмовики и уничтожали танки противника. Одну из групп вёл И.Л. Могильчак. Эскадрилья смело вошла в зону зенитного огня и стала сбрасывать бомбы, они точно накрывали большую танковую колонну на дороге.

Внизу за клубились дымы горящих танков, бронетранспортеров, тягачей. На третьем заходе на цель, при выходе из атаки в самолёт ведущего попал снаряд зенитного орудия, мотор загорелся. Могильчак развернул самолёт в сторону своей территории и пытался скольжением сбить пламя. Мотор медленно, но сбавлял обороты. Но вот восточный берег Дуная... свои. Кончились минуты нечеловеческого напряжения, минуты смертельной опасности. Тупой удар, самолёт, обдирая крылья и фюзеляж, пополз по земле. Воздушный стрелок Шалунов, не считаясь с тем, что бензобаки и боеприпасы каждую секунду могут взорваться, сам обгоревший, вытащил из горящего самолёта своего командира. Самолёт взорвался, но экипаж был уже в безопасном месте.

Группа вернулась на свой аэродром без ведущего. И хотя задание было выполнено, лётчики не находили себе места: с боя не вернулся их любимый командир. Сквозь огонь и дым, сотни раз рискуя жизнью, шёл к победе Иван Лазаревич Могильчак. Вера в правоту народного дела, беззаветная преданность любимой Родине всегда помогала ему. Многих лётчиков он научил искусству уничтожать врага, хорошо понимая, что в обязанности командира входит не только обязанность отлично воевать самому, но и научить этому всех своих подчинённых. «Настоящий человек», — говорили о нём подчинённые. Скромным и отважным остался Могильчак и после присвоения ему звания Героя Советского Союза. Он умер 14 февраля 1945 года от полученных ожогов. Преждевременно оборвалась прекрасная жизнь. В городе Виннице покоится прах Героя Советского Союза Ивана Лазаревича Могильчака. Боевые друзья никогда не забудут его подвигов во славу нашей любимой Родины. Майор Могильчак — один из героев борьбы за освобождение Украины и, в частности, за освобождение города Винницы. Граждане этого прекрасного города Украины навсегда сохранят в своих сердцах память о своём земляке — выдающемся мастере штурмовых ударов по врагу, отдавшем жизнь во имя Великой Победы.

В боях под Будапештом отличился и капитан Николай Павленко, боевой лётчик, меченный пулями и осколками зенитных снарядов, верный сын Украины. Счёт боевым вы-



Похороны Героя Советского Союза И.Л. Могильчака

летам он начал в конце 1941 года на самолёте Р-5. Летал на разведку и штурмовку целей днём и ночью. Во время 28-го боевого вылета вражеский зенитный снаряд разорвался в кабине самолёта. Павленко был тяжело ранен в голову и ногу и полгода был в госпитале. Вернулся в полк Николай Павленко в августе 1942 года и сел в кабину нового для него самолёта Ил-2. Но летать на боевые задания ему пришлось лишь месяц: от взрыва вражеского зенитного снаряда он второй раз был тяжело ранен в голову. Теряя сознание, Николай довёл самолёт до линии фронта и перевалился через борт кабины самолёта с парашютом. Снова госпиталь на много месяцев. Возвратился в родной полк уже на Курской дуге. Третье ранение оказалось лёгким — в правую руку. Вести машину на свой аэродром пришлось одной рукой — левой. Трижды раненный лётчик Николай Никитович Павленко не боялся вражеского зенитного огня, смело водил эскадрилью в самое пекло. Не боялся он и вражеских истребителей. Когда на Сандомирском плацдарме за Вислой он сделал шестой заход по фашистским контратакующим танкам и его группа зажгла восемь танков на поле боя, на штурмовиков напали «мессеры». 15 минут длился воздушный бой. Капитан Павленко сбил одного «мессера» и без

потерь привёл свою группу на аэродром. На Сандомирском плацдарме мне пришлось наблюдать работу группы капитана Павленко, которую он сам описывает так:

«При подходе к месту цели мы встретили яростный огонь зенитной артиллерии, он говорил о важности оборонительного объекта противника. Яростное сопротивление противника не помешало нам атаковать цель. На втором заходе мне удалось передать по радио лётчикам о необходимости атаковать вновь обнаруженные цели — одиннадцать танков и большие группы пехоты двигались в направлении к нашим окопам. Даю команду второму звену атаковать танки, сам атакую пехоту. После атаки весь порядок движения танков и пехоты был нарушен. Бомбы, пушки и пулемёты сделали своё дело. Часть солдат противника разбежались по полю и залегли, а большинство из них, как было видно при повторных атаках, «залегли» навсегда. Дело сделано. Атака противника на этом маленьком пятачке Сандомирского плацдарма сорвана. Но вот — резкий толчок, дым в кабине, и самолёт, накренившись, начинает падать. В считанные секунды устанавливаю связь с ПКП и слышу знакомый чёткий голос командира корпуса Н.П. Каманина: «Павленко, у тебя в группе кто-то сбит и падает!» Успел ответить, что падаю я сам, как самолёт ударился о землю, и кабину заволокло пылью. Едва успел выскочить из кабины и отстегнуть парашют, как начался артиллерийский обстрел наших окопов, позади которых упал самолёт. Но я знал, что за артобстрелом не последует атака танков и пехоты противника. Хотя и сбит самолёт, и этот полёт чуть не стал последним для меня, меня охватила радость — атака врага сорвана! От опушки леса подъехала маленькая юркая машина. Я сел в эту машину и мигом был доставлен к месту, где располагался командный пункт артиллерийской части. Подполковнику-артиллеристу сообщил данные о целях и результате нашей работы и тут только обнаружил, что самолёт мой упал, чуть не задев пушки наших артиллеристов. Прибыла машина с ПКП нашего корпуса, осмотрели самолёт и глазам своим не поверили, как этот чудо-самолёт мог ещё держаться в воздухе, а не развалился. 19 снарядов распорол и распотрошили самолёт так, что целыми и не-



*Герой Советского Союза Н.Н. Павленко
с товарищами*

вредимыми остались только я и мой воздушный стрелок Дмитрий Мартыненко. Так закончился этот полёт».

2 января 1945 года Н.Н. Павленко вёл свою эскадрилью в район Будапешта. С высоты 600 метров «ильюшины» начали прицельную штурмовку. Вражеские зенитки вели сильный огонь, а штурмовики бесстрашно вели свою работу. Они взорвали два склада, подавили три огневых точки, зажгли несколько автомашин. На другой день эскадрилья во главе с капитаном Павленко опять штурмовала окружённые войска. На обратном пути возле населённого пункта Шютте на штурмовики напали «фокке-вульфы». Их было восемь, наших штурмовиков — шесть. С командного пункта мне была видна картина этого неравного боя. Павленко быстро перестроил свою группу в оборонительный круг, дав возможность стрелкам вести плотный пулемётный огонь. Трижды набрасывались вражеские истребители на «Илы», но каждый раз, встретив дружный пулемётный огонь воздушных стрелков, отворачивали в сторону. Четвёртая атака кончилась тем, что один из «фоккеров» задымил и упал

возле населённого пункта Шютте. Павленко перестроил группу и увёл штурмовиков на свой аэродром.

6.1.45. 3 и 4 января немцы продолжали продвигаться южнее Эстергома в направлении на Будапешт. До Будапешта остаётся 25 километров. Этот прорыв сильно обеспокоил командующего фронтом маршала Малиновского. Для парирования успеха немцев на этом направлении переходят в наступление севернее Эстергома 7-я гвардейская и 6-я гвардейская танковая армии. Наступать будут в западном направлении с целью выхода в тыл наступающим немцам. Решение о наступлении диктуется обстановкой, но гарантии успеха этого наступления очень небольшие. Войска 7-й и 6-й гвардейских армий обескровлены, надеяться на помощь авиации также не приходится. Авиация имеет в строю не больше 30% штатного состава самолётов. Приходится утешать себя тем, что у противника нет крупных сил против нашего фронта. В корпусе осталось 93 самолёта штурмовика и 67 истребителей. Более полугода 5 шак не получал пополнения самолётами и лётчиками.

Окружённые войска собрали кулак в Буде и пытаются пробиться навстречу наступающим от Эстергома немцам. Создалась угроза прорыва кольца окружения Будапешта. Командующий наземной армией попросил меня оказать скорую помощь с воздуха.

В те минуты в воздухе находилась группа Героя Советского Союза Георгия Берегового. Я немедленно связался по радио с ведущим и перенацелил группу на северную окраину Буды, где сконцентрировалась группа танков и мотопехоты. «Вас понял. Выполняю», — услышал я ответ гвардии капитана Берегового, а через минуту увидел, как его группа изменила курс, пошла за Дунай, к мосту Эржебет и далее к северной окраине Буды. Береговой вскоре доложил, что он обнаружил вражеские танки и бронетранспортёры с автоматчиками, за мостом Эржебет раздались взрывы.

Над командным пунктом в это время появилась группа Героя Советского Союза гвардии капитана Сергея Рябова, закалённого воздушного бойца. Восемь раз враг подбивал его самолёт зенитным огнём над целями, но каждый раз Рябов выполнял боевую задачу и на повреждённой машине

возвращался на свой аэродром. 23 раза Сергей Рябов вылетал на «свободную охоту», сделал 18 вылетов на разведку, а всего совершил более 150 боевых вылетов. Я связался с Рябовым по радио и перенацелил его группу, дал задание нанести удар по вражеским танкам, пытавшимся прорваться из окружённой Буды. Рябов ответил: «Вас понял. Иду на новую цель». С командного пункта общевойсковой командира мне доложили, что штурмовики действовали отлично, они прижали к земле фашистов.

Командующий попросил продлить обработку цели. По другой рации я запросил штаб. Ответил начальник штаба корпуса полковник Г.И. Яроцкий. Передал ему задание подготовить к повторному вылету группы Г.Т. Берегового и С.И. Рябова на северную окраину Буды. Яроцкий доложил, что к вылету готова группа гвардии майора А.Г. Кузина. И эта группа успешно штурмовала вражеские танки. Трудным был этот день для наших пехотинцев, в ожесточённых боях удерживавших свой участок севернее Буды. Помогая им в борьбе, три наши группы «Илов» сделали по три вылета. Каждая группа висела над контратакующими фашистами не менее 20 минут. А в общей сложности три часа наши краснозвёздные «ильюшины» не давали врагу подняться в атаку. Более 15 тысяч противотанковых бомб выпали «Илы» на танки противника, сожгли десятки танков и сотни автомашин. В тот день враг из кольца окружения не вырвался. Может показаться, что подобный случай является исключением, не типичным для работы полков корпуса. Вспоминая прошлые бои под Будапештом, я должен сказать следующее: именно тем и была характерна боевая обстановка, что она непрерывно менялась, что приходилось гибко и быстро реагировать на эти изменения и держать полки и эскадрилью в постоянной готовности к бою.

Наличие передовых командных пунктов корпуса и дивизий на КП армий, с которыми мы взаимодействовали, давало нам возможность хорошо знать обстановку на линии фронта и быстро реагировать на её изменения. Существенное значение для быстрого реагирования на изменения обстановки имело наличие аэродромов вблизи линии фронта. Поэтому разведка, отыскание, строительство и поддержа-

ние аэродромов в эксплуатационном состоянии стояли у меня всегда рядом с организацией боевых вылетов и управлением штурмовиками над полем боя. В дни напряжённой лётной работы мне приходилось быть с рассвета до темна на передовой линии. Как правило, мой ПКП был рядом с КП командующего той армией, в интересах которой работала основная масса штурмовиков.

В дни, когда боевых вылетов почему-либо не было, а это случалось 2–3 раза в месяц, я бывал в полках, встречался с лётчиками, проводил занятия и летал по местам будущих аэродромов. Особенно мне запомнился день 16 января 1945 года. Погода была нелётная, высота облачности 40–50 метров, видимость менее 500 метров. Убедившись, что до конца дня не будет заметного улучшения погоды, я решил заняться новыми аэродромами. Первоначально я намеревался лететь с техником, но на посадочной площадке эскадрильи связи ко мне подошёл Аркадий и, узнав, что я лечу осматривать площадки будущих аэродромов, попросился лететь со мной. Я знал, что в таких сложных метеорологических условиях он ещё не летал, и решил, что полёт со мной ему будет очень полезен.

16.1.45. Вылетели в район города Вац. Осмотрели восемь площадок. На трёх из них шли работы по выравниванию и утрамбовке грунта. Нам даже выложили посадочные знаки, и Аркадий спокойно садился, как на действующий аэродром. Командир аэродромно-строительного батальона майор Свиридов доложил, что из восьми намеченных в районе Ваца аэродромов можно будет подготовить только три, аэродромы будут готовы через 4–6 дней. Остальные пять площадок Свиридов забраковал. Я знал, что район города Вац имеет очень трудный для строительства аэродромов рельеф, и вынужден был согласиться с мнением майора Свиридова и дал распоряжение расширить зону поиска новых аэродромов в районе Вац, Нове-Замки, Левице.

Корпусу для нормального базирования нужно 10–12 аэродромов. Учитывая, что корпус в январе имел только 50–60% штатного состава самолётов, можно было обойтись и пятью-шестью аэродромами, но три аэродрома для девяти полков — это очень мало. Пришлось осмотреть и забрако-

ванные площадки. Для Аркадия это была очень полезная практика. Площадки на его полётной карте я обозначил красными точками. Ему нужно было точно привести самолёт в заданную точку, выбрать с воздуха место для посадки и посадить самолёт. Пять раз повторил это упражнение Аркадий, и, как ни придирчиво я следил за каждым его движением, меньше, чем хорошо, оценить его работу было нельзя. Из пяти осмотренных площадок две я всё-таки решил использовать. Одна из них была в 8 километрах юго-восточнее города Вац, а вторая — на северной окраине города Рамхань. Оба аэродрома потребуют значительного объёма работ. Но придётся пойти и на большие затраты времени и труда при строительстве этих аэродромов — уж очень они нужны нам именно в этом районе.

На посадочной площадке эскадрильи нас встретил командир эскадрильи связи майор Пётр Григорьевич Трофимов и техник самолёта Аркадия старший сержант Владимир Мухин. Оба они были в каком-то необычно приподнятом настроении и непрерывно улыбались. Когда я спрыгнул с плоскости самолёта, подошёл майор Трофимов и доложил: «Товарищ генерал, звонил полковник Кувшинников и приказал доложить вам, что Аркадий награждён орденом Красной Звезды». Кажется, первый раз в жизни я растерялся от неожиданного сообщения и не нашёлся, что ответить майору. Уже садясь в автомашину, я поблагодарил Трофимова за приятное сообщение и попросил через час отпустить Аркадия к матери. В штабе мне доложили телеграмму командующего 5-й воздушной армией генерал-полковника авиации С.К. Горюнова. Вот текст этой телеграммы: «Хатван. Каманиной Марии Михайловне, Каманину Николаю Петровичу. Сердечно поздравляю вас и вашего сына Аркадия с награждением последнего орденом Красной Звезды. От всей души желаю молодому лётчику старшине Аркадию Каманину дальнейших успешных полётов. Горюнов». Когда я принёс жене эту телеграмму — она уже знала её содержание, ей звонил полковник Яроцкий, — Мария Михайловна со слезами радости на глазах несколько раз вслух прочитала поздравление командующего. Часов в девять пришёл Аркадий. У нас был большой праздник, со-

бралась вся наша военная семья: генерал, старшина и три солдата, два из них мои ординарцы — Евгений Портнов и Анатолий Соковцов — давно уже были на правах наших самых близких родственников. Выпили по 100 грамм за второй орден самого молодого лётчика страны и пожелали ему: так держать! Это было 16 января 1945 года в Венгрии в городе Хатван.

С тех пор прошло тридцать пять лет. Аркадия давно уже нет среди живых, но память о его короткой яркой жизни живёт среди советского народа. В стране тысячи пионерских отрядов с гордостью носят имя Аркадия Каманина. Пионеры-каманинцы со всего Советского Союза, из Польши, Болгарии, Венгрии и других социалистических стран пишут мне письма и настоятельно просят рассказать об Аркадии и его полётах в годы Великой Отечественной войны. Я очень много писал ответных писем, но они не могут удовлетворить всё возрастающий интерес к судьбе Аркадия, и я решил в этой книге уделить несколько страниц моему старшему сыну Аркадию.

Аркадий родился во Владивостоке 2 ноября 1928 года. Буквально с первых шагов жизни Аркадий тесно соприкоснулся с аэродромами, самолётами, полётами, лётчиками — одним словом, с авиацией. Во Владивостоке, в Спасске, в Уссурийске, в Воздвиженке и на станции Мучная — везде, где служил и летал его отец, Аркадий всё время был среди людей, которые бредили полётами, самолётами, авиацией. В первые годы жизни Аркадия у него были две страсти — авиация и музыка. Однажды в городе Спасске, когда Аркадию не было и четырёх лет, он пропал. Обыскали весь гарнизон, всполошили всех соседей... а обнаружили его в гарнизонном саду на концерте. От дома до сада было более 500 метров. Это расстояние не смутило его, как только заиграла музыка, он прихватил с собой соседскую двухлетнюю девочку Иду Платонову и отправился с ней в сад. Любовь к музыке он пронёс через всю свою короткую жизнь. Гитара, баян, аккордеон, фортепьяно были его любимыми инструментами. Уже с двух лет на вопрос, кем ты будешь, он уверенно отвечал: лётчиком. Но в возрасте около пяти лет ему пришлось наблюдать работу пожарной команды. Неподалё-

ку загорелся дом. Быстро приехавшая команда пожарных мощными струями воды погасила пожар. Наблюдавший пожар Аркадий был очарован медными касками пожарных и чудодейственными струями воды. Несколько дней он говорил только о пожаре и пожарных и на вопрос, кем будет, отвечал — пожарным!

Перелом в пользу авиации произошёл в 1934 году. Этот год был годом триумфа нашей советской авиации. На далёком Севере затонул пароход «Челюскин», на льду оказалось 104 человека. Все надежды на спасение челюскинцы, да и все советские люди, связывали с авиацией. На Север отправлялись одна за другой экспедиции по спасению челюскинцев. Одну из таких экспедиций на пароходе «Смоленск» поручили возглавить мне. В конце февраля 1934 года на станции Мучная мы погрузили на платформы семь самолётов и отправились во Владивосток. На станции Мучная и во Владивостоке меня провожала жена Мария Михайловна и наш пятилетний сын Аркадий. Думаю, что даже эти проводы в далёкую экспедицию с целью спасти людей, разговоры окружающих на эту тему глубоко запали в душу ребёнка. Долгих четыре месяца жена и сын ежедневно следили за продвижением экспедиции на Север и больше нас переживали все наши трудности и успехи. Авиация сделала своё дело — все челюскинцы были спасены. Семь лётчиков страны стали первыми Героями Советского Союза. На пароходе «Смоленск» все челюскинцы и лётчики в июне 1934 года прибыли во Владивосток. Среди тысяч встречающих были жена и сын. Восторженная встреча победителей Арктики, грандиозный митинг и демонстрации жителей Владивостока запомнились Аркадию на всю жизнь. А через день из Владивостока в Москву через всю страну отправился поезд с челюскинцами и героями-лётчиками. Жена и Аркадий были рядом со мной. Они познакомились с легендарным завоевателем Арктики Отто Юльевичем Шмидтом, с моими соратниками по участию в спасательной операции — с Анатолием Ляпидевским, Сигизмундом Леваневским, Василием Молоковым, Михаилом Водопьяновым, Маврикием Слепневым, Иваном Дорониным и многими другими лётчиками, техниками и челюскинцами.

В эти дни Аркадий особенно близко сошёлся с Водопьяновым. Михаил Васильевич всюду таскал его за собой, перезнакомил его со всеми пассажирами поезда и неоднократно поднимал на трибуны многочисленных митингов. Вдоль всего пути от Владивостока до Москвы на станциях, разъездах и самых небольших населённых пунктах — везде собирались толпы людей, все хотели видеть челюскинцев и первых Героев Советского Союза. 19 июня 1934 года поезд с челюскинцами прибыл в Москву. Восторженная встреча в Москве, митинг на Красной площади, грандиозная демонстрация москвичей — всё это сильно волновало издававших виды полярников, а на пятилетнего Аркадия произвело впечатление, решившее его дальнейшую судьбу. Он твёрдо и окончательно решил быть лётчиком. Осенью 1934 года я поступил в Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского, вся семья поселилась в Москве. Лето 1935 года Аркадий провёл у своей бабушки Стефаниды Даниловны Каманиной в городе Меленки Владимирской области. В Меленках он поступил в школу и закончил первый класс обучения. С 1936 года по 1941 год Аркадий жил и учился в Москве. Учился он в школе № 19, которая размещалась в те годы у Большого Каменного моста на набережной Мориса Тореза. Лето 1939 и 1940 годов Аркадий проводил в Харькове, где в то время я работал командиром авиационной бригады. Учился Аркадий хорошо. Больше других предметов любил историю, математику и физику. Очень много читал. Несколько лет занимался в авиамodelьном кружке, строил самостоятельно модели самолётов, которые неплохо летали, и копии военных самолётов. Аркадий обладал очень хорошей памятью, школьная программа ему давалась легко, у него было достаточно свободного времени для работы в пионерской организации — он был политинформатором в классе и членом редколлегии стенной газеты. Активно работал Аркадий в музыкальном и хоровом кружке. Аркадий на память знал много стихотворений Пушкина, Некрасова, Лермонтова. Особенно Аркадий любил произведения Лермонтова и часто их декламировал. Одними из самых любимых у него были «Кому на Руси жить хорошо», «Русские женщины» Некрасова и «Мцыри» Лермонтова...

Таких две жизни за одну,
Но только полную тревог,
Я променял бы, если б мог...

Эти строки Лермонтова из «Мцыри» были девизом всей молодой жизни Аркадия. Любил Аркадий и песни, знал их много, но чаще всего напевал «...мы рождены, чтоб сказку сделать былью...», «Вставай страна огромная, вставай на смертный бой...» и старинные русские песни о былинных героях.

В 1941 году Аркадий закончил шестой класс 19-й московской школы и вместе с матерью и младшим братом Лёвой приехал в Ташкент. В Ташкенте мы жили в авиационном городке у самой границы аэродрома. С крыши нашего дома весь Ташкентский аэродром был как на ладони. Аркадий со своими новыми друзьями устроили «командный пункт» на крыше дома и целыми днями «руководили» полётами. Осенью 1941 года, когда в Ташкент эвакуировался из Москвы большой авиационный завод и начал устраиваться на границе аэродрома, всего в 300 метрах от нашего дома, когда в ташкентские авиамастерские стали прибывать в ремонт самолёты с фронта, Аркадий целыми днями пропадал на аэродроме. Он поступил в 7-й класс ташкентской школы, но мысли его были на аэродроме, там, где инженеры и техники лечили израненные войной самолёты. Регулярно, каждый день, вернувшись из школы, Аркадий навещал авиаремонтные мастерские и помогал своим многочисленным знакомым — а его, как сына командующего ВВС Среднеазиатского военного округа, знали все — возвращать к жизни искалеченные самолёты. Так продолжалось до мая 1942 года.

В мае мне разрешили выехать на фронт. Перед отъездом у меня с сыном состоялся «мужской разговор». Аркадий настоятельно просил разрешения поступить на постоянную работу в авиаремонтные мастерские, ему шёл уже 14-й год. Аркадий хотя и занимался регулярно спортом — лыжи, коньки, велосипед, бег, — но внешне выглядел далеко не богатырём. Мне казалось, что ему ещё рановато физически работать по нормам для взрослых, поэтому я договорился с

начальником мастерских, что все три месяца летних каникул Аркадий будет работать в мастерских по шесть часов в день, а с 1 сентября, когда начнутся занятия в школе, он после школы будет приходить в мастерские на 2–3 часа. Договор договором, а жизнь есть жизнь. Как я узнал позже, Аркадий работал в мастерских по 10–12 часов в день, а иногда и больше. Зимой 1942–43 годов он ещё забегал на час-другой в школу, а с января 1943 года прекратил занятия в школе — доучусь после войны, как писал он мне на фронт, — и целиком переключился на работу по ремонту самолётов.

В марте 1943 года мне поручили на Калининском фронте формировать авиационный корпус. В дни формирования корпуса мне приходилось часто бывать в Москве, куда вернулась из Ташкента семья. За год работы в дружном рабочем коллективе Аркадий заметно повзрослел, возмужал и стал ещё более самостоятельным в речах и поступках. Он и его мать Мария Михайловна заявили мне, что они вернулись из Ташкента в Москву не для того, чтобы наслаждаться мирной жизнью, а ещё больше помогать фронту. Мария Михайловна более полутора лет работала в ташкентском госпитале и не могла себе представить жизнь без активной помощи фронту. Жена и сын просились на фронт, хотели быть рядом со мной. И пригрозили решительно: не возьмёшь, сами найдём дорогу, тысячи женщин, девушек, подростков воюют, а нам почему нельзя? Пришлось согласиться. С конца марта 1943 года почти вся моя семья была на Калининском фронте. Сын — моторист эскадрильи связи. Жена — делопроизводитель штаба корпуса. Выше я уже писал о том, как Аркадий стал лётчиком. Более тысячи полётов совершил он на своём По-2. Ежедневно по 4–6, а иногда и больше полётов выполнял Аркадий. Он поддерживал связь штаба корпуса со штабами дивизий, с аэродромами, где базировались полки корпуса, летал в штаб воздушной армии и в штаб фронта. Часто летал на передовую линию к штабам наземных армий и на ПКП корпуса. За боевую работу Аркадий был награждён орденом Красного Знамени и двумя орденами Красной Звезды.

После войны Аркадий решил поступить в Военно-воздушную инженерную академию имени Н.Е. Жуковского. Но официально он имел только семилетнее образование, а требовалось для поступления законченное десятилетнее образование и успешное прохождение вступительных экзаменов. Аркадий садится за учебники, он проходит программу 8, 9 и 10-го классов за полтора года и одновременно продолжает работать лётчиком эскадрильи связи корпуса. Во второй половине 1945 года корпус с территории Чехословакии возвратился на Родину. Штаб корпуса разместился в Тирасполе, а дивизии и полки — по всей Молдавии. Аркадий очень много летал по Молдавии и знал с воздуха не только все города республики, но и все небольшие деревушки. Весь 1946 год наша семья провела в Румынии. Я командовал 2-м гвардейским штурмовым авиакорпусом, Аркадий служил лётчиком эскадрильи связи. За год он облетал все аэродромы Румынии и знал Румынию лучше многих румын. Осенью 1946 года он сдал в Тирасполе экстерном экзамены за десятилетку и получил аттестат зрелости. В том же году он отлично сдал вступительные экзамены в Военно-воздушную инженерную академию имени Н.Е. Жуковского и стал её слушателем. Всё шло отлично.

Вся семья собралась, наконец, в Москве. Я работал заместителем начальника Гражданского воздушного флота СССР. Жена и оба сына — Аркадий и Лев — учились. Но прошло несколько месяцев, и на нас навалилось самое тяжёлое в нашей жизни несчастье — скоропостижно умер Аркадий. За годы войны он не болел даже насморком. А здесь, в Москве, в отличных условиях заболел гриппом и умер. Умер, даже не подозревая, что серьёзно заболел. Он переносил грипп на ногах и никому ни на что не жаловался. Утром 12 апреля 1947 года Аркадий, как обычно, уехал на занятия в академию, вернулся домой около пяти часов вечера. Мать предложила ему пообедать, Аркадий отказался, заявив, что у него болит голова, и он ненадолго приляжет. Он лёг в кabinете на кушетку и быстро заснул, а когда вечером пытались его разбудить и пригласить к ужину, оказалось, что он без сознания. Вызвали врачей. Всю ночь врачи были на но-

гах и пытались привести больного в сознание. Но все усилия были тщетны: утром Аркадия не стало. После вскрытия врачи объявили нам, что смерть Аркадия наступила из-за небывало резкого воспаления мозга. Пренебрежение к гриппу, усиленные занятия в академии и нервное и физическое перенапряжение в годы войны — вот основные причины безвременной смерти сына. Умер Аркадий в возрасте 18 лет. Мы похоронили его на Новодевичьем кладбище. На памятнике Аркадию его портрет, а под ним надпись:

Аркадий Каманин
1928–1947

Горе наше и всех, кто близко знал Аркадия, было безутешным. После войны и безвременной смерти сына прошло более 30 лет. Размышляя над его яркой и короткой судьбой, я не раз задавал себе вопрос: имел ли я право возлагать на плечи четырнадцатилетнего мальчишки такое бремя, как самостоятельные полёты на фронте? Если бы это случилось до или после войны, я сурово осудил бы такое решение. Но шла война, решалась судьба всего советского народа, в том числе и судьба миллионов детей. Решался вопрос — быть ли гражданам великой страны свободными или стать рабами фашистов? Для того чтобы победить в этой тяжелейшей борьбе за свободу, необходимо было использовать все физические и нравственные силы народа. Наше законодательство категорически запрещает использование детского труда или труда женщин на опасных и тяжёлых работах. Это одно из больших завоеваний нашей революции, и мы свято выполняем его. Но в годы войны, когда десятки миллионов мужчин ушли на фронт, их место на фабриках, заводах и на полях страны заняли женщины и дети. Это не было принуждением. Наши матери, жёны, сёстры и дети добровольно шли на самые опасные, самые трудные работы, чтобы помогать фронту. Всё для победы! В том числе и жизнь любого гражданина страны независимо от пола и возраста. В этом было наше преимущество перед врагом, в этом был один из источников нашей победы. Не ради орденов, рекордов и славы трудились в годы войны советские люди, они выполняли свой долг перед Родиной,

защищая её от ненавистного врага. В такой обстановке всеобщего патриотического и трудового подъёма не мог я отказать сыну в его стремлении вложить свою крупицу в дело Великой Победы.

Шли годы, время зарубцовывало физические и душевные раны, мы часто приходили с женой на могилу сына, вспоминали дни войны, его полёты, наших друзей. Рядом с могилой Аркадия лежало уже немало наших товарищей, с которыми мы вместе шли дорогами войны. Все они, как и наш сын Аркадий, честно выполнили свой долг перед Родиной, и память о них живёт в сердцах близких и знавших их людей.

Я и моя жена в своё время пережили бремя широкой известности и славы и не считали, что Аркадий в годы войны совершил что-то необычайное, достойное особого внимания людей. Мы считали, что десятки миллионов граждан нашей страны поступали так, как поступал наш сын, и имя Аркадия было известно сравнительно небольшому кругу наших друзей. Но через 20 лет после нашей победы над фашистами в газете Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е. Жуковского инженер-полковник Георгий Александрович Дубинский опубликовал статью «Ему не было и 14 лет». Инженер Дубинский служил в годы войны в нашем корпусе, хорошо знал Аркадия и много раз с ним летал. Он рассказал несколько эпизодов из биографии Аркадия. Многих, кто читал эту статью и аналогичные статьи в центральных газетах и журналах, поразили не описания полётов Аркадия, а сам факт, что мальчишка в четырнадцать лет вылетел самостоятельно на самолёте, совершил за последние два года войны более тысячи вылетов и был самым молодым лётчиком — участником Великой Отечественной войны.

В те дни как-то зашёл ко мне наш первый космонавт — Юрий Алексеевич Гагарин. Он был необычно возбуждён, в руках у него была газета «Труд» со статьёй об Аркадии. «Николай Петрович, скажите, всё это правда, что тут написано о вашем сыне?» — спросил Гагарин. Я уже читал эту статью и подтвердил её содержание. Юрий Алексеевич засыпал меня вопросами, а когда я удовлетворил его лю-

бознательность, с ноткой укоризны в голосе сказал: «Николай Петрович, вы уже больше шести лет занимаетесь с нами — космонавтами и ни разу не рассказали о своём сыне, а ведь он — настоящий герой, на него надо равняться, с него надо брать пример всем нашим пионерам и комсомольцам». Я поблагодарил Юру за его лестный отзыв о сыне и попросил его не бередить ещё не зажившие раны. На следующий день мне позвонил первый секретарь ЦК ВЛКСМ Сергей Павлович Павлов и попросил принять писателя, которому ЦК комсомола поручил написать книгу о лётчике-пионере — участнике Великой Отечественной войны. Так родилась книга «Стрижонок» Николая Котыша. Я никогда не забуду, как на одной из встреч с космонавтами в ЦК ВЛКСМ Евгений Михайлович Тяжельников вручил мне экземпляр «Стрижонка» и от лица всех комсомольцев и пионеров поблагодарил за воспитание такого сына. На первом листе книги было написано:

«Марии Михайловне и Николаю Петровичу — родителям Аркадия Каманина. От имени Ленинского Комсомола и всей молодёжи нашей страны ЦК ВЛКСМ благодарит вас за воспитание сына-героя. Аркадий Каманин был самым молодым лётчиком, участником Великой Отечественной войны. Он прожил короткую, но очень яркую жизнь, на него можно и нужно равняться всем пионерам и школьникам.

Е. Тяжельников
1968 год».

В это же время вышла книжка Г.А. Дубинского «Аркаша Каманин». В газетах, журналах и особенно в газете «Пионерская правда» и ташкентской газете «Пионер Востока» печатались всё новые и новые материалы о жизни Аркадия. Это вызвало такой обильный поток писем в редакции и в адрес родителей Аркадия, что не было никакой возможности ответить всем авторам писем. На всей территории Советского Союза от Владивостока до Бреста и от Мурманска до Ташкента появились пионерские отряды и дружины имени Аркадия Каманина. Мы, родители Аркадия, получили тысячи писем от пионеров-каманинцев, в которых пионеры, школьники и комсомольцы дают клятву на верность

его мечтам, его памяти. Клятву быть такими, как он. Несколько лет тому назад имя Аркадия присвоено одному из крупных теплоходов, построенному в Германской Демократической Республике для Советского Союза. Теплоход «Аркадий Каманин» приписан к Владивостокскому морскому порту, он уже много лет бороздит воды всех океанов Земли. В 1978 году на киноэкраны страны вышел художественный фильм кинорежиссёра Георгия Кузнецова по сценарию Анатолия Безуглова «И ты увидишь небо», посвящённый памяти Аркадия. Первоначально картина называлась «Отец и сын», она создавалась на материалах боевой деятельности 5-го штурмового авиационного корпуса, но в ходе съёмок кое-кто из руководителей Госкино перепугался «афишировать» незаконные действия командира корпуса, выпустившего в полёт несовершеннолетнего сына, и так поправил картину, что в ней мало что осталось от её первоначального замысла. Память о юном лётчике Аркадии Каманине живёт в народе, и мы, его родители, от всей души благодарим пионерские, школьные и комсомольские организации и всех друзей и товарищей Аркадия за добрую память о нём. А теперь вернёмся к событиям января 1945 года.

17.1.45. Хатван. Несколько дней не писал в дневник, всё это время шли напряжённые бои по ликвидации окружённой Будапештской группировки. Немцам так и не удалось пробиться от Эстергома к Будапешту на выручку окружённым. Также были отбиты и все попытки окружённых вырваться из кольца навстречу своим «освободителям». Но 3-й Украинский фронт без помощи авиации 5-й воздушной армии рисковал не сдержать немцев под Эстергомом. Наступление наших 7-й и 6-й танковой гвардейских армий на Комарно успеха не имело, и всё же главная задача наступления — не допустить подхода резервов к Эстергому — была выполнена. Сегодня к нам заезжал командующий 5 ВА генерал-полковник авиации С.К. Горюнов со своим заместителем по политической части генерал-майором авиации В.И. Смирновым. Генералы ещё раз поздравили Марию Михайловну и меня с награждением Аркадия орденом Красной Звезды. Просидели они у нас за столом целых десять часов, от 14 до 24. Для меня эта «отсидка» была хуже гауптвахты. Я при-

вык тратить на завтрак, обед или ужин по 10–15 минут. Каждую минуту делу — вот мой девиз. И вдруг — десять часов пустой болтовни за столом. Но надо было терпеть: приехало начальство, приехало с поздравлениями. Горюнов и Смирнов, не скупясь на похвалы, пели дифирамбы корпусу и неоднократно подчёркивали, что 5 шак — лучший корпус 5-й воздушной армии. В подтверждение этой оценки Горюнов зачитал две телеграммы, первая от Главного маршала авиации А.А. Новикова, вторая — от Маршала Советского Союза Р.Я. Малиновского. В обеих телеграммах сообщалось, что Указом Президиума Верховного Совета СССР 5-й штурмовой авиационный корпус награждён орденом Кутузова 3-й степени и весь личный состав поздравлялся с этой высокой правительственной наградой. Теперь мы именуемся 5-й штурмовой Винницкий Краснознамённый орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого авиационный корпус. После таких сообщений ни у кого бы не повернулся язык намекать на окончание затянувшегося застолья. Терпел и я. И только когда пробило полночь, я встал и официально доложил: «Товарищ командующий, завтра с рассветом по вашему приказу я должен лететь к командующему 27-й армией генерал-полковнику Трофименко, разрешите перед полётом часок-другой соснуть». Меня поддержал генерал Смирнов, командующий с большой неохотой согласился идти отдыхать.

18.1.45. Хатван. 12 января перешёл в наступление 1-й Украинский фронт, а за ним 1-й и 2-й Белорусские. Взяты Варшава, Радом, Кельце, Ченстохов. Началось наступление, которое решит судьбу Германии. Думаю, эта операция, как минимум, закончится выходом наших войск на польско-германскую границу и окружением Восточной Пруссии. Последние три дня работаем с 27-й армией. Армия наступает на Зволнен на правом фланге фронта. Наступление проходит в словацких Рудных горах, высота гор — от тысячи до двух тысяч метров. Я уже несколько раз летал в этом районе. Узкие, извилистые, зажатые с обеих сторон высокими горами долины затрудняют работу штурмовиков. Приходится работать в основном парами и назначать ведущими только опытных лётчиков. Несмотря на вчерашний «пир», сегодня я поднялся за три часа до восхода солнца и около двух часов

занимался в штабе с Яроцким, Кувшинниковым и Лешуковым. Боевой состав продолжает уменьшаться, на сегодня исправных 73 Ил-2 и 81 истребитель — это меньше 50% штатного состава самолётов. Вчера получили сообщения, что 76 самолётов Ил-2 и 31 истребитель, идущие на пополнение корпуса, добрались до Бакэу и Брашова.

Изучил обстановку перед нашим фронтом. Судя по имеющимся разведанным, против правого крыла нашего фронта противник не имеет крупных сил, и здесь наше наступление будет, хотя и медленно из-за гористой местности, успешно развиваться. А в центре и особенно на левом фланге фронта возможны сильные контратаки противника. Перешли в наступление 3-й Белорусский и 4-й Украинский фронты. От Балтийского моря до Будапешта весь фронт пришёл в движение. Темпы наступления центральных фронтов очень высокие. Сегодня заняты Лодзь, Краков, Кутно и около двух тысяч населённых пунктов. Этот удар, по-видимому, решит судьбу Германии. Гитлеру не удаётся остановить наше наступление даже на польско-германской границе. 18 января наши войска полностью очистили левобережную часть Будапешта и взяли 18000 пленных. Ликвидация окружённой Будапештской группировки слишком затянулась, и сейчас победа в Будапеште кажется совсем не большим успехом, особенно на фоне громоподобных побед за Вислой. Ещё до восхода солнца я произвёл посадку в Лученце. Генерал-полковник С.Г. Трофименко был уже на КП. Договорились с ним о задачах авиации на день. Запланировали около ста самолёто-вылетов. Основные цели — резервы противника, отходящие колонны и позиции артиллерии в узлах наибольшего сопротивления. Трофименко был очень доволен и встречей со мной, и разработанным нами планом взаимодействия. Приятно было наблюдать, как пары и четвёрки «Илов» подходили к ПКП, устанавливали связь, уточняли цели и скрывались за горными перевалами. Но радость наша была недолгой. Позвонил командующий фронтом маршал Малиновский и приказал: «Немедленно переключить все усилия корпуса за реку Грон, там танки противника пытаются окружить наш плацдарм. Сами вылетайте к командующему 7-й гвардейской армией генерал-полковнику

Шумилову и согласуйте с ним планы вашей боевой работы». Всё было предельно ясно.

Печально было расставаться с одним из лучших командармов фронта генерал-полковником Сергеем Георгиевичем Трофименко. Не знал я тогда, что эта встреча с большим моим другом была последней. До конца войны наши боевые пути больше не сходились, а после войны генерал Трофименко вскоре заболел и умер. Только на Новодевичьем кладбище, когда я прихожу к могиле сына, я обязательно подхожу к памятнику герою боёв за освобождение Украины, Румынии, Венгрии и Чехословакии — генерал-полковнику С.Г. Трофименко, и перед глазами пробегают картины наших встреч в предвоенные годы на просторах Средней Азии и в годы войны на полях сражений.

21.1.45. Хатван. Вчера и сегодня произвели более трёхсот вылетов. Уничтожили более 40 танков противника и помогли генералу Шумилову удержать плацдарм за рекой Грон. Когда штурмовики в воздухе, танки противника, как правило, широко рассредоточиваются и укрываются в лесах, оврагах и у домов, в населённых пунктах. Сегодня первые группы штурмовиков, придя в район боевых действий, докладывали, что не видят танков противника. Пришлось выслать несколько пар отличных разведчиков.

После войны один из участников разведывательных полётов лётчик-истребитель, а ныне генерал-майор авиации В.А. Кузнецов вот как описывает в книге «Серебряные крылья» этот свой разведывательный полёт:

«Я в паре с лётчиком Гришиным много летал на разведку войск противника, мы приобрели опыт и авторитет неплохих разведчиков. Каждый день мы дежурили на аэродроме и вылетали на разведку по сигналу с КП полка. 21 января 1945 года нам поставил задачу на разведку начальник штаба дивизии полковник М.В. Афанасьев — искать танки противника за рекой Грон, — полковник указал район разведки на карте. Держите связь с ПКП генерала Каманина и докладывайте ему данные разведки. Вылет по сигналу с КП полка. Всё было ясно. Мы уже несколько раз летали в этот район и были готовы к немедленному взлёту. Время шло, а сигнала на вылет не было. Нам на аэродром привезли



*Лётчики 235-го шап. Слева направо: сидят —
А.П. Красилов, Г.М. Прощаев, Г.К. Денисенко,
стоят — А.С. Казаков, С.А. Бесчастный. 1945 год*

обед, и как только мы принялись за второе, увидели в воздухе зелёную ракету. Взлетаем и идём в район Левице. На подходе к ПКП докладываю: «Я — Адмирал, иду на работу в квадрат...» В ответ слышу хорошо знакомый голос генерала Каманина: «Адмирал, нужно отыскать фашистские танки. Понял? Танки. Они должны быть примерно в 7–8 километрах от меня, курс 260°. Понял?» — «Вас понял!» Покачиваю крыльями ведомому: «За мной». Тщательно просматриваю местность. «Горят три танка». — «Это не то, —

передаёт Каманин, — идите дальше!» Посматриваю вверх, нет ли «мессеров». Гришин тоже крутится надо мной, ищет воздушного противника. «Больше ничего не вижу», — передаю на ПКП. «Ваша высота?» — «Семьсот». — «Снижайтесь до ста метров. Танки обязательно найти, любой ценой. Вы поняли, Адмирал?» — «Я — Адмирал, вас понял». Фонарь открыт. «Як» снижается и летит вдоль дороги. Высота 200, 100, 50 метров. Танков нет. Прочёсываю одну дорогу, вторую, лесок, иногда бросаю взгляд вверх — Гришин ходит надо мной на высоте 600–700 метров. Правильно, молодец Иван! Я понимаю, что за опасность таят танки для наших бойцов. Кругом пепелища, ни одного целого дома, сарая. Всё выжжено в районе боев, всё голо. И танки горят, но это не те, нужно найти другие. Гарь проникает в нос, в глотку, становится трудно дышать. Пролетаем над какой-то «коробочкой». Но что это? «Коробочка» зашевелилась, и от неё на земле осталось два следа. Танк, это танк! «Севернее лесочка в одном километре вижу танк, выполняю над ним разворот». — «Правильно, Адмирал». Над самым лесом разворачиваюсь и выхожу к танкам. Они словно спичечные коробки, прижались к выжженной земле. Маленькие спички — орудия — вращаются вместе с башнями и направлены на мой самолёт, и я вспоминаю, как под Москвой вражеский танкист вклеил снаряд в нашего штурмовика. Захотелось набрать высоту, но нельзя. Нужно сосчитать обнаруженные танки: раз, два, три. Три больших «тигра» и десять поменьше. И не стреляют. Если бы увидел дымок или вспышку пламени — немедленно бы подскочил вверх, на высоту. Но они не стреляют, хотя орудия-спички точно следуют по курсу моего самолёта. Значит, они не хотят выдавать себя. Всё! Если сейчас проскочу, разведка выполнена. Я иду рядом с танками, скрываюсь за лесом и ухожу на восток. «Докладывает Адмирал. Тринадцать танков, из них три больших — «фердинанды» или «тигры». Четыре в первом ряду, остальные сзади в шахматном порядке. У всех курс — к реке Грон. Лесок в квадрате... очень хорошо замечен. Танки в одном километре севернее лесочка». — «Молодец, Адмирал, благодарю», — голос Каманина тёплый, мягкий, ласковый. Не тот голос, каким он отдавал приказание полчаса назад».

Через несколько минут после ухода разведчиков с ПКП установил связь ведущий четвёрки штурмовиков старший лейтенант Григорий Кириллович Денисенко. Я направил его на обнаруженные «адмиралом» танки. Денисенко вырос как мастер штурмовых ударов в 235-м штурмовом полку. Полком командовали отличные лётчики и очень опытные воспитатели — подполковник Анатолий Васильевич Безденежных и подполковник Василий Николаевич Коряков. В полку выросло девять Героев Советского Союза, в том числе такие талантливые лётчики — мастера штурмовых ударов, как И.Л. Могильчак, В.И. Гамаюн и другие. Г.К. Денисенко впитывал в себя боевой опыт старших товарищей, как губка воду. Много раз я лично наблюдал за боевой работой групп, которые водил в бой Г.К. Денисенко, и всегда неизменно он выходил победителем в самой сложной боевой обстановке. И на этот раз Денисенко и его лётчики действовали выше всякой похвалы. Восемь заходов сделали они на цель и зажгли пять танков, в том числе один «тигр». Генерал Шумилов и я ещё до окончания атаки штурмовиков определили, что горят пять танков, а через минуту Денисенко доложил: подожгли пять танков, иду домой. В это время ко мне подошёл командующий 7-й гвардейской армией генерал-полковник М.С. Шумилов. Взяв микрофон, он открыто передал: «Товарищ Денисенко, большое спасибо вам от пехоты, работали отлично, мы видим — горят пять танков. Шумилов».

Много я видел удачных штурмовок, но такое — когда четыре самолёта подожгли пять танков — я видел первый раз. За этот полёт Г.К. Денисенко и все лётчики группы были награждены орденами.

25.1.45. Хатван. Продвижение наших центральных фронтов идёт без снижения темпов. 2-й и 3-й Белорусские фронты заняли половину Восточной Пруссии. Маршал Жуков на подступах к Познани, маршал Конев вошёл в Восточную Силезию. Думаю, что наступление такой силы оказалось неожиданным не только для Гитлера, оно неприятно удивило кое-кого и из наших союзников. В западной части Будапешта (Буда) противник продолжает сопротивляться. Каждый день несколько групп штурмовиков тревожат

окружённых в Буде немцев. Но главные усилия корпуса были направлены за реку Грон. 3-й Украинский фронт потерпел большую неудачу: две свежие танковые дивизии немцев прорвали фронт южнее Секешфехервара, вышли на Дунай восточнее озера Веленце и тем самым разрезали фронт на две изолированные части. Армии 3-го Украинского фронта могут поддерживать связь между собой через 2-й Украинский фронт севернее Будапешта. И опять нашему корпусу выпала неожиданная задача — спасти положение на 3-м Украинской фронте. 17-я воздушная армия своими силами не смогла помешать прорыву немцев к Дунаю, а из авиации 5-й воздушной армии мы сидим ближе всех к району прорыва. Наши аэродромы в районе Хатвана и Ваца позволили нам не только эффективно бить окружённых немцев в Будапеште, но и помогать войскам 27-й армии Трофименко на север от наших аэродромов и на запад и северо-запад — войскам 6-й гвардейской танковой армии Кравченко и 7-й гвардейской армии Шумилова. Последние четыре-пять дней мы работаем на юго-западе — помогаем войскам 3-го Украинского фронта восстановить положение в районе прорыва немцев.

В интересах 3-го Украинского фронта 5 шак произвёл уже более двух тысяч самолёто-вылетов, из них 1263 — самолётами Ил-2. Наши штурмовики уничтожили более двухсот танков и много другой техники врага и тем самым помогли войскам соседнего фронта ликвидировать опасность разгрома двух-трёх армий фронта. В этой тяжёлой для корпуса операции, когда летать приходилось на предельный радиус, хорошо работали все полки корпуса, но лучшие других были врага штурмовые полки Корякова, Ищенко, Безденежных и истребительный полк Рослякова. Из ведущих особенно отличились Процаев, Денисенко, Якурнов, Павленко, Филиппов, Шмиголь, Казаков.

5.2.45. Хатван. Наступление центральных фронтов в основном приостановлено. 1-й Украинский и 1-й Белорусский фронты вышли на Одер. 2-й и 3-й Белорусские фронты изолировали Восточную Пруссию и ведут бои за Кёнигсберг и центральные районы Пруссии. На 3-м Украинском фронте одно время положение было очень серьёзным, пришлось

отдать Секешфехервар и Эстергом, противник вышел к Дунаю. Наше мощное наступление на севере и помощь 2-го Украинского фронта спасли положение и лишили немцев всяких надежд на оказание помощи окружённым войскам в Буде. Вчера весь день провёл в Буде, мой ПКП — в одном километре западнее королевского дворца. Наша авиация работала интенсивно и точно, но противник забаррикадировался в центральных районах Буды и оказывает отчаянное сопротивление. Буда и особенно улица Будаксен — самые красивые места Будапешта, правда, сейчас всё сильно разрушено, но не настолько, чтобы полностью всё обезобразить. Чем ближе к центру, тем больше разрушений — результат более упорной борьбы.

9.2.45. Хатван. Несколько дней корпус проверяет большая московская инспекция во главе с генералами А.И. Кутасиным, В.В. Стороженко и В.Ф. Терещенко. Общая оценка работы корпуса хорошая. Основные показатели за 1944 год:

Всего полётов — 49 000.

Средняя бомбовая нагрузка — 340 кг.

Сфотографировано 82% вылетов групп.

На потерю лётчика — 159 вылетов.

На потерю самолёта — 86 вылетов.

Оценка работы штаба, политотдела, инженерной службы и тыла — хорошая.

Главные недостатки: формализм в заполнении актов происшествий (264 шад), отсутствие регулярной проверки техники пилотирования (проверяют только молодых лётчиков), отсутствие тренировочных стрельб по конусам. Слабое знание частью лётного состава своей техники и техники противника (истребители и зенитчики).

Борьба за Буду продолжается. В день делаем 100–120 вылетов штурмовиками и 50–60 истребителями. Истребители противника над Будой не появляются. Зенитный огонь слабый. Лётчики делают по 8–10 заходов на цели и возвращаются без потерь. На центральных фронтах идут бои за ликвидацию окружённых войск противника в ряде городов и в Восточной Пруссии. На днях началось в Крыму совещание Сталина, Рузвельта и Черчилля.

11.2.45. *Хатван. Сегодня с 10 до 19 часов с командирами и начальниками штабов полков проводил занятия по «организации штурмового налёта и производству бомбардировочных расчётов». Одновременно проверял знания наставлений и инструкций, регламентирующих лётную работу. Отлично знают свои обязанности начальники штабов дивизий: 4 гшад — полковник В.М. Пикулик, 264 шад — подполковник Иванов, 331 иад — полковник М.А. Афанасьев. Хорошо подготовлены все командиры и начальники штабов полков, кроме начальника штаба 451-го штурмового авиаполка майора Ясюгена, который плохо знает наставление по производству полётов. Кроме того, подробно разобрал акт московской инспекции и дал указания об основных направлениях работы на ближайшие дни. Главное, чего ещё не хватает нашим штабам дивизий и полков — это культуры оформления документов, действенного контроля за ходом исполнения приказов и постоянной строгой требовательности чёткого образцового порядка во всём. Впервые за два года работы корпус получил наряд на 15 самолётов По-2. Этот самолёт нам дороже любого боевого самолёта, без него было бы невозможно качественно управлять боевой работой дивизий и полков. Он, самолёт По-2, главное средство оперативности связи корпуса с наземными армиями и незаменим при организации взаимодействия со всеми штабами, как вверх, так и вниз. Самолёты будем получать в Алатыре. Самолётом Ли-2 высылаю туда экипажи, полетит в Алатырь и Аркадий. Для него перелёт почти в три тысячи километров будет полезен. Аэродромы Асод, То-Алмаш и Херод уже вышли из строя, а продолжающиеся дожди и мокрый снег надолго задержат их ввод в строй. В Асоде и То-Алмаш строим своими силами взлётно-посадочные полосы из шлака и битого кирпича. Думаю, что эти две полосы нам очень пригодятся в весенней распутице.*

Вчера почти весь день провёл на аэродроме 235-го штурмового полка. Командир полка подполковник А.В. Бездежных доложил, что в воздухе две группы штурмовиков, аэродром в удовлетворительном состоянии, горючее и боеприпасы есть. Мы стояли у КП полка, когда над аэродромом появилась шестёрка «Илов». Самолёты шли плотным



*Технический состав 235-го шап с инженером полка
Н.И. Чуйковым*

красивым строем в правом пеленге. «Виноградов», — с гордостью доложил Безденежных.

И.Н. Виноградова, одного из первых Героев Советского Союза корпуса, я знал хорошо. Знал я и всех ведущих корпуса, но многих молодых лётчиков я не знал, ещё меньше знал я технический состав корпуса. Знал инженеров дивизий и полков, знал отдельных техников, хорошо знал их большую работу по восстановлению и эксплуатации самолётов, но я редко вникал в вопросы организации технического обслуживания, и для меня было большой неожиданностью увидеть среди техников, мотористов, мастеров по вооружению большое количество женщин. Молодые девушки заправляли самолёты горючим, подвозили и подвешивали бомбы, пополняли боекомплекты пушек и пулемётов. Когда подготовка самолётов к повторному вылету была закончена, я попросил командира полка собрать весь технический состав части. Подошёл и представился старший инженер полка майор Николай Иванович Чуйков — родной брат легендарного героя Сталинградской битвы генерала Чуйкова. Инженер-майор Н.И. Чуйков — один из лучших инженеров в корпусе, он пользуется уважением и любовью подчинённого ему технического состава полка. Когда стали к нам подходить техни-



*Анна Незамаева устанавливает на крыло Ил-2
снаряды РС-82*

ки, мотористы, мастера по вооружению и другие младшие специалисты, я попросил, чтобы прибывающие докладывали занимаемую должность и фамилию.

Среди мужских фамилий и имён я слышал десятки женских имён и фамилий, большинству из них было по 18–20 лет. Надежда Рогова, Зинаида Курганская, Ульяна Бородина, Лидия Артюхова, Вера Дуванова, Анна Незамаева, Таисия Пахомова, Вера Скосырева и другие. Когда все собрались, я задал вопрос командиру полка подполковнику А.В. Безденежных: «Сколько в полку женщин?» Безденежных честно признался: «Не считал». Не ответили мне на этот вопрос и инженер полка Чуйков, и командир батальона аэродромного обслуживания. Мы все, до командира корпуса включительно, настолько свыклись с тем, что рядом с нами воюют наши жёны и дочери, что часто не различали пола подчинённых. Я рассказал собравшимся об обстановке на нашем фронте, об успехах соседних фронтов и успехах наших союзников в Западной Европе. Вопросов было много. Главные вопросы — когда кончится война и когда полк получит пополнение самолётами? Ни одного бытового вопроса, ни одной жалобы на трудности. Золотой народ. Мысли всех и каждого о победе над ненавистным врагом. С такими людьми можно преодолеть любые трудности, победить любого противника.

13.2.45. Хатван. Сегодня закончили ликвидацию окружённых войск в Будапеште. С 1.1.45 только в Будапеште взято в плен 138 000 солдат и офицеров противника, среди пленных генерал Пфедфер. В 20 часов 35 минут Москва салютовала нашему фронту из 324 орудий, такого салюта Москва не слышала со дня освобождения Киева. В приказе Верховного Главнокомандующего маршала Сталина о взятии Будапешта кроме меня отмечены все три командира дивизий корпуса — полковники В.Ф. Сапрыкин, Е.В. Клубуков, И.А. Семененко.



Вера Скосырева снаряжает авиабомбы взрывателями

Вчера было опубликовано коммюнике о результатах восьмидневных совещаний в Крыму. Сталин, Черчилль и Рузвельт ещё раз договорились по всем вопросам. Думаю, что Германия больше 2–3 месяцев не продержится, а во все дальнейшие мирные «проекты» я, откровенно говоря, мало верю. Нам мир крайне необходим, мы нападать ни на кого не будем, но и упускать уже завоёванное кровью миллионов советских людей и не использовать чрезвычайно благоприятную обстановку для нас, которая неизбежно возникнет как результат нашей великой победы, было бы не совсем умно. В данный момент мы едины с союзниками, поскольку всех объединяет стремление добить врага и восстановить мир, но это единство не может быть долговечным. Противоположные политические системы — антагонистические по своему существу, и наша дружба с новой Польшей, Болгарией, Югославией и другими странами Восточной Европы неизбежно приведёт нас к разрыву союза, а возможно, и к более серьёзным последствиям.

28.2.45. Хатван. Два дня при штабе 5-й воздушной армии проходила конференция по подведению итогов боевой работы. Присутствовали маршал авиации Г.А. Ворожейкин, генералы С.К. Горюнов, Н.Г. Селезнёв, В.В. Степичев, И.Д. Подгорный, В.И. Смирнов, А.Г. Руденко и все начальники штабов корпусов и командиры дивизий. Первый доклад «Путь 5-й воздушной армии от Кишинёва до Будапешта» сделал начальник штаба армии генерал-лейтенант авиации Н.Г. Селезнёв. Доклад получился серенький, докладчик ограничился перечислением операций, мероприятий и результатов. Почти не было в докладе анализа и обобщения опыта. Ни слова не было в докладе и об одном из главных вопросов, обеспечивающих боеспособность авиации, — о строительстве аэродромов. Удачнее выступили командир 3-го гвардейского штурмового корпуса генерал Степичев и командир 3-го гвардейского истребительного корпуса генерал Подгорный. Очень хорошо выступали командиры истребительных дивизий И.А. Тараненко и А.П. Юдаков. Интересным было выступление начальника отдела разведки 5 ВА полковника С.Д. Абалакина. От нашего корпуса выступал полковник Г.И. Яроцкий и командир истребительной дивизии полковник И.А. Семененко. За 1944 год авиация 5 ВА значительно подняла качество бомбометания и добилась хороших успехов в организации взаимодействия с наземными войсками. В своём выступлении маршал авиации Г.А. Ворожейкин, дав общую положительную оценку работе авиации армии, сказал немало лестных слов в адрес штурмовиков нашего корпуса, особо отметив работу корпуса по оказанию помощи войскам 3-го Украинского фронта по ликвидации прорыва немцев в районе озера Балатон.

За последние две недели на фронте не произошло ничего существенного. Аэродромы сейчас в размокшем состоянии, летаем ограниченно. Пополняем полки самолётами и лётчиками. Снег на полях уже растаял, и аэродромы медленно, но просыхают.

1.3.1945. Хатван. Сегодня на автобусе и двух грузовых автомашинах с лётчиками штурмовых дивизий ездил в Будапешт посмотреть результаты боевой работы штурмовиков. В Буде мы видели сотни разбитых и сожжённых

автомашин, орудий, танков. Трудно определить, что из этой немецкой техники уничтожено огнём с земли, а что — самолётами. Но мы нашли десятки безжизненных танков, прошитых противотанковыми бомбами сверху, — это бесспорно трофеи штурмовиков. В феврале окружённая в Буде группировка снабжалась немцами по воздуху. Небольшие самолёты производили взлёт и посадку на одной из площадей Буды и на набережной Дуная. Один из таких самолётов-снабженцев при неудачном заходе на посадку врезался в окно большого дома на седьмом этаже. Мотор и передняя часть самолёта были в доме, а крылья и хвост остались на стене перед окном. Лётчики сфотографировали эту редкую «посадку» самолёта. С высоты 529 открывается блестящий вид на Буду, на Дунай с прекрасными мостами и на прибрежную часть Пешта. Даже с расстояния 6–7 километров видны следы разрушений. Разрушены все мосты через Дунай, здание парламента, королевский дворец и все крупные здания. Особенно сильно разрушены здания, где немцы долго и упорно сопротивлялись. Больше всего пострадала Буда, и особенно район дворца. Можно сказать, что прибрежная полоса Буды шириной до километра полностью разрушена. В Пеште разрушений значительно меньше, и эта часть города довольно быстро может быть восстановлена. Везде заметна работа по очистке города, ремонтируют трамвай, железную дорогу и водопровод. Населения в городе довольно много. Между Будой и Пештом работают два понтонных моста, которые с трудом обеспечивают потребность в переправах через Дунай. Работ по восстановлению мостов через Дунай пока не ведётся.

С тех пор, когда мы воевали за освобождение Венгрии, прошло тридцать пять лет. За послевоенные годы я много раз был в Венгрии и Будапеште. Это были поездки с космонавтами и в составе делегаций ветеранов войны. Особенно запомнилась поездка в Венгрию с первым космонавтом планеты Юрием Алексеевичем Гагариным в августе 1961 года.

В Будапеште была ночь, когда передали сообщение, что первый космонавт Советского Союза приглашён в Венгрию и через несколько дней прибудет в республику. Эта весть моментально облетела всю страну. 750 тысяч открыток с

изображением героя, изданных к его приезду, были распроданы через несколько часов. Трудящиеся Венгрии от всего сердца радовались тому, что пионер космоса будет их гостем в день большого праздника — 20 августа Венгерская Народная Республика отмечала День Конституции. Трёхцветными национальными флагами украшен Будапешт. Ранним утром 19 августа 1961 года венгерские трудящиеся радостно и торжественно встретили первого советского космонавта, Героя Советского Союза майора Ю.А. Гагарина. Вместе с ним прибыли в Будапешт его жена Валентина Ивановна и младшая дочка Галочка. Медленно идут машины, заполненные цветами и эскортируемые мотоциклистами, мимо тесных рядов будапештцев. Радостные улыбки, горячие аплодисменты сопровождают советского героя на всём двадцатикилометровом пути. В эти торжественные минуты я был рядом с Гагариным и, слушая громкие приветствия и ликование трудящихся Будапешта, понимал, что народ Венгрии в лице Гагарина видит и благодарит весь советский народ, благодарит за обрётённую свободу, чтит память тех, кто в великих кровопролитных битвах не щадил своей жизни и победил. Лучше других это понимал сам Гагарин. Он неоднократно высказывал мысль о том, что полёт космонавта только завершает гигантский труд народа, что без победы Октябрьской революции, без победы над фашизмом, без успехов в строительстве социализма немыслимы и успехи советских людей в космосе.

Нескончаемы толпы ликующих людей. В первой открытой машине рядом с Гагариным ехал первый заместитель премьер-министра Правительства ВНР Дьюла Каллаи. Непрерывно раздаются возгласы: «Да здравствует Гагарин, да здравствует венгеро-советская дружба!» Около миллиона жителей венгерской столицы приветствовали Юрия Гагарина, выражали своё восхищение успехами советской науки и техники. Днём Юрия Гагарина и его супругу принял председатель Президиума Венгерской Народной Республики Иштван Доби. Состоялась встреча с первым секретарём ЦК ВСРП Яношем Кадаром.

В этот же день вечером будапештцы встретились с Юрием Гагариным на площади Героев. Над людским морем раз-

вевались советские и венгерские флаги, повсюду портреты советских «небесных братьев» Ю. Гагарина и Г. Титова. На многочисленных транспарантах — слова приветствия. Митинг открыл товарищ Дьюла Каллаи. Он рассказал об успехах Венгерской Народной Республики, о том, как венгерский и советский народы идут к светлому будущему, что только в лице Советского Союза и стран социалистического лагеря венгерские товарищи видят настоящих бескорыстных людей. Дьюла Каллаи и другие выступавшие венгерские товарищи благодарили Советские Вооружённые Силы за освобождение Венгрии от фашистской заразы.

С огромным интересом выслушали собравшиеся Юрия Гагарина. На этот раз он рассказывал не только о своём полёте, но и о суточном полёте Германа Титова, о перспективах освоения космоса. Трудящиеся Будапешта преподнесли советскому космонавту герб Венгерской Народной Республики. По решению Президиума ВНР первый в мире лётчик-космонавт Ю.А. Гагарин был награждён орденом Знамени Венгерской Народной Республики 1-й степени с бриллиантами. Во время пребывания в ВНР майор Гагарин встречался с солдатами, офицерами и генералами венгерской армии, с трудящимися заводов и фабрик. Всё, чем богаты, всё самое новое, передовое показали герою космоса рабочие Будапешта. Юрий Гагарин с интересом наблюдал за работой фрезеровщиков, шлифовальщиков, сборщиков. После осмотра цехов одного из заводов Юрий Гагарин выступил перед рабочими на митинге. «Я очень рад встрече с вами, — заявил космонавт, — и выражаю сердечную благодарность за возможность ознакомиться с работой вашего предприятия. Разрешите мне передать вам горячий привет от рабочих Советского Союза, чьими руками были сделаны замечательные космические корабли «Восток-1» и «Восток-2». Приезд первого космонавта стал праздником и для венгерских школьников. Они оставили свои парты, чтобы увидеть того, с кого они хотят брать пример. Венгерские дети активно изучали русский язык, и в руках у них были самодельные плакаты, вызывающие добрую улыбку космонавта: «Мы хотим побывать на Луне», «До встречи на Марсе», «Дружба», «Москва — Будапешт».

В течение трёх дней пребывания первого космонавта мира в Венгрии вся страна жила этим событием. Центральные венгерские газеты называли поездку Гагарина по стране «триумфальной», незабываемой. В один из этих очень напряжённых дней мы выбрали часок и с группой венгерских товарищей совершили интересную прогулку на пароходе по Дунаю. Надо ли говорить о том, как красивы Буда и Пешт с реки, как красивы висячие будапештские мосты над Дунаем. Гагарин и его жена видели всё это впервые, а я не стал им портить приятное впечатление рассказами о том, каким я видел Будапешт шестнадцать лет назад. Побывали мы и в Буде. С горы, на которой установлен величественный памятник советским воинам — освободителям Венгрии, Будапешт как на ладони. А о прошедшем через этот красавец город урагане войны напоминал только очень длинный перечень фамилий советских солдат и офицеров, погибших в борьбе за освобождение Венгрии. Фамилий было много, и только я твёрдо знал, что погибших было в сотни раз больше. Только в боях за Будапешт погибли 26 лётчиков и 31 воздушный стрелок 5-го штурмового авиационного корпуса. Среди погибших был и Герой Советского Союза командир эскадрильи 235-го штурмового авиационного полка майор Иван Лазаревич Могильчак. Имя его золотыми буквами сверкает на самой высокой точке Будапешта, перед его памятью и памятью всех погибших в войне советских людей склонил голову первый космонавт мира майор Юрий Алексеевич Гагарин.

11

В небе Чехословакии

Будапешт пал, Венгрия почти полностью очищена от врага. Основные усилия 2-го Украинского фронта переклюкались на освобождение Чехословакии и Австрии. Трудные бои продолжались, наступление давалось нелегко. Фашисты оказывали упорное сопротивление. И не только сопротивление. Разведка установила, что немецко-фашист-

ское командование после потери Будапешта создало в районе озера Балатон крупную группировку войск, в которую вошла и снятая с Западного фронта 6-я танковая армия. 6 марта 1945 года гитлеровцы перешли в контрнаступление. 10 дней продолжались яростные бои. Наши войска обескровили врага и силами 2-го и 3-го Украинских фронтов 16 марта сами перешли в наступление на Венском направлении. Вот несколько дневниковых записей тех дней.

9.3.45. Хатван. С 9 до 20 часов проводил лётно-тактическую конференцию. Присутствовали командиры и начальники штабов дивизий и полков, командиры эскадрилий, Герои Советского Союза, ведущие групп. В основном обсуждали четыре доклада: «Действия авиации в горно-лесистой местности», «Борьба авиации с зенитной артиллерией», «Огневое взаимодействие штурмовиков с истребителями», «Управление авиацией над полем боя». Очень хорошо выступали командиры штурмовых полков Б.И. Ковшиков и А.И. Киреев, командир истребительного полка Я.М. Поздняков. Много ценных практических предложений высказали ведущие групп: Прощаев, Казаков, Денисенко, Лядский, Шмиголь, Якурнов, Береговой, Павленко.

Несколько дней тому назад наступило резкое похолодание, выпал снег и ещё не растаял. Для Венгрии холодный март — явление исключительное, местные жители не помнят такой холодной весны. Аэродромы уже почти подсохли. Полки получили пополнение самолётами и лётчиками. Сегодня в корпусе около трёхсот боевых самолётов. Несколько дней как прилетели из Алатыря 13 самолётов По-2. Аркадий рассказывал много интересных эпизодов из этого большого перелёта и очень хвалил командира эскадрильи майора Трофимова и своего техника самолёта Володю Мухина. На правом фланге фронта идёт небольшое продвижение наших войск. За взятие Банска-Штьявницы 7 марта лётчики корпуса отмечены в приказе Сталина. Это 23-я благодарность лётчикам 5 шак в приказах Верховного Главнокомандующего.

17.3.45. Хатван. Сегодня началось наступление правого крыла 3-го Украинского фронта и 46-й армии нашего фронта. Главный удар наносится в районе западнее и юго-западнее Чаквара. Мне поставлена задача содействовать войскам

46-й армии в выходе на Дунай восточнее Комарно. По просьбе командующего 46-й армией основные усилия штурмовиков сосредотачиваем на участке наступления 2-го гвардейского механизированного корпуса. В 4.00 я выехал из Хатвана на «виллисе» и только около 8 часов разыскал в 2 километрах восточнее Чаквара командира корпуса генерал-лейтенанта К.В. Свиридова. Дороги оказались очень тяжёлыми, мосты ещё не восстановлены, много трудных объектов, все дороги забиты нашими войсками. Я пожалел, что на этот раз променял мой верный По-2 на автомобиль. С генералом Свиридовым мы уточнили обстановку и задачи корпуса, договорились о целях для штурмовиков и о прикрытии истребителями основных сил корпуса. В первую половину дня усилия пехоты, артиллерии и авиации сосредоточены на захвате плацдарма на западном берегу реки Алтал. К 13.00 плацдарм захвачен, и механизированный корпус начинает втягиваться в образовавшуюся брешь. К этому времени лётчики корпуса произвели более трёхсот вылетов и более двухсот из них — штурмовиками. Отступая, противник разрушал все переправы, мосты, наделал много завалов, отдельные участки минировал — делал всё, чтобы задержать продвижение наших войск. На дорогах — большие пробки. Усиленно работают «фоккера». ФВ-190 ходят парами, четвёрками и большими группами. В одной из групп я насчитал 26 самолётов. Других типов самолётов противника нет. «Фокке-вульфы» приходят с бомбами, в 2–3 захода сбрасывают бомбы на наши войска, после чего выполняют функции истребителей и охотятся за нашими штурмовиками. Одним из налётов «фоккера» вывели из строя три танка и более десятка автомашин с пехотой. Свиридов просит усилить прикрытие с воздуха, но я уже до его звонка приказал командире 331-й истребительной дивизии полковнику И.А. Семенову непрерывно иметь над частями 2-го гвардейского механизированного корпуса 15–20 истребителей и особенно внимательно прикрывать переправы и скопления наших войск на дорогах.

В тот день мне удалось наблюдать два воздушных боя наших истребителей с «фокке-вульфами». Две наших восьмёрки истребителей барражировали, прикрывая войска

2-го гвардейского механизированного корпуса, в пределах видимости с моего ПКП. Ввиду большой активности авиации противника мы значительно усилили наблюдение за воздухом и помогали нашим истребителям перехватывать «фоккеров», когда они были ещё с бомбами. Одну из групп истребителей возглавлял командир эскадрильи капитан М.Я. Стороженко, другую — капитан П.А. Вернигора. Оба — отличные лётчики и опытные командиры эскадрилий. Сегодня все лётчики-истребители 331-й истребительной авиационной дивизии работали с особым усердием; им не так часто приходилось выполнять основную обязанность истребителей — искать и сбивать самолёты врага. Истребительная дивизия штурмового авиационного корпуса имела основную задачу — прикрывать непосредственным сопровождением группы штурмовиков, им запрещалось отрываться от штурмовиков и ввязываться без особой необходимости в воздушные бои. Пожалуй, для истребителей сопровождение штурмовиков — самая трудная, тяжёлая работа. Тяжёлая, опасная, но черновая и «неэффективная» работа. Главное, что характеризовало лётчика-истребителя — количество сбитых им самолётов противника. А как их собьёшь, если ходишь за штурмовиками, как на верёвочке? Обе группы чётко соблюдали боевой порядок и были эшелонированы по высоте от 800 метров до 3 тысяч.

В 14 часов 15 минут старший лейтенант Василий Проскуров доложил мне, что видит группу самолётов противника. В это время все наши истребители подходили к ПКП с курсом на запад. Я передал Стороженко, что на высоте около двух тысяч метров, в удалении от него на 8–10 километров и со встречным курсом подходят 12 «фоккеров». «Вижу, — ответил Стороженко, — я буду атаковать сверху, с хвоста, набираю высоту, 21-му (Вернигора) атаковать снизу, в лоб», — услышал я чёткие команды Стороженко. В 2–3 километрах западнее нас мы наблюдали лобовую атаку наших истребителей, атака была внезапной, но малоэффективной: загорелся один «фоккер». Но вот почти над нами мы увидели атаку восьмёрки Стороженко — на большой скорости сверху, в хвост атаковали «Яки» «фоккеров». Было хорошо видно и слышно, как наши истребители от-

крывали огонь по врагу с дистанции 50–80 метров. Одновременно загорелось четыре «фоккера», противник сбросил бомбы бесприцельно, весь строй его рассыпался, отдельными самолётами с крутым пикированием уходили на запад самолёты врага. В этом бою было сбито шесть самолётов противника, один из них упал в километре от нас, а лётчик, выпрыгнувший из самолёта, приземлился на парашюте всего в ста метрах от нас и был взят в плен двумя нашими солдатами во главе со старшим лейтенантом Проскуровым. В этот день корпус произвёл более пятисот боевых вылетов, сбил 7 самолётов противника и потерял двух штурмовиков и одного истребителя. Это был один из лучших дней боевой работы наших истребителей. Поздно вечером я передал приказание начальнику штаба 331-й истребительной авиадивизии полковнику М.В. Афанасьеву представить к наградам отличившихся лётчиков.

18.3.45. *Хатван. 2-й гвардейский механизированный корпус продвигается успешно, по 3–4 раза в день меняем место ПКП. Главные усилия штурмовиков направлены на уничтожение резервов, подходящих из Дьер и Комарно на юг и восток. Ежечасно просматриваю это направление разведчиками. Основная масса резервов идёт с Дьер на восток и юго-восток, за день наблюдали до 60 танков и 800 автомашин. Все цели многократно обработаны штурмовиками. Сегодня мои штурмовики чуть не угробили мой ПКП. Вот как это произошло. Около 13 часов генерал Свиридов менял место своего КП, через полчаса тронулся в путь и мой ПКП. Перед тем, как прекратить связь, я убедился, что в воздухе нет штурмовиков, и приказал, чтобы очередная группа появилась над нами не раньше 15.00 с целью нанести удар по скоплению войск противника в 8 километрах на запад от ПКП на узкой дороге, проложенной через болото. Когда я около 13 часов отдавал этот приказ, была полная уверенность, что к прилёту штурмовиков пробка из войск врага в этом месте ещё не рассосётся, но противник так торопился проскочить опасное место, что за два часа обстановка коренным образом изменилась. Преследуя отступающего противника, наши танки, орудия и пехота, преодолевая болото, так забила узкую дорогу, что там яблоку упасть не нашлось*

бы свободного места. Когда около трёх часов я подъехал со своими рациями к восточному берегу болота, у меня мурашки побежали по спине: я знал, что с минуты на минуту прилетят штурмовики и, точно выполняя мой приказ... будут бить по своим войскам в 500 метрах от моего ПКП.

Генерал Свиридов и его начальник штаба были на дороге в гуще войск и пытались рассосать пробку. Как только на моей рации для связи с самолётами поставили антенну, свернув с дороги, я сразу же взялся за микрофон и пытаюсь установить связь со штурмовиками. Я знал, что первую группу ведёт капитан И.Ф. Якурнов, и методично передавал в воздух открытым текстом: «Якурнов. Я — Кама, запрещаю работать... Запрещаю... Запрещаю. Я — Кама». Якурнов молчал! Точно в 15.10 прямо над моей головой выскочила с набором высоты восьмёрка «Илов». Я услышал команду Якурнова: «Атакую! За мной!» В тот момент, когда самолёт ведущего уже был в точке начала пикирования, я успел передать: «Якурнов! Запрещаю атаку, уходите, под вами свои, свои, уходите. Я — Каманин». Несколько секунд самолёт ведущего ещё пикировал, через полминуты могло произойти непоправимое: сотни бомб посыпались бы на головы наших солдат. Но... ведущий резко взмыл, и я услышал голос Якурнова: «Свои, свои, запрещаю атаку, за мной!» С бьющимся сердцем следил я за каждым самолётом: сбросят бомбы или услышат команду ведущего, поймут его манёвр? Поняли! Не упала ни одна бомба, не прогремел ни один выстрел! Через минуту я установил связь с Якурновым и направил его группу подальше на запад. И не утерпел, спросил, слышал ли он мои команды «запрещаю работать, свои!» «Да, слышал, за секунду до того, как нажать бомбосбрасыватель», — ответил Якурнов.

Противник оказывает штурмовикам необычно сильное сопротивление с земли и истребителями. Истребителей противника и огня зенитной артиллерии значительно больше, чем в любой предшествующей операции на территории Венгрии. Погода вполне благоприятствует работе авиации обеих сторон. Много воздушных боёв. За два дня произвели 380 вылетов штурмовиками и 330 истребителями. Потеряли пять экипажей, в их числе — три капитана: Герой Со-

ветского Союза С.И. Рябов, И.М. Николаев и М.К. Чекурин¹. Командующий 46-й армией и генерал Свиридов прислали лётчикам очень тёплые отзывы об их боевой работе.

20.3.45. Хатван. Операция, в основном, закончена, 46-я армия и 2 гвардейский МК вышли на Дунай в 10 километрах восточнее Комарно и тем самым отрезали путь отхода на запад Эстергомской группировке противника. 6-я танковая армия -- в 10 километрах от северного берега озера Балатон. Опасаясь, что нам удастся создать новый большой «котёл», противник спешно отвёл свои войска с восточного берега озера Балатон. Таким образом, главная цель наступления — уничтожить эстергомскую и балатонскую группы войск противника не выполнена, части войск удалось отойти. Но задача очищения территории и выхода наших войск на меридиан Комарно — озеро Балатон полностью выполнена. Противник продолжает активно работать «фоккерами». В предстоящих боях нужно усилить все средства ПВО аэродромов, а сами аэродромы, расположенные ближе 50–60 километров от линии фронта, без особой надобности не занимать. В ближайшие дни должна начаться операция севернее Дуная. Корпус будет взаимодействовать с 53-й армией. Принимаю все меры, чтобы через день-два перебазировать полки в район Шахи, Ромхань. Семь аэродромов в этом районе уже готовы.

24.3.45. Хатван. Сегодня большой надобности в боевых полётах не было. Сделали всего 32 вылета на разведку. Весь день провёл в штабе корпуса. Провели конференцию инженерно-технического состава. Главный инженер корпуса генерал-майор ИАС Григорий Петрович Лешуков сделал доклад «О материально-техническом обеспечении боевой работы корпуса». На конференции присутствовали все инженеры и старшие техники эскадрилий. От батальонов аэродромного обслуживания присутствовали все командиры подразделений. Докладчик обратил особое внимание на сроки ремонта самолётов и время и качество подготовки самолётов к повторному вылету. Большинство штурмовых полков готовят

¹ С.И. Рябов и М.К. Чекурин остались живы и после Победы вернулись из плена.

группы к повторным вылетам за 50–60 минут, а истребительные полки — за 30 минут. Но по данным за последние два месяца текущего года 91 гшп готовит повторные вылеты за 40 минут, а технический состав 235 шп (инженер полка майор Н.И. Чуйков) — укладывается в 35 минут. Вопрос о времени на подготовку повторных вылетов имеет самое прямое влияние на боеспособность полков. Чем меньше этого времени затрачивает технический состав, тем больше боевых вылетов сделает полк за день. В среднем по корпусу за первые месяцы 1945 года на каждый исправный самолёт произведён 121 вылет. А в 235 шп — 142, в 122 шп — 137. Было немало случаев, когда один и тот же самолёт поднимался в бой по 4–5 раз. Это было, как правило, в дни напряжённых боёв и когда число самолётов в полках снижалось до 50% штатного состава самолётов.

Особенно большую работу выполнил инженерно-технический состав корпуса по ремонту и восстановлению самолётов. Было очень много случаев, когда самолёты возвращались на аэродром, имея по 300–400 и до 500 пробоин. Такие самолёты немедленно ставились в ремонт, и нередко они восстанавливались за одну ночь и утром вновь летели в бой. За два года, с апреля 1943 по апрель 1945 года, силами технического состава полков и полевыми авиаремонтными мастерскими отремонтировано 16 080 самолётов, 2491 мотор с общей затратой более 719 тысяч человеко-часов. По видам ремонта выполнено:

восстановительный — 35

аварийный — 372

текущий — 3297

мелкий — 12 436

Всего — 16 080.

Очень хорошо работали в дивизиях ПАРМ-1, много и хорошо помогали нам прикомандированные к корпусу ПАРБ-17 (начальник инженер-майор Ф.И. Коваленко), ПАРМ-3 № 794 (начальник инженер-капитан И.П. Скворцов) и ПАРМ-3 № 285 (начальник инженер-капитан М.А. Юркевич). Очень большую работу проделали аварийно-спасательные команды дивизий. Они отыскивали вынужденно севшие и даже упавшие самолёты, определя-

ли возможность их восстановления и ремонта на месте. Те самолёты, ремонт которых был невозможен, разбирались на запасные части. Самолёты, требующие аварийного ремонта, эвакуировались в ПАРМ-6. Часть самолётов восстанавливалась на месте. За два года на местах вынужденных посадок силами техсостава полков отремонтировано 211 самолётов Ил-2 и 38 самолётов-истребителей. Эти самолёты, как правило, взлетали с мест вынужденных посадок и возвращались на свой аэродром.

28.3.45. *Вадкерт (55 километров севернее Будапешта). Вчера штаб полностью перебазировался в Вадкерт. Штаб 264 шад, 235 и 451 полки — аэродром Вадкерт, 91 и 513 полки — аэродром Харпач, 179 полк — аэродром Терешки, штаб 4 гшад, 92 и 122 полки — аэродром Левице; 90 и 809 полки — на аэродроме Ромхань. В ближайшие дни мы покидаем Венгрию, и корпус полностью переходит на территорию Чехословакии на аэродромный узел Левице. 24 марта началось наступление 7-й гвардейской армии генерал-полковника М.С. Шумилова, 53-й армии генерал-лейтенанта И.М. Маннагарова и конно-механизированной группы генерал-лейтенанта И.А. Плиева. За четыре дня наступления удалось форсировать реку Грон на участке в 80 километров, реку Нитра — на фронте более 40 километров и занять города: Нове-Замки, Шурани, Врабле, Теков и Шарлучи. Авиация противника оказывает слабое сопротивление. Сегодня за весь день видел пар шесть истребителей «фокке-вульф». За четыре дня произвели более 1300 вылетов. Потеряли всего два самолёта. Крупных целей нет. Огонь с земли слабый. 26 марта на КП командующего 53-й армией генерала Маннагарова, где был и мой ПКП, присутствовали маршалы: С.К. Тимошенко, Р.Я. Малиновский, Г.А. Ворожейкин. Малиновский, увидев меня, сказал: «Товарищ Каманин, передайте лётчикам — хорошо воюют, молодцы!» К этой оценке присоединились Тимошенко и Ворожейкин. Сегодня вечером я передал в полки благодарность сразу трёх маршалов. За последние несколько дней корпус и дивизии три раза отмечались в приказах маршала Сталина.*

30.3.45. *Левице (Чехословакия). Войска 3-го Украинского фронта подходят к последнему венгерскому городу Шапрон*

(70 километров южнее Вены). Войска нашего фронта заняли Комарно, Нитру и форсировали реку Ваг между населёнными пунктами Шалья и Недед. Сопротивление противника с земли слабое, а в воздухе почти отсутствует. Принимаю меры, чтобы не отстать от стремительно наступающих наземных армий. Штаб корпуса разместился в Левице. Штаб 4 гшад, 90 и 122 полки — Левице; штаб 264 шад, 235 и 451 полки — Варад Северный; 91 и 513 полки — Варад Южный; штаб 331 иад, 179 и 92 полки — аэродром Шандорхалма; 809 шап — аэродром Шахи. Город Левице в момент наступления немцев на наш Загронский плацдарм был полностью эвакуирован. Сейчас жители города возвращаются в свои квартиры. Разрушений в городе немного. Наши войска, как правило, обходят населённые пункты, их стремительное наступление не даёт немцам время на осуществление подготовленных взрывов и разрушений крупных объектов. За март корпус понёс значительные потери — в 3800 вылетов потеряли 23 экипажа. Надо признать, что в первые дни операции, особенно южнее Дуная, противник оказывал нам значительное сопротивление и с земли, и с воздуха.

2.4.45. Левице. Сегодня с полковником Кувшинниковым провели большое совещание заместителей командиров частей и подразделений по политической части, секретарей партийных и комсомольских организаций. Присутствуют начальники политотделов дивизий: 4 гшад — подполковник Д.А. Мисюров, 264 шад — подполковник С.Ф. Пархоменко, 331 иад — подполковник Б.П. Казаринов. Николай Яковлевич Кувшинников в обстоятельном докладе хорошо осветил все стороны партийно-политической и комсомольской работы в корпусе. Во всех частях и подразделениях активно работают партийные и комсомольские организации. Среди лётчиков 63% коммунистов, все остальные — комсомольцы. В лётных частях коммунисты составляют от 18 до 22% личного состава, а в батальонах аэродромного обслуживания — от 7 до 9%. Только за 1944 год ряды коммунистов корпуса выросли на 402 человека. В комсомольских организациях корпуса состоят более 72% молодых солдат и офицеров. Политотделами один раз в месяц проводились семинары, на которых парторги и комсорги учились практике руковод-

ства партийными и комсомольскими организациями частей, формам и методам политического обеспечения боевой работы. В управлении корпуса, дивизиях и полках работали офицерские клубы. В 1944 году заметно вырос партийный и комсомольский актив. Повысилась активность коммунистов в частях и подразделениях. Образцы руководства партийно-политической работой показали такие командиры эскадрилий, как капитан Румянцев, майоры Зудилов, Штыков, Кузин и другие.

Каждый лётный день на всех аэродромах выпускались боевые листки и бюллетени, в которых отмечались лучшие образцы боевой работы лётчиков, воздушных стрелков и технического состава. Так, например, в одном из бюллетеней сообщалось, что за девять месяцев старший лейтенант В.Н. Молодчиков совершил 100 боевых вылетов, из них 71 — ведущим группы. Молодчиков лично уничтожил 12 танков, а его группа подожгла и уничтожила 94 танка, сотни автомашин и много другой военной техники противника. За боевую работу В.Н. Молодчиков награждён тремя орденами и представлен к званию Героя Советского Союза. Вторым пример: лётчик лейтенант Жулов и воздушный стрелок Клочков летали на разведку, обнаружили 70 танков противника, на обратном пути их атаковали несколько пар истребителей противника. В воздушном бою Жулов сбил одного «фокке-вульфа», а его воздушный стрелок сержант Клочков сбил второго. Самолёт, сбитый Клочковым, упал на нашей территории, наземные войска подтвердили успех молодого воздушного стрелка. Самолёт Жулова пришёл на свой аэродром, весь изрешечённый пулями и осколками снарядов. Жулов мастерски посадил израненный самолёт. Эти и другие примеры мужества, бесстрашия и большого военного и лётного мастерства нашего лётного состава освещались также на разборах и в беседах.

В нелётные дни, в перерывах между вылетами и вечерами проводились доклады, лекции, киносеансы и выступления коллектива самодеятельности. Так, только за три месяца 1945 года проведено 430 докладов, 183 лекции, 148 киносеансов. Во всех полках, батальонах аэродромного обслуживания активно работали коллективы художественной само-

деятельности, они провели 59 вечеров. В обсуждении доклада полковника Кувшинникова приняли участие 17 человек. Много примеров героической боевой работы лётного состава привёл начальник политотдела 4 гшад подполковник Д.А. Мисюров. Начальник политотдела 331 иад подполковник Б.П. Казаринов поделился с присутствующими опытом еженедельного проведения разборов хода партийно-политического обеспечения боевых полётов. Он очень высоко оценил работу заместите-



Начальник политотдела
264-й шад подполковник
С.Ф. Пархоменко

ля командира 179-го истребительного полка по политической части майора Корнилова. В полку за последний год не было ни одного тяжёлого происшествия по вине личного состава, окрепла дисциплина, в три раза возросло количество боевых вылетов на каждый потерянный самолёт. Много полезного и нового в партийно-политической и комсомольской работе в эскадрильях осветили в своих выступлениях майоры Гурченко, Кривошеев, Гвоздюк.

Удачным и поучительным было выступление начальника политотдела 264 шад подполковника С.Ф. Пархоменко. Он обратил внимание участников совещания на необходимость усиления работы среди воздушных стрелков. Пархоменко справедливо заметил, что все звенья партийно-политического аппарата уделяют достаточное внимание работе лётчиков, что эту работу нужно и дальше развивать и углублять, но одновременно больше надо вникать и в работу воздушных стрелков. Воздушные стрелки 264 шад за 1944 год сбили 32 истребителя противника. Воздушные стрелки, после истребителей прикрытия, основная сила обороны групп штурмовиков от атак истребителей противника. Воздуш-

ные стрелки спасают нам сотни жизней лётчиков и сотни самолётов. Воздушные стрелки — молодые сержанты, и в ряде случаев они недостаточно подготовлены. Пархоменко высказался за усиление специальной подготовки стрелков и за обязательные для всех воздушных стрелков ежемесячные тренировочные стрельбы по конусам.

Подполковник С.Ф. Пархоменко назвал несколько фамилий лучших воздушных стрелков дивизии, в том числе он очень тепло говорил о молодом коммунисте — секретаре комсомольской организации 809-го полка старшем лейтенанте Н.С. Иголкине. Николай Иголкин — очень активный комсомолец, он больше года летает воздушным стрелком, любит свою специальность и гордится ею. За успехи в боевой работе старший лейтенант Н.С. Иголкин награждён двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды. Когда Иголкина избирали секретарём комсомольской организации полка, он просил только об одном — разрешить ему продолжать летать воздушным стрелком. Такое разрешение он получил и, уже работая секретарём комсомольской организации, произвёл более 30 вылетов в бой.

Совещание было очень полезным для всех его участников. Было оно полезным и для меня. Я встречался, слушал, советовался с людьми, которые каждый день, в гуще лётчиков, стрелков, техников, мотористов и солдат, доносили до сознания каждого бойца необходимость максимального напряжения всех нравственных и физических сил в бою с коварным врагом. Жалел я только об одном: редко удавалось нам собирать такие совещания.

4.4.45. Левице. Сегодня войска фронта взяли столицу Словакии — город Братиславу. Уже больше месяца мы бьём немцев на территории Чехословакии. В боях за Братиславу участвовали все полки корпуса, но больше других полков на этом направлении воевали 91-й гвардейский, 235-й и 122-й полки. Войска 3-го Украинского фронта всего в 15–20 километрах южнее Вены. На Западном фронте союзники окружили Рур, подошли к городам Кассель и Вюрцбург и продолжают успешно двигаться на восток. Судя по слабости сопротивления немцев на Западном фронте, можно предполагать, что Гитлер больше «доверяет» нашим союзникам,

чем нам. Если события и дальше будут развиваться в том же духе, то союзники раньше нас подойдут к Берлину и займут почти всю Германию. На Венском направлении сопротивление немцев слабое, нас больше задерживают горы и переправы через реки, чем противник. Корпус обеспечивает успех Венской операции с севера. Ежедневно ведём разведку и частью сил поддерживаем наступающие на Вену войска. Главные усилия корпуса направлены на помощь 53-й армии и конно-механизированной группе генерала Плиева, наступающим в общем направлении на Брно. Первые четыре дня апреля работаем без потерь. Произвели 1273 боевых вылета и не потеряли ни одного самолёта. Полное наше господство в воздухе. Сегодня я за весь день пребывания на ПКП видел только четыре одиночных самолёта противника. Новый аэродромный узел для корпуса готовим в районе Трнава. Корпус пополнился самолётами и лётчиками до полного штатного состава (350 самолётов). Горючее и боеприпасы есть. Погода хорошая. Могли бы давать до тысячи вылетов в день, но такого боевого напряжения пока не требуется.

7.4.45. Трнава. Корпус в полном составе перебазировался на Трнавский аэроузел. Противник на реке Морава оказывает упорное сопротивление. 53-я армия и КМГ генерала Плиева за последние 2–3 дня имеют незначительные успехи. 7-й и 46-й армиям удалось форсировать Мораву и выйти на линию Вена — Штрассхоф. Войска 3-го Украинского фронта ведут бои за западные и южные окраины Вены. В воздухе сопротивления нет. Огонь с земли слабый, за первые семь дней апреля потерь нет. Погода все дни стоит летняя, делаем всего 250–300 вылетов в день. Мой передовой командный пункт рядом с КП командующего 53-й армией генерала Манагарова, у генерала Плиева — ПКП командира 4-й гвардейской авиационной штурмовой дивизии полковника В.Ф. Сапрыкина. Мой ПКП разместился на том самом месте, где 140 лет назад произошло Аустерлицкое сражение войск Наполеона с русскими войсками под руководством М.И. Кутузова. Это сражение великолепно описано в романе «Война и мир» нашего великого писателя Льва Николаевича Толстого. Картины прошедшего здесь сражения часто возникали в памяти, о них напоминали названия населённых

пунктов и небольшой памятник-музей, выстроенный на самой высокой точке поля, где был наблюдательный пункт Наполеона. Но мне это поле запомнилось на всю жизнь не столько историческим сражением, а тяжелейшим для нас происшествием. Вот как это произошло. В 12.30 к ПКП подошла восьмёрка Героя Советского Союза, гвардии майора Владимира Николаевича Молодчикова. Ведущий доложил свою цель — артиллерийские позиции и небольшое скопление автомашин в 2–3 километрах от нашего переднего края. По этой цели уже отработали две предыдущие группы наших штурмовиков, и на обратном маршруте ведущие доложили, что цель уничтожена. А у меня были данные разведки о том, что в глубине обороны противника, километрах в двенадцати от переднего края, есть значительное скопление автомашин, танков и живой силы противника. Я приказал Молодчикову уничтожить эту цель. Капитан понял задачу и повёл свою восьмёрку штурмовиков выполнять приказ. Через минуту группа Молодчикова пересекла линию фронта и скрылась за покрытой лесом возвышенностью. И больше никто из нас, работавших на ПКП, самолётов из группы Молодчикова не видел и не слышал. Обычно все группы, возвращаясь с задания, докладывают о результатах работы и данные разведки. Прошло время возвращения, группы Молодчикова не было. Запросили аэродром. Нам ответили: предельное время пребывания самолётов в воздухе вышло, но ни один самолёт из группы Молодчикова не возвратился. Все мы — лётчики, командиры начали уже привыкать к нашему полному господству в воздухе. За первые семь дней апреля корпус произвёл более 2000 боевых вылетов и не потерял ни одного самолёта. И вдруг с боевого задания не вернулась целая восьмёрка штурмовиков, и это в апреле 1945 года, такое редко случалось даже в первые дни войны, когда в воздухе господствовали фашистские самолёты. Не верилось. Теплилась надежда: заблудились, сели на чужой аэродром, вынужденно сели в поле. Запросили все аэродромы фронта. Прошла тревожная ночь. О группе Молодчикова — ни звука.

12.4.45. Трнава. Сегодня корпус отмечен в двух приказах маршала Сталина — за Вену и Годонин. Умер Рузвельт. Сообщение о его смерти получили сегодня во второй половине

дня. Рано умер старик, не успев закончить войну и организовать послевоенный мир. Мир после этой большой войны будет не более устойчив, чем он был перед войной. И такие опытные и дальновидные руководители, как президент США Рузвельт, могли бы играть положительную роль в предотвращении новых войн. Смерть Рузвельта неизбежно отрицательно скажется на наших отношениях с Америкой и на крепости послевоенного сотрудничества. На фронтах маршалов Конева, Жукова и Рокоссовского последнее время существенных изменений нет. Взят Данциг, Кёнигсберг и полностью очищены тылы наших войск от блуждающих «котлов». Союзники продвигаются успешно и уже вышли на реку Эльба. Война может кончиться в ближайшие дни и больше месяца никак не протянет.

Вчера на мой ПКП на Аустерлицком поле совершенно неожиданно явился майор Молодчиков. Он рассказал следующее: «В узкой извилистой долине я обнаружил очень большую колонну автомашин, танков, орудий. При подходе к цели встретили сильнейший зенитный огонь, два самолёта были сбиты. Я решил всё же сделать второй заход, чтобы сбросить оставшиеся бомбы и обстрелять цель из пушек и реактивными снарядами. Подал команду: «За мной, на второй заход!» Успел сбросить бомбы и расстрелял весь боекомплект пушек и реактивных снарядов. На выходе из атаки был убит воздушный стрелок, один снаряд попал в мотор, мотор загорелся, но ещё тянул, я с набором высоты стал разворачиваться в сторону своих войск. В конце разворота второй снаряд попал в левую часть мотора, мотор очень резко затрясло, тяга упала. В это время я был на высоте метров двести, подо мной был пологий склон горы, поросшей молодым смешанным лесом. Выбрал полосу, где деревья помоложе, и приземлил самолёт. Самолёт при посадке разрушился, я получил сильные ушибы. Стрелок был мёртв. Два дня я пробирался по лесу к своим. На третий день я услышал невдалеке русскую речь, убедившись, что рядом свои, я вышел к ним. Это была одна из передовых частей конно-механизированной группы Плиева. Командир полка помог мне добраться до вашего ПКП». Майор еле держался на ногах, я не стал его расспрашивать о судьбе остальных экипажей,

решив завтра заняться этим более обстоятельно, и отправил его самолётом По-2 в полк.

14.4.45. Трнава. Сегодня провёл совещание командиров дивизий, полков и батальонов аэродромного обслуживания. Присутствует начальник 10-го Района аэродромного базирования полковник Ф.И. Барашков и офицеры его штаба. Обсуждали итоги работы батальонов РАБа по обслуживанию боевой работы полков. В целом, 10 РАБ с обеспечением боевой работы 5 шак справился хорошо. Лучшие других работают батальоны аэродромного обслуживания: 65-й — подполковника Н.Н. Минина, 82-й — майора А.П. Янютина и 56-й — подполковника А.Н. Михайлова. Хуже других работали 37, 512 и 171 БАО. Командиры полков в своих выступлениях отметили большую работу личного состава батальонов по обеспечению боевых вылетов, обратили внимание на недостаточное количество автотранспорта и как следствие этого — недостатки в бытовом обслуживании личного состава и особенно технического (общеежития, столовые, бани). По результатам совещания решили подготовить обстоятельный письменный доклад командующему 5 ВА и заместителю начальника Военно-Воздушных сил по тылу о недостатках тылового обеспечения авиационных корпусов резерва Верховного Главнокомандования. В докладе отмечается, что основные недостатки тылового обслуживания можно ликвидировать увеличением штатного количества автомобилей в БАО и укреплении батальонов аэродромного строительства.

9.5.45. Трнава. Почти месяц не писал в дневник. 16 апреля началось наступление войск 1-го Белорусского фронта под командованием маршала Жукова и войск 1-го Украинского фронта во главе с маршалом Коневым. Цель операции — уничтожить берлинскую группировку немцев и овладеть Берлином. Наступление обоих фронтов развивалось успешно. В самом Берлине шли длительные ожесточённые бои за каждый дом, и всё-таки враг был сломен. К 15 часам 2 мая сопротивление гитлеровцев в Берлине прекратилось. Остатки берлинского гарнизона сдались в плен общим количеством более 70 тысяч человек, не считая раненых. 2 мая 1945 года стало днём великого торжества советского наро-

да, его Вооружённых Сил, днём торжества свободолюбивых народов планеты. Берлин капитулировал. Но немецкие войска в Чехословакии продолжали сопротивляться. На 9 мая было назначено наступление войск 2-го Украинского фронта в общем направлении от Брно на Йиглаву.

С рассветом я был на КП генерала Плиева. В 6 часов и в 6.15 две группы штурмовиков прошли через ПКП на свои цели, а через 15 минут возвратились и доложили, что с земли не стреляют, наши войска боя не ведут, а большими колоннами двигаются на Йиглаву. Дал команду в штаб — отставить вылеты очередных групп, а группы, находящиеся в воздухе, вернуть на свои аэродромы.

Посоветовавшись с генералом Плиевым, решили, что немцы и на территории Чехословакии прекратили сопротивление. В 100 метрах от КП стоял мой самолёт По-2. Мне и Плиеву так захотелось убедиться, что война кончилась и для нас, что мы, не сговариваясь, оказались в кабинах самолёта и взлетели. Прошли километров тридцать над дорогой на Йиглаву, с высоты 50–60 метров отлично было видно, где наши войска, а где немцы. И те, и другие двигались большими колоннами. Наши войска ехали на автомашинах и повозках, а немцы шли пешком по обочине дороги. Когда мы возвратились на КП, нас там ожидал командующий бронетанковыми и механизированными войсками 2-го Украинского фронта генерал-полковник танковых войск А.В. Куркин. Ознакомившись с нашими наблюдениями с воздуха, он предложил на автомашинах догнать передовые части Плиева. Выехали на трёх «виллисах». В каждой машине рядом с шофёром сидел генерал, а сзади — по два автоматчика. Там, где ещё сегодня утром был передний край, мы не обнаружили ни своих, ни немцев. Проехав километров десять, мы заметили впереди небольшую колонну пехотинцев. Кто это? Свои или немцы? Сбавили скорость и, метров триста не доезжая до колонны, убедились: немцы! Их было человек сто, все с оружием и во главе с офицером. Услыхав приближение наших машин, немцы свернули на обочину и продолжали движение. Мы медленно обогнали колонну, настороженно всматриваясь в ряды врагов. За одну минуту этой встречи пришлось пережить и чувство смертельной опасности, и чувство величайшего

восторга, радости, гордости. Вчера ещё сильный враг, кичившийся своими победами почти над всей Европой, сегодня сломлен, повержен в прах, он понял, что война бесповоротно проиграна, и просит милости у победителя.

Через несколько минут мы догнали одно из подразделений Плиева. Генерал остановил своих подчинённых и приказал майору, возглавлявшему подразделение, больше вперёд не двигаться, а организовать в этом районе приём оружия от немецких солдат и оформление их плена. В пути до Йиглавы мы встречали ещё несколько колонн немцев и наших войск, и генерал Плиев отдавал приказы о приостановке движения подчинённых ему частей по разоружению немцев. В Йиглаве все улицы были забиты народом, граждане Чехословакии восторженно встречали своих освободителей — русских воинов. На всех лицах светилась неподдельная радость, каждый от души кричал слова приветия. На всём протяжении пути от Йиглавы до Праги по обочинам дорог, на улицах населённых пунктов стояли толпы людей и вместе с нами торжествовали своё освобождение. Эта поездка под гром приветствий тысяч людей чем-то напомнила бурный для меня 1934 год. В Прагу мы приехали поздно ночью. Прага ещё бурлила от радости встреч со своими освободителями — танкистами генерал-полковника Лелюшенко.

Так в последний день войны я вновь встретился с талантливым командующим 4-й гвардейской танковой армией, героем битвы за Москву, Сталинград, Берлин и Прагу. Так для меня закончилась Великая Отечественная война. Советский народ и его Вооружённые Силы одержали решающую победу над фашизмом.

12

Дни мира

После 9 мая два-три дня в дивизиях, полках, батальонах и ротах продолжались празднования Великой Победы. Полётов не было, занятий тоже, никуда не нужно было ни летать, ни ехать, ни спешить. За четыре года войны все

привыкли к непрерывной занятости, разучились отдыхать и чувствовали себя как-то непривычно в наступившей тишине. Каждый думал о своём — одних волновала дальнейшая судьба корпуса, дивизий, полков и их личная роль в условиях мира, другие мечтали поскорее сменить военное обмундирование на гражданскую одежду, быстрее увидеть родных и заняться мирными делами. Но мы были авиаторами, нам и в мирное, и в военное время надо уметь хорошо летать, летать без лётных происшествий. С 12 мая в полках начались систематические занятия со всем составом и тренировочные полёты. В эти дни полки корпуса размещались на 12 аэродромах между Братиславой и Брно на территории Чехословакии. Штаб корпуса разместился в населённом пункте Ковалёв (в 20 километрах юго-восточнее Годонина). Свободного времени у всех появилось много, нужно было его с пользой для дела и личного состава использовать. Политотдел, партийные и комсомольские организации стали чаще организовывать вечера самодеятельности, встречи с местным населением, спортивные соревнования, экскурсии и походы по интересным местам. А интересного рядом с нами было много. Города Прага, Вена, Будапешт, Братислава, Брно и многие другие посещались нашими курсантами. Каждый выходной день десятки экскурсий отправлялись в Татры.

16 мая попутным самолётом из Москвы прилетел мой младший сын Лев. Ему было уже почти 11 лет, он успешно окончил 5-й класс. Так в Ковалёве собралась вся моя семья. А рядом начали создаваться новые семьи. Мой шофёр Леонид Скрипец, с которым я ездил более шести лет и с которым мы вместе объездили всю Среднюю Азию, побывали в Иране и прошли боевой путь 292-й штурмовой авиационной дивизии и 5-го штурмового авиационного корпуса, задумал жениться и подал мне официальный рапорт. Я попробовал отшутиться, сказав ему, что я — не поп. Но Скрипец настаивал, чтобы его брак был официально зарегистрирован, иначе его невеста — 19-летняя радистка Зина — отказывалась быть его женой. Посоветовавшись с полковником Кувшинниковым, мы решили выдать молодожёнам временное брачное свидетельство. Как говорят —

лиха беда начало. Рапорты с просьбой оформить брак стали поступать ежедневно. Мне запомнились свадьбы Героев Советского Союза Григория Прощаева с Лидией Артюховой, Михаила Берникова с Анной Незамаевой и офицеров Мисюля, Иоффе, Иванцова, Богдашова и других. Только за май и июнь 1945 года мы зарегистрировали и отпраздновали более сорока свадеб.

В один из выходных дней я, Мария Михайловна, Аркадий и Лёва выехали на охоту. Вместе с нами были и молодожёны — Леонид и Зина Скрипец. Перед выездом на охоту Лёва изучил охотничье ружье и несколько дней тренировался в стрельбе. Мария Михайловна и Зина остались у машины, а я, Леонид, Лёва и Аркадий построились фронтом с интервалами 50–60 метров и решили прочесать понравившееся нам клеверное поле. Через 150–200 метров между мной и Лёвой выскочил заяц, я помедлил с выстрелом, надеясь, что косого подстрелит сын, и не ошибся. Через секунду послышался выстрел — это Лёва убил своего первого зайца. В середине поля мы вспугнули два выводка фазанов, цыплята были совсем маленькие, никто не стрелял. В конце поля поднялся петух-фазан, Аркадий подстрелил его, он упал и побежал, вторым выстрелом Аркадий добил петуха. На обратном пути повезло Леониду — он убил зайца. Я остался без трофея, но был доволен и охотой, и первой удачей моих сыновей. В следующее воскресенье в том же составе мы ездили в Вену. Город был разрушен основательно, жителей маловато, Вена только просыпалась от кошмара войны. Осмотрели парламент, ратушу, дворец, оперный театр, храм Святого Стефана, музей, памятники. Венский музей — великолепный. Мы перед войной с Марией Михайловной не раз были в музеях Москвы и Ленинграда, многое видели и знали, и на нас Венский музей произвёл глубокое впечатление. Поражали размеры музея и богатое разнообразие его экспонатов. Ребята же, ещё не видевшие ни одного музея Родины, были потрясены богатством музея и его универсальностью, тут можно было хорошо ознакомиться с природой, флорой, фауной и культурой всех континентов Земли. Но два часа, отведённые нами на ознакомление с музеем, пролетели как минута. Ребята, осо-

бенно Лева, не хотели уходить из музея. Пришлось пообещать им ещё раз-другой посетить музей. Позже Аркадий и Лёва с матерью ещё дважды были в Вене и, захлёбываясь от переполнявших их впечатлений, рассказывали мне о красотах и памятниках города. Осмотрели мы и чудо средневековой архитектуры — храм Святого Стефана. Выйдя из храма и любуясь его божественно красивыми очертаниями, Аркадий продекламировал:

...Был я недавно в стенах Ватикана,
По Колизею три ночи бродил,
Видел я в Вене святого Стефана...

Оборвав внезапно стихотворение, Аркадий, обращаясь к брату, спросил: «Чьи это строки, и по какому поводу они написаны?» — «Некрасов, «Железная дорога»... всё это народ сотворил...» — услышал я отрывки ответа младшего сына. У всех нас были самые яркие воспоминания о музыке Штрауса и о Венском лесе, но Венский лес, изувеченный войной, выглядел жалким напоминанием былого величия и красоты. Побывали мы и у памятника великому композитору Австрии — Иоганну Штраусу. Венское кладбище, где похоронили Штрауса, — одно из интереснейших мест Вены — там вся история Австрии и Вены. Кладбище занимает площадь в несколько квадратных километров и образцово содержится.

В конце мая 1945 года я получил приказание командующего фронтом Маршала Советского Союза Р.Я. Малиновского о подготовке к Параду Победы в Москве. От фронта на параде будет участвовать сводный полк представителей пехоты, артиллерии, танкистов, лётчиков и других родов войск. Командовать сводным полком на параде будет маршал Малиновский. Мне приказано подготовить списки сводного батальона лётчиков, командиром которого меня назначили. В состав батальона приказано отобрать лучших лётчиков из всех авиационных соединений и частей 5-й воздушной армии. Через два дня списки сводного батальона лётчиков были готовы. В него вошли Герои Советского Союза, кавалеры трёх орденов Славы и наиболее отличившиеся в войне лётчики, лётчики-наблюдатели, воздушные

стрелки. С первого июня батальон приступил к тренировкам. Лётчики никогда не увлекались строевой подготовкой на земле, их строй был в воздухе. Но участие в Параде Победы в Москве, ответственность и большое политическое значение этого мероприятия заставили всех по-новому оценить и свою воинскую выправку, и строевую подготовку. Тренировались каждый день вечером по два часа в день. Все тренировались усердно, и не было обычных для лётчиков язвительных замечаний и насмешек в адрес «шагистики». 10 июня сводный полк 2-го Украинского фронта прибыл в Москву и приступил к тренировкам в составе батальонов и полка. Наш батальон тренировался в Сокольниках. Дважды на тренировки батальона приезжал командир сводного полка маршал Малиновский. Он придирчиво осмотрел новые парадные мундиры офицеров и генералов и особенно внимательно следил за сохранением равнения в необычно длинных шеренгах. Два раза всем составом сводного полка в ранние утренние часы мы прошли через Красную площадь. Подготовленность батальона к параду маршал признал хорошей. Но у меня как командира батальона не было обычной для меня уверенности в успехе. Я был недоволен собой: мне не нравился новый парадный мундир для генералов авиации, шпоры на сапогах звенели, как кандалы, а сабля в руках казалась тяжёлой средневековой алебардой. Большим усилием воли я заставлял себя чётко выполнять все ритуалы парада.

22 июня в газете «Красная звезда» мы прочитали следующий приказ маршала Сталина: «В ознаменование Победы над Германией в Великой Отечественной войне назначаю на 24 июня 1945 года в Москве на Красной площади парад войск действующей армии, Военно-морского флота и Московского гарнизона — Парад Победы... Парад Победы принять моему заместителю Маршалу Советского Союза Г.К. Жукову, командовать парадом Маршалу Советского Союза К.К. Рокоссовскому.

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза

Сталин.

Москва, 22 июня 1945 года».

24 июня в 9 часов утра все части, выведенные на парад, сосредоточились в районе Красной площади. Шёл небольшой дождь, но никто не замечал этой неприятности, все участники парада и многочисленные гости на трибунах были радостно возбуждены. По площади прокатился гром аплодисментов, войска и народ приветствовали поднимающихся на трибуну Мавзолея Ленина руководителей партии и правительства во главе с маршалом Сталиным. На Спасской башне часы отбивают 10.00. С последним звуком сигнала из ворот Спасской башни выезжает на коне маршал Жуков. Слышны чёткие слова рапорта командующего парадом маршала Рокоссовского. Цокот копыт — это маршалы поскакали приветствовать войска. Через несколько минут перед Мавзолеем Ленина через Красную площадь церемониальным маршем проходят сводные полки Карельского, Ленинградского, 1-го Прибалтийского, 1, 2 и 3-го Белорусских, 1, 2, 3 и 4-го Украинских фронтов. Я и лётчики моего сводного батальона прошли мимо Мавзолея Ленина, как пролетели, не чуя ног под собой, а я впервые забыл о звенящих шпорах и сабле. В последней шеренге нашего батальона прошёл через Красную площадь и мой старший сын — старшина Аркадий Каманин, самый молодой лётчик, участник Великой Отечественной войны и самый молодой участник Парада Победы в Москве. В день парада Аркадию не было и семнадцати лет. Особо восторженно все встретили момент, когда двести бойцов — ветеранов войны под барабанный бой бросили к подножию Мавзолея двести знамён немецко-фашистской армии. Много раз после Парада Победы я вспоминал этот яркий апофеоз парада и думал о том, что надо быть совершенно неграмотным военным или прожжённым лжецом, обманывающим себя и других, чтобы мечтать о военной победе над моей Родиной, если 35 лет назад Советский Союз устоял перед внезапным нападением сильнейшей армии мира, отбил все её атаки, а затем погнал её вспять и уничтожил. Тогда мы были одни перед лицом озверелого врага. Теперь рядом с нами верные союзники — социалистические страны, да и сами мы стали в несколько раз сильнее во всех отношениях, чем были в 1941 году. Наша оборона, наука, экономика сильны, как никогда рань-

ше. В такой обстановке только сумасшедшие могут мечтать о военной победе над СССР. Ну, а если такие сумасшедшие попытаются нас «прощупать», то мы сумеем надеть на них смирительные рубашки.

Вечером, после Парада Победы, в Кремле состоялся представительственный приём в честь участников парада. На приёме присутствовали руководящие деятели партии и правительства, члены ЦК партии, наркомы, учёные, артисты, писатели и очень много военных. На приёме я встретился со многими моими знакомыми и товарищами: М.М. Грозовым, В.С. Молоковым, В.К. Коккинаки, С.А. Красовским, Н.Ф. Папивиным, В.Г. Рязановым, В.В. Степичевым, И.Д. Подгорным, А.С. Благовещенским и многими другими. Было произнесено много очень тёплых речей в честь партии, советского народа и его Вооружённых Сил, осуществивших полный разгром фашистской Германии. На приёме выступил Иосиф Виссарионович Сталин. Он от имени ЦК партии и Правительства тепло поблагодарил всех военных за героические усилия по разгрому врага и выразил уверенность, что Вооружённые Силы и впредь будут умело и стойко защищать свою Родину.

После парада я был на приёме у командующего Военно-Воздушными силами Главного маршала авиации А.А. Новикова и члена Военного совета ВВС генерал-полковника авиации Н.С. Шиманова, встречался с начальником Управления формирования и укомплектования ВВС генерал-полковником авиации А.В. Никитиным. Все мои попытки выяснить дальнейшую судьбу корпуса ни к чему не привели. Все как сговорились: возвращайся в корпус, налаживай учёбу, крепи дисциплину.

Весь июль и август провели в Чехословакии. Полки по-немногу летали и занимались теоретической подготовкой. В сентябре получили приказ: оставить Чехословакию и перебазировать корпус на территорию СССР. В Молдавии, на месте нового базирования корпуса, мы заняли восемь аэродромов от Тирасполя до Бельц. Штаб корпуса разместился в Тирасполе. Осень и зиму мы провели в Молдавии, а весной 1946 года получили приказ о расформировании корпуса, дивизий и всех полков. Основная масса личного

состава была демобилизована и пошла на фабрики, заводы, в школы, институты и на колхозные поля. Многие лётчики пересели на гражданские самолёты и стали перевозить пассажиров и грузы, часть лётного и руководящего состава осталась в кадрах ВВС и получила новое назначение.

Меня назначили командиром 3-го гвардейского штурмового авиационного корпуса. Корпус дислоцировался в районе Арада и Орадеа-Маре на территории Румынии. Пришлось распрощаться с солнечной Молдавией и перебраться в Румынию. Вместе со мной в Румынию вылетели Мария Михайловна и Аркадий.

13

Итоги боевой работы 5-го штурмового авиационного корпуса

Почти все штурмовые полки из состава корпуса начали воевать в первые дни войны, часть из них была сформирована в 1941 году. Начинали воевать на устаревших типах самолётов: Р-5, СБ, И-153 «Чайка», И-16. Только к концу 1942 года все штурмовые полки получили самолёты Ил-2, а истребительные полки — самолёты «Як» различных модификаций. В марте 1943 года, когда 4-я гвардейская и 264-я штурмовые авиационные дивизии вошли в состав нашего корпуса, полки имели 20–25% лётного состава с опытом боевой работы на самолёте Ил-2. 75–80% лётного состава, а в истребительных полках — и до 90% не воевали. Апрель и май 1943 года корпус, базируясь на тыловых аэродромах Калининского фронта, боевой работы не вёл. В этот период все усилия командования корпуса были сосредоточены на обучении молодых лётчиков и сколачивании эскадрилий и полков как боевых единиц. В июне 1943 года корпус в составе 350 самолётов перелетел с Калининского фронта на аэродромный узел Бутурлиновка и вошёл в подчинение 5-й воздушной армии генерал-лейтенанта авиации С.К. Горюнова, входившей в состав Степного военного округа. Бое-

вую работу корпус начал 9 июля в составе войск Степного фронта. Но буквально через неделю, 17 июля 1943 года, приказом Ставки корпус был изъят из состава 5-й воздушной армии и переподчинён командующему 2-й воздушной армией генерал-лейтенанту авиации С.А. Красовскому. 2-я воздушная армия входила в состав Воронежского фронта, которым командовал генерал армии Н.Ф. Ватутин. 21 июля 1943 года 8-й смешанный авиационный корпус был преобразован в 5-й штурмовой авиационный корпус.

В составе Воронежского фронта корпус участвовал в Белгородско-Харьковской операции, содействовал войскам в освобождении городов Белгород, Харьков, Богодухов, Ахтырка, Лебедин, Сумы, Полтава, Конотоп, Прилуки, Нежин и другие. Корпус активно помогал наземным войскам в форсировании Днепра, захвате и расширении Букринского и Лютежского плацдармов. За активное участие в Киевской операции и освобождении города Киева лётчики корпуса получили благодарность в приказе маршала Сталина, а 4-я гвардейская и 264-я штурмовые авиационные дивизии получили почётное наименование — Киевских. После освобождения столицы Украины города Киева корпус принимал участие в многочисленных боях за освобождение всей Правобережной Украины и городов Васильков, Винница, Житомир, Бердичев, Коростень, Старокопачин, Станислав (ныне Хмельницкий), Тернополь, Новгород-Волынский, Ровно, Дубно, Шепетовка, Каменец-Подольский и другие. Во взаимодействии с войсками 1-го и 2-го Украинских фронтов корпус участвовал в окружении и полном разгроме Корсунь-Шевченковской группировки немцев. За активное участие в Львовско-Сандомирской операции 331-я истребительная авиационная дивизия корпуса получила почётное наименование Львовской. Корпус содействовал войскам фронта в форсировании реки Висла, захвате, расширении и удержании Сандомирского плацдарма, освобождении южных и юго-восточных районов Польши. В начале сентября 1944 года приказом Ставки корпус с территории Польши перебазировался в Румынию в состав 2-го Украинского фронта с подчинением командующему 5-й воздушной армией генерал-полковнику авиации С.К. Го-

рюнову. 2-м Украинским фронтом в это время командовал Маршал Советского Союза Р.Я. Малиновский. В составе этого фронта корпус начал боевую работу на территории Румынии, участвовал в боях за освобождение северной Трансильвании и городов Клуж, Алба-Юлия, Арад, Орадеа-Маре и других. На территории Венгрии корпус участвовал в боях за Будапешт и освобождение городов Дебрецен, Кечкемет, Сольнок, Хатван, Вац, Комарно, Дьер, Секеш-фехервар и других. На территории Чехословакии корпус помогал войскам фронта форсировать реки Нитра и Морава и в освобождении городов Братислава, Брно, Йиглава, Годонин, Нитра, Банска-Бистрица, Нове-Замки, Вышков и другие.

За годы боевой работы корпус последовательно подчинялся: командующему 3-й воздушной армией М.М. Громову (Калининский фронт), командующему 5-й воздушной армией С.К. Горюнову (Степной фронт), командующему 2-й воздушной армией С.А. Красовскому (Воронежский фронт), командующему 8-й воздушной армией И.К. Самохину (1-й Украинский фронт), командующему 2-й воздушной армией С.А. Красовскому (1-й Украинский фронт) и командующему 5-й воздушной армией С.К. Горюнову (2-й Украинский фронт).

5-й Винницкий Краснознамённый орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого штурмовой авиационный корпус взаимодействовал со следующими танковыми армиями: 1-я гвардейская танковая армия М.Е. Катуква, 3-я гвардейская танковая армия П.С. Рыбалко, 4-я гвардейская танковая армия Д.Д. Лелюшенко, 5-я гвардейская танковая армия П.А. Ротмистрова и 6-я гвардейская танковая армия А.Г. Кравченко. На Воронежском, 1-м и 2-м Украинских фронтах корпус взаимодействовал более чем с двадцатью общевойсковыми армиями, которыми командовали А.А. Гречко, А.С. Жадов, Ф.Ф. Жмаченко, П.П. Корзун, И.М. Манагаров, К.С. Москаленко, Н.П. Пухов, С.Г. Трофименко, И.Д. Черняховский, Н.Е. Чибисов, М.С. Шумилов и другие. Большое количество общевойсковых и танковых армий, с которыми приходилось взаимодействовать корпусу, объясняется тем, что в составе

Воронежского, а позже 1-го Украинского фронтов штурмовой авиационный корпус долгое время был один. Поэтому ему приходилось всё время находиться в самых горячих точках фронта. При наступлении наших войск корпус обеспечивал наземным армиям прорыв обороны противника и ввод в прорыв танковых армий или конномеханизированных групп. В оборонительных операциях корпус громил врага там, где он наступал. Было немало случаев, когда корпус, организовав взаимодействие с войсками на левом фланге фронта, в ходе боевых полётов получал приказ немедленно переключить все усилия корпуса на правый фланг или в центр фронта. Не раз переключали корпус и с правого фланга на левый, от одной армии к другой, иногда удалённых друг от друга на сто и более километров.

Штурмовики — это самолёты поля боя, они всегда ведут боевую работу рядом с нашей пехотой и танками. Основные цели штурмовиков в 1–3 километрах от наших войск и реже в 10–20 километрах от линии фронта. В ходе наступательных и оборонительных боёв линия боевого соприкосновения войск быстро меняется. Иногда за час обстановка так резко изменяется, что там, где был противник, появляются наши войска, или, наоборот, противник выходит в район, который час назад занимался нашими войсками. Поэтому на аэродроме перед вылетом группы штурмовиков получают только ориентировочную задачу. Ведущий каждой группы, прежде чем пересечь линию фронта, обязан установить радиосвязь с ПКП авиационного командира на данном участке фронта (как правило, это ПКП командира корпуса, реже — командира дивизии и иногда — командира полка), получить от него подтверждение или изменение цели, воздушную обстановку и другие указания. Короче говоря, управлять боевой работой штурмовиков надо с переднего края наших войск, а не из штаба корпуса или дивизии. Для надёжного управления штурмовиками над полем боя мы создавали передовые командные пункты (ПКП) корпуса и дивизий. Минимальный состав ПКП: две радиостанции, одна транспортная автомашина и около 15 специ-

алистов. Одна радиостанция предназначалась для связи со штабом корпуса, другая — для связи с самолётами. Состав специалистов ПКП был постоянным, отличные шофёры, первоклассные радисты и хорошо оперативно-тактически подготовленный офицер. ПКП корпуса постоянно возглавлял старший лейтенант Василий Алексеевич Проскуров. Он отлично справлялся с обязанностями старшего на ПКП, всегда был в курсе наземной и воздушной обстановки, знал данные наземной и воздушной разведки, характер целей, зоны зенитного огня и в любую минуту мог прийти на помощь ведущим или подсказать им правильное решение. Под стать ему были и отличные радистки Рита и Аня. Для управления штурмовиками на ПКП были специально подготовленные карты района боевых действий, точно такие же карты были у каждого лётчика. Достаточно было с ПКП передать лётчику: «Квадрат А, 54, 9», — и через несколько секунд лётчик знал, где его цель или куда ему приказывают лететь.

Для связи со штабом разрабатывались специальные кодовые таблицы, например:

А-10 — означал — эскадрильскими группами с интервалом 10 минут.

Б-20 — группами 4–6 самолётов с интервалом 20 минут.

В-30 — парами и одиночными самолётами с интервалом 30 минут.

При необходимости к сигналу добавлялся квадрат цели, а если требовалось прикрытие истребителем, то добавлялась буква «П». Кодовые таблицы часто менялись. При непрерывной работе в течение дня таблицы менялись 2–3 раза в день. За всю войну не было ни одного случая, чтобы нас как-то подвели шифрованные карты и кодовые таблицы. Основные трудности управления штурмовиками над полем боя мы переживали при неожиданных переключениях усилий корпуса с одного участка фронта на другой, особенно с фланга на фланг. В таких случаях командир или начальник штаба корпуса садился на самолёт По-2 и немедленно вылетал на КП армии, с которой нужно было организовать взаимодействие. В случаях оказания немед-

ленной помощи группы штурмовиков появлялись на новом направлении боевой работы через 10–15 минут после прилёта представителя авиации на КП командующего наземной армией.

Как правило, на КП наземных армий не было УКВ-радиостанций, и связь с самолётами нельзя было установить. За все время войны только в армиях С.Г. Трофименко и А.С. Жадова мне немедленно после прилёта предоставили УКВ-радиостанции, и через 20 минут я установил связь с подходящими группами штурмовиков. Во всех других случаях оказания срочной помощи наземным войскам приходилось ждать, когда придут радиостанции ПКП, в лучшем случае они добирались на новое место к утру следующего дня, а иногда и через двое суток. Наши просьбы иметь на КП каждой наземной армии УКВ-радиостанцию ни к чему не привели, и это сильно затрудняло управление самолётами и снижало эффективность боевой работы корпуса. Пришлось мобилизовать лучших радиорационализаторов и установить приёмо-передающую рацию на самолёт По-2. Это обеспечило нам управление штурмовиками во всех срочных случаях до прибытия штатного ПКП.

На ПКП я провёл большую часть всех дней войны. Обычно это было так. За 2–3 часа до рассвета в штабе корпуса собирался руководящий состав: начальник штаба полковник Георгий Иванович Яроцкий, начальник политотдела полковник Николай Яковлевич Кувшинников, главный инженер корпуса генерал-майор авиационно-инженерной службы Григорий Петрович Лешуков, начальник 10-го района авиационного базирования полковник Фёдор Иосифович Барашков, начальники отделов штаба и необходимые специалисты. Яроцкий докладывал последнюю обстановку на фронте и свежие разведанные, Лешуков — боевой состав корпуса, начальник оперативного отдела — задачу корпуса на день, Барашков — состояние аэродромов, запасы горюче-смазочных материалов и боекомплектов. Последним докладывал начальник метеослужбы — состояние и прогноз погоды в районе базирования корпуса, по маршрутам и в районе целей. Принималось решение: определялось количество боевых вылетов для дивизий, назначались цели,

маршруты полётов, прикрытие истребителями, сообщалось место ПКП корпуса, иногда точно указывалось время штурмового удара. На всю эту работу уходило полтора-два часа, а за 30–50 минут до рассвета (в зависимости от расстояния до ПКП) я садился на самолёт По-2 и летел на передовую. Если наш ПКП был на месте, посадку самолёта производил на площадку поблизости от ПКП. В тех случаях, когда ПКП ещё не прибыл в армию, с которой мы в этот день взаимодействуем, приходилось в районе КП выбирать посадочную площадку с воздуха и производить иногда очень рискованные посадки. За время войны я сотни раз садился на площадки, выбранные с воздуха. Садился на улицы населённых пунктов, на огороды, на просёлочные дороги, на поля, в овраги, на лёд рек и озёр. Были две посадки на минные поля. Но мне всегда везло в полётах: за 40 лет лётной работы я не имел ни одной аварии.

Когда началась война, мне страшно хотелось воевать, но мне приказали продолжать исполнять обязанности командующего ВВС Среднеазиатского военного округа. И только после того, как войска округа заняли северную половину Ирана с городами Тегеран, Шахруд и Мешхед, а английские войска заняли южную половину Ирана, когда была налажена надёжная связь с союзниками через Иран, мне разрешили убыть на фронт. Я сформировал 292-ю штурмовую авиационную дивизию и прибыл с ней в Андреаполь на Калининский фронт, но и здесь мне запретили летать в бой. На мою просьбу разрешить мне боевые вылеты мой непосредственный начальник генерал-майор авиации В.Г. Рязанов объявил: «Вы — командир дивизии, у вас в подчинении 130 самолётов, и ваша главная задача заключается в том, чтобы все 130 лётчиков отлично воевали. Из-за ваших личных боевых вылетов мы не можем рисковать потерять опытного командира дивизии, депутата Верховного Совета СССР, одного из первых Героев Советского Союза». Я опротестовал это решение перед командующим фронтом и получил телеграмму: «т. Каманину. Ваши личные боевые вылеты запрещаю. Когда возникнет надобность в таких полётах, я сам буду давать разрешение. Конев».

Когда я с корпусом прибыл в состав Воронежского фронта, то командующий 2-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации С.А. Красовский и командующий фронтом генерал армии Н.Ф. Ватутин примерно так же мотивировали запрещение мне летать на боевые задания. Умом я хорошо понимал, что у Ватутина и Красовского ещё больше оснований для запрета: у меня в подчинении было 350 самолётов. От работы корпуса во многом зависел успех наземных армий, а иногда и фронта. И всё же я летал в бой. Летал редко. За все годы войны я произвёл всего только 34 боевых вылета. И сейчас, через 35–38 лет после этих полётов, я не стыжусь признаться в нарушениях запретов начальства. Боевые полёты помогли мне лучше руководить корпусом и особенно управлять штурмовиками над полем боя. Дни, проведённые мной на КП наземных армий, на ПКП корпуса, были самыми плодотворными днями моей работы как командира авиационного корпуса.

Естественно, что у командира корпуса кроме организации взаимодействия с наземными войсками и управления самолётами над полем боя было немало и других забот. Такие вопросы, как пополнение корпуса самолётами и лётчиками, организация взаимодействия между штурмовиками и истребителями, подготовка молодых лётчиков и других специалистов, сколачивание штабов, тыловое обеспечение, контроль лётной работы, эффективность боевых вылетов и снижение боевых потерь, — всегда были в поле зрения руководства корпуса. Но мне хочется особенно отметить вопрос о подыскании и строительстве аэродромов — этот вопрос во многом определял боеспособность авиационных частей в Великой Отечественной войне. В наше время, когда почти вся военная авиация, кроме вертолётов и лёгких самолётов, базируется на аэродромах с бетонными взлётно-посадочными полосами, аэродромный вопрос будет решающим в определении боеспособности авиационных частей. Стационарные аэродромы сравнительно легко могут быть выведены из строя, их восстановление будет занимать очень много времени, а в ряде случаев окажется нецелесообразным. Держать сотни боевых самолётов на таких аэродромах в военное время или в дни, предшеству-

ющие началу боевых действий (угрожаемый период), совершенно невозможно. Выход из положения может быть только один: иметь столько аэродромов, чтобы можно было в угрожаемый период рассредоточить авиацию и замаскировать её поэскадрильно. Для этой цели потребуются построить в 3–5 раз больше аэродромов, чем их имеется для размещения военной авиации в мирное время. Для строительства такого количества аэродромов потребуются такие средства, какими не располагает ни одна страна мира. Может показаться, что положение безвыходное. Но выход есть. В наше время во всех странах имеется густая сеть автострад и дорог с бетонным покрытием. Дороги такого типа продолжают строиться, и их сеть с каждым годом будет плотнеть. Уже сейчас, в мирное время, надо предусматривать отдельные прямые участки дорог длиной 2–3 километра для взлёта и посадки самолётов. И не только предусматривать, но и строить минимально необходимое для этих целей.

В годы войны вопрос со строительством аэродромов решался сравнительно просто. Довольно было иметь на корпус два аэродромно-строительных батальона и уделять постоянное внимание разведке и отысканию подходящих для строительства аэродрома площадок, и аэродромы готовились удовлетворительно. Правда, на корпус выделяли, как правило, только один батальон, и он недостаточно оснащался техникой. В ряде наступательных операций при стремительном наступлении войск авиация отставала и не могла постоянно и эффективно помогать наземным армиям. В тех случаях, когда командование фронта и воздушной армии проявляли внимание и заботу по обеспечению авиационных частей аэродромами и тыловым обслуживанием, авиационные полки имели возможность постоянно оказывать помощь войскам. Опыт боевой работы корпуса подтверждает, что заботы об аэродромах и тыловом обслуживании всегда окупались повышенной боеспособностью авиационных полков и их активностью во взаимодействии с наземными войсками. За годы войны корпус перебазировался 48 раз и эксплуатировал более 400 аэродромов, из них более 300 полевых, выбранных и построенных своими силами.

Немало времени и внимания руководство корпуса и дивизий уделяло восстановлению подбитых и вынужденно севших самолётов. Во всех дивизиях были созданы и успешно действовали аварийно-эвакуационные команды, в задачу которых входило отыскание, ремонт и эвакуация подбитых и вынужденно севших самолётов. За два года эти команды вернули в строй более 300 самолётов. Постоянно под наблюдением штабов был контроль качества обработки целей. 88% результатов боевой работы групп штурмовиков были сфотографированы. Только по этим фотографиям определялись потери врага от штурмовых ударов. В места особенно ожесточённых боёв, после освобождения района, высылались специальные команды во главе с опытными офицерами, которые осмотром уничтоженной техники неприятеля, опросом пленных и местного населения изучали эффективность действия штурмовиков и понесённые неприятелем потери.

За два года боевой работы наш корпус произвёл 73 281 боевой вылет. В боях лётчиками корпуса уничтожено:

танков — 5692;

автомашин — более 20 000;

взорвано складов — 349;

железнодорожных вагонов — 2304;

паровозов — 39;

орудий и миномётов — 2716.

В воздушных боях сбито самолётов — 312.

Уничтожено самолётов на аэродромах — 911.

Всего уничтожено самолётов — 1223.

Наши потери:

самолётов — 892;

лётчиков — 408;

воздушных стрелков — 591;

другого личного состава — 113.

Общие потери личного состава — 2004 человека.

В среднем корпус производил 80 боевых вылетов на потерю одного лётчика и 176 вылетов на потерю одного самолёта. За время боевой работы в корпусе 55 лётчиков получили звание Героя Советского Союза. 37 раз лётчики

корпуса получали благодарность в приказах Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза Иосифа Виссарионовича Сталина. Корпус получил наименование Винницкого и был награждён орденами Красного Знамени, Кутузова 2-й степени и Богдана Хмельницкого 2-й степени. Штурмовые дивизии получили наименования Киевских, а истребительная дивизия стала Львовской. Все девять полков корпуса стали именоваться в честь крупных городов Украины и награждены орденами. Подводя итоги боевого пути 5-го Краснознамённого орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого штурмового авиационного корпуса, мы можем с гордостью сказать: весь личный состав корпуса с честью выполнил свой долг перед Родиной!

14

Ветераны 5-го штурмового авиационного корпуса

После окончания войны прошло 35 лет. За эти годы ветераны корпуса разъехались по всей стране. Письма приходят из Владивостока и Бреста, из Мурманска и Одессы, из Фрунзе и Львова. В письмах — приветы и добрые пожелания, воспоминания о годах войны и мечты о новых встречах с однополчанами. Ветераны 5-го штурмового авиационного корпуса первый раз после войны встретились в 1961 году в Москве. Вторая встреча состоялась в 1973 году в Москве и Звёздном городке, последняя — в 1978 году в Москве и Звёздном. Встречи ветеранов корпуса с космонавтами стали традицией. Первый космонавт планеты Юрий Алексеевич Гагарин, приветствуя первый сбор ветеранов корпуса в мае 1961 года, говорил: «Дорогие товарищи, ветераны войны, большое вам спасибо за то, что вы вместе со всем советским народом умело и героически громили фашистские полчища. Вы спасли Родину от порабощения, а её свободолюбивых граждан — от рабства. Мне было всего семь лет, когда фашистская нечисть заплони-

ла мою родную Смоленщину. Более трёх лет продолжался кошмар немецкой оккупации. Мы, мальчишки, как и все взрослые, каждый день мечтали о том мгновении, когда мы услышим гул советского самолёта, выстрелы приближающейся Красной Армии. И такой час настал. Наши наземные войска и авиация разгромили врага и освободили Родину и страны Западной Европы от фашистской заразы. Ещё в те детские годы я мечтал летать, летать так, как летали вы в годы войны. Мой путь в авиацию и космос был нелёгким, мне помогли вы — ветераны пятого штурмового авиационного корпуса. Я имею в виду не только общую нашу победу над фашистской Германией, без этой победы не было бы ни наших побед в космосе, ни нашей встречи с вами, ни нас самих. Я хочу сказать о конкретной помощи мне ветеранами вашего корпуса. Лётчик-штурмовик Герой Советского Союза подполковник Григорий Кириллович Денисенко, будучи начальником Саратовского аэроклуба, принимал меня в курсанты аэроклуба, под его наблюдением я начинал полёты в небо, с его разрешения я выполнил свой первый самостоятельный полёт. Спасибо вам, товарищ подполковник Денисенко! Ну, а в космос меня принимал, готовил к полёту и подписал первое в мире задание на полёт в космос ваш и наш командир — генерал-лейтенант авиации Николай Петрович Каманин».

После выступления Гагарина я зачитал ветеранам текст приветствия Главнокомандующего Военно-Воздушными силами Главного маршала авиации К.А. Вершинина. Вот этот текст: «Участников Великой Отечественной войны, славных лётчиков, генералов, офицеров и всех ветеранов частей бывшего 5-го штурмового авиационного Краснознамённого орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого корпуса поздравляю с 16-й годовщиной Великой Победы советского народа над полчищами фашистских захватчиков. В этой Великой Победе есть доля и вашего ратного труда. За подвиги в годы Великой Отечественной войны 55 лётчиков корпуса удостоены высокого звания Героя Советского Союза, 37 раз вам объявлялись благодарности в приказах Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза Сталина. Большинство из вас после окончания

войны вернулись к мирному труду на заводы, в сельское хозяйство, в учебные и другие гражданские организации и добились замечательных успехов на новом, мирном поприще своей деятельности. Сегодня, впервые после окончания войны, вы собрались в Москве, чтобы вновь встретиться с боевыми друзьями, вспомнить о славных победах в годы войны, поделиться своими успехами в мирном труде и планами на будущее. Желаю вам всем крепкого здоровья, новых успехов в работе и вашей активной патриотической деятельности по воспитанию советской молодёжи.

Главнокомандующий Военно-Воздушными силами
Главный маршал авиации
Вершинин
9 мая 1961 года».

На встрече выступили Герои Советского Союза Т.С. Лядский, В.Н. Коряков, Н.Н. Павленко, И.Ф. Якурнов, А.С. Казаков и другие. Выступали бывшие командиры дивизий корпуса генерал-полковник авиации Г.Ф. Байдуков и генерал-майор авиации Е.В. Клобуков. Все были очень довольны встречей, делились опытом военно-патриотической работы среди молодёжи, говорили о необходимости и большой пользе встреч однополчан в масштабе полков, дивизий и корпуса. Эти выступления и пожелания не пропали даром. Во второй половине 1960-х и первой половине 1970-х годов во всех полках и дивизиях провели сборы ветеранов. Среди дивизий активнее других действовали ветераны 4-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии. Много внимания, труда и забот уделяли этой работе Г.Т. Береговой и В.Н. Коряков. Среди полков больше и лучше работали ветераны 235-го штурмового авиационного полка. Бывший командир полка полковник А.В. Безденежных и Герой Советского Союза полковник Г.К. Денисенко проявили очень высокую активность и организаторский талант, собрали десятки затерявшихся по всей стране однополчан, подготовили к изданию книгу «Боевой путь 235-го штурмового авиационного полка», отпечатали, размножили и разослали ветеранам прекрасный фотоальбом полка. Эта патриотическая деятельность ветеранов

235-го штурмового авиаполка получила горячее одобрение всех ветеранов 5-го штурмового авиакорпуса, собравшихся на свою третью встречу в Москве в августе 1978 года. Эта встреча ветеранов была наиболее многочисленной. Хотя и поредели ряды ветеранов за 30–35 послевоенных лет, нет уже среди живых полковников Г.И. Яроцкого, Н.Я. Кувшинникова, В.Ф. Сапрыкина, И.А. Семененко, А.С. Левадного, В.М. Пикулика, М.А. Ищенко и многих других — ветераны теснее смыкают ряды и продолжают дело, за которое они сражались в Великой Отечественной войне.

«У встреч ветеранов есть одно удивительное, я бы сказал — магическое свойство: время, то время, что неутомимым, властным маятником отсчитывает для нас мгновения бытия, вдруг сходит «с круга» и в каком-то отчаянном бессилии отступает прочь. И тогда седые фронтовики, немолодые полковники и генералы на два-три часа вновь становятся молодыми. Обнимаясь и похлопывая друг друга по плечу, они не стесняются слёз, не стыдятся этой малой слабости, ибо слишком свежи ещё могилы тех, кто пал в атаках, кто не вернулся на свой аэродром, кто приближал час победы, оплачивал его самым дорогим, что есть у человека, — жизнью. С таким, наверное, чувством встречались в минувшее воскресенье и ветераны 5-го штурмового авиационного Винницкого Краснознамённого орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого корпуса, которым командовал Герой Советского Союза, ныне генерал-полковник авиации Н.П. Каманин. В боевых буднях ковалось их мастерство, крепло их фронтовое братство. 55 из них стали Героями Советского Союза. Трудным и долгим был путь к победе, не все вернулись с боевого задания. Ну, а те, кому выпало жить, кто отомстил за друзей и дошёл до победы, не растеряли друг друга. И вот уже в третий раз собрались они, чтобы вспомнить прошлое, без которого не было бы настоящего. И второй раз местом сбора ветеранов авиакорпуса становится Звёздный городок. И это не случайно. Одиннадцать лет работал здесь их бывший командир Н.П. Каманин. Он вручил путёвку в космос Юрию Гагарину, принимал в отряд космонавтов одного из лётчиков корпуса, мастера штурмового удара Героя Советского Союза Георгия Берегового.

Сегодня лётчик-космонавт СССР, генерал-лейтенант авиации дважды Герой Советского Союза Г.Т. Береговой продолжает дело своего фронтового командира. По-разному сложились судьбы фронтовиков. Одни продолжают служить в Военно-Воздушных силах, другие стали учителями, инженерами, врачами, журналистами, дипломатами. Но все они по сей день называют себя штурмовиками, все они трудились эти годы так же, как сражались, — не жалея сил, за себя и за тех, кто не вернулся с боевого задания. Этому они научились в годы войны, в годы, подарившие им крылья фронтового братства».

Так корреспондент В. Овчаров описал нашу встречу в газете «Красная звезда». Примерно такие же сообщения о встрече были напечатаны в «Комсомольской правде», в «Советской России», а в газете «Правда» выступил «наш собственный корреспондент» — И. Шатуновский, который вместе с нами воевал в составе корпуса. На встрече 1978 года присутствовало более 500 ветеранов корпуса. Большинство из них давно уже дедушки и бабушки, но все они были молоды душой, выступали с комсомольским задором, а многие читали собственные стихи о своей боевой юности, о своих товарищах. Стихи с точки зрения художественной ценности, может быть, и не были шедеврами, но в них было столько правды, чувства и пережитого, что поэты награждались громом аплодисментов. Вот стихи Елены Николаевны Мирошниченко, бывшего диспетчера штаба 4-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии.

К 30-летию 5-го шак

Я стою у гвардейского знамени,
Вспоминаю былые года...
И друзей и военного пламени,
Что дарила мне в жизни судьба.

И друзей, что погибли в сражении,
Не доживши до радостных дней,
Дней Победы. Сирени цветение
Пусть напомнит сейчас нам о ней.

И друзей, что живут и работают
На просторах отчизны моей,
Забываем порою кого-то мы
В этой спешке космических дней.

Песни стали бывать недопетыми,
Жизнь уносит всё чаще друзей,
Я люблю из всех песен поэтому
Песнь Гамзатова — про журавлей.

Если ж спросят однажды сыны мои:
«Мать! А где ж ты на фронте была?»
Я отвечу им: «В пятом Каманинском,
Из четвертой гвардейской я!»

И сегодня — сегодня мы молоды!
Только тридцать Каманину лет!
И пускай серебрятся головы,
Души наши — как яблони цвет.

Сколько нами тропинок хожено!
Сколько вёрст мы фронтами прошли!
Нет, друзья! Нам стареть не положено!
Ветераны! Мы к счастью пришли!

Елена Мирошниченко
7.7.1973.

И подтверждая делами мысли, высказанные в стихах, рассказывают ветераны о себе. Многие рядовые лётчики стали генералами, командуют дивизиями, корпусами и армиями. Механики-сержанты стали докторами наук. Девчата-связистки, мотористки имеют солидный стаж: врачи, учителя, инженеры — и об этом они ведут свой рассказ. Послушать ветеранов Великой Отечественной войны пришли космонавты, молодые офицеры и солдаты. На встрече выступила первая в мире женщина-космонавт Валентина Владимировна Терешкова; космонавт Алексей Архипович Леонов — первый из космонавтов Земли, вышедший за борт космического корабля; космонавт Пётр Ильич Климук, доказавший, что в космосе можно летать месяцами, и другие космонавты. Все космонавты благодарили ветеранов за их вклад в победу

над врагом, гордились их трудовыми подвигами и обещали в своей многотрудной работе в космосе и на земле равняться на ветеранов Великой Отечественной войны.

Много славных дел в годы войны и в послевоенные годы совершили ветераны 5-го штурмового авиационного корпуса. О каждом ветеране можно написать интересный и поучительный рассказ, но в одной книге это сделать невозможно, и поэтому я ограничусь рассказами только о тех из них, которых больше знаю, с которыми чаще встречался и рядом работал.

Михаил Васильевич Афанасьев

М.В. Афанасьев родился в 1908 году в городе Красноуфимск Свердловской области. Опытный офицер штаба, в начале войны он воевал на Волховском фронте. Осенью 1943 года его приказом начальника Военно-Воздушных сил Красной Армии назначили начальником штаба формируемой 331-й истребительной авиационной дивизии. За короткий срок Афанасьев укомплектовал штаб дивизии и отбыл с ним к месту дислокации дивизии в город Воронеж. В 1943 году Воронеж был в развалинах. Для того чтобы разместить личный состав полков и штаб дивизии, нужно было расчищать завалы разрушенных домов и ремонтировать дома. Афанасьев с небольшой группой офицеров и солдат сделал все возможное, чтобы принять и разместить весь личный состав дивизии. Вскоре в Воронеж прибыл с Дальнего Востока командир дивизии полковник Иван Андреевич Семененко. Семененко — отличный лётчик и опытный командир, но в боях ещё не участвовал. Начальником политотдела дивизии был назначен подполковник Борис Петрович Казаринов. В октябре-ноябре 1943 года в состав дивизии стали прибывать полки. Все три истребительных полка уже воевали. Они потеряли в боях более 60% лётчиков, и все самолёты были выведены в тыл. Получив новые самолёты «Як», пополнив поредевшие ряды молодыми лётчиками, полки влились в состав 331-й истребительной авиадивизии.

Первым на Воронежский аэродром прилетел 122-й истребительный авиационный полк. Полк воевал с первых дней

Великой Отечественной войны. В октябре 1941 года с аэродромов Барыбино, Кубинка, Вашулино полк вёл бои с фашистской авиацией и прикрывал войска, защищавшие Москву. В 1942–1943 годах полк воевал на Западном фронте, имея главную задачу — сопровождение и прикрытие штурмовиков, в июле 1943 года был награждён орденом Красного Знамени. За годы войны полк произвёл 7730 боевых вылетов, в воздушных боях лётчики сбили 161 самолёт противника, а штурмовыми действиями уничтожили сотни автомашин и много живой силы врага. Полком с апреля 1944 года командовал майор Николай Андреевич Росляков. Командирами эскадрилий в полку были: Герой Советского Союза майор Н.П. Гутнин, майор С.Г. Леонтьев, майор М.Я. Стороженко, капитан И.Д. Усков и другие. 122-й истребительный авиаполк в составе 5-го штурмового авиакорпуса воевал отлично, получил почётное наименование «Будапештский» и был награждён орденом Суворова 3-й степени.

Вторым в состав 331-й истребительной авиационной дивизии прибыл 179-й истребительный авиационный полк. Ранее полк в составе Западного фронта воевал под Москвой. Он прикрывал войска и штурмовыми действиями уничтожал живую силу и технику противника. Полком командовал подполковник Д.К. Кузовой, а с июля 1944 года — подполковник П.Т. Коваленко. Эскадрильями в полку командовали: Герой Советского Союза А.З. Валеев, Герой Советского Союза А.А. Баршт, майоры В.П. Бабий и П.А. Вернигора, капитаны Небышев и Чугунов, старший лейтенант П.Д. Пospelов. За годы войны полк произвёл 8124 боевых вылета, в воздушных боях лётчики сбили 126 самолётов противника. За успешные боевые действия в составе корпуса полк получил почётное наименование «Ярославский» (Ярослав — город в Польше) и награждён орденом Суворова 3-й степени.

Перевооружение третьего полка дивизии — 513-го истребительного авиационного полка — несколько задержалось, и он прибыл в состав 331-й истребительной авиадивизии последним. Полк воевал под Ленинградом в составе Волховского фронта, участвовал в боях под Москвой, а летом 1943 года прикрывал и сопровождал штурмовиков

224-й штурмовой авиадивизии на Орловском направлении. За годы Великой Отечественной войны полк произвёл 7274 боевых вылета, в воздушных боях сбил 108 самолётов противника и уничтожил на земле много другой техники и живой силы врага. Полком командовал майор А.А. Цыганков, а после его гибели — майор Я.М. Поздняков. За боевую работу в составе корпуса полк получил почётное наименование «Каменец-Подольский» и был награждён орденом Суворова 3-й степени.

Начальником штаба 331-й истребительной авиационной дивизии до конца войны был полковник Михаил Васильевич Афанасьев. Он и командир дивизии, полковник Иван Андреевич Семененко, очень много потрудились, чтобы добиться высокой боеспособности полков.

В феврале 1944 года 331-я истребительная авиадивизия была включена в состав 5-го штурмового авиакорпуса. Это значило, что с этого момента главная задача дивизии — прикрывать аэродромы штурмовиков и сопровождать их в бой. Для истребителей это — одна из самых трудных задач. Истребитель потому и называется истребителем, что имеет своей главной задачей — искать и истреблять врага в воздухе. Каждый истребитель готовится к воздушному бою и мечтает о победах в воздухе. А прикрывать штурмовиков — это значит дежурить на аэродромах и ждать появления самолётов врага, а при сопровождении штурмовиков в бой всё время идти за ними, как на верёвочке, видеть их непрерывно и не допускать к ним истребителей противника. Штурмовики на территории противника снижаются до высоты 50–100 метров. Чтобы не потерять из виду штурмовиков, истребители также снижаются, а это для них значительно опаснее, чем для штурмовиков: штурмовики бронированы, а для истребителя опасна даже автоматная очередь. А самое неприятное для истребителей ещё и то, что на малой высоте они не могут иметь преимущества в скорости над врагом и не могут ни нагнать, ни уйти от него. Все эти тонкости боевой работы истребителей хорошо знал полковник М.В. Афанасьев. И он вместе с другими руководителями дивизии и полков делал всё возможное, чтобы добиться образцового взаимодействия истребителей со штурмовиками.

В дивизии и полках проводились учения и тренировки по радиосвязи со штурмовиками, отрабатывались методы сопровождения и способы ведения воздушного боя в смешанной группе штурмовиков и истребителей. Всё это не замедлило положительно сказаться на качестве работы штурмовиков над полем боя и заметном снижении их потерь от истребителей противника. В 1944 и 1945 годах штурмовики несли основные потери от зенитного огня, потери от истребителей составляли менее 20% от общих потерь штурмовиков. А когда штурмовики стали выделять специальные звенья для подавления зенитного огня, потери вообще резко снизились и были длительные периоды, когда на тысячу вылетов мы теряли всего один самолёт. А в июле 1944 года были такие дни, когда корпус произвёл более трёх тысяч боевых вылетов, не имея ни одной боевой потери. За время работы 331-й истребительной авиадивизии в составе корпуса не было ни одного случая, чтобы истребители бросили штурмовиков или позволили истребителям противника безнаказанно атаковать их.

Штаб истребительной дивизии под руководством полковника М.В. Афанасьева работал образцово. На его личной ответственности была охрана аэродромного узла корпуса от нападения авиации противника. Так, от Днепра до последних дней войны корпус перебазировался более тридцати раз, было немало случаев, когда наши аэродромы располагались в 12–15 километрах от линии фронта, и на всех аэроузлах немедленно организовывалось надёжное прикрытие аэродромов истребителями. За этот период 18 раз авиация противника пыталась бомбить по нашим аэродромам. В общей сложности в налётах участвовало более 150 самолётов врага. Наши дежурные истребители, как правило, взлетали через 40–45 секунд после сигнала тревоги и мешали прицельному бомбометанию врага, полностью запрещая ему повторные заходы на цель. Из 18 налётов фашистским самолётам только один раз удалось сделать повторный заход, и именно этот налёт принёс нам наибольшие потери. Враг повредил тогда восемь самолётов (три из них сгорели), убил 11 человек и 42 ранил. Всего от налётов авиации противника на наши аэродромы мы потеряли не более 30 само-

лётов и около сотни убитыми и ранеными среди личного состава полков. Потери от налётов противника могли быть значительно более тяжёлыми, ведь на каждом аэродроме у нас было 40–50, а иногда и более самолётов. Своевременный взлёт дежурных истребителей не давал возможности самолётам противника делать повторные заходы на бомбометание по аэродромам и тем самым спасал от поражения десятки самолётов и сотни людей.

Работу истребителей, как правило, оценивают количеством сбитых самолётов противника, но эта оценка совершенно не отражает качество боевой работы истребителей, прикрывающих штурмовиков. Оценить работу истребителей, прикрывающих штурмовиков, можно только количеством спасённых лётчиков-штурмовиков, не сбитых и не уничтоженных самолётов, оставшихся в строю лиц технического состава. Трудно подсчитать боевой эффект действий 331-й истребительной авиационной дивизии. Но ясно одно, что истребительная дивизия может записать на свой счёт не менее одной трети боевых успехов 5-го штурмового авиационного корпуса.

Михаил Васильевич Афанасьев награждён орденом Ленина, 2 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й степеней, 2 орденами Красной Звезды, медалями и орденами Венгрии, Кореи и Монголии. С 1945 по 1949 год полковник М.В. Афанасьев работал начальником штаба 246-й истребительной авиационной дивизии, входившей в состав Забайкальского фронта и базировавшейся на территории Монголии и Китая. В 1949 году Афанасьев поступил в Военную академию Генерального штаба и успешно окончил её в 1951 году. После окончания академии Михаил Васильевич занимал ряд ответственных должностей в ПВО страны, получил генеральское звание. Несколько лет генерал-майор авиации М.В. Афанасьев был начальником Центрального командного пункта ПВО страны.

В 1963 году я как-то был у Главнокомандующего ПВО Маршала Советского Союза П.Ф. Батицкого, на нашей встрече присутствовал также маршал авиации Е.Я. Савицкий. Когда деловой разговор был закончен, я спросил у Батицкого, как работает генерал Афанасьев? Батицкий

недолго думая ответил вопросом: «А ты что, в космос его хочешь перетащить?» Я объяснил маршалам, что воевал вместе с Афанасьевым, 18 лет его не видел и только сегодня случайно узнал, что он работает в ПВО. Оба маршала очень хорошо отзывались о работе генерала Афанасьева, мне было приятно слышать высокую оценку работы одного из ветеранов корпуса. В 1965 году генерал-майор авиации М.В. Афанасьев уволился в запас, но продолжает работать в штабе Гражданской обороны РСФСР. Он активно поддерживает связи с ветеранами 331-й истребительной авиадивизии и 5-го штурмового авиакорпуса.

Анатолий Васильевич Безденежных

А.В. Безденежных родился 14 сентября 1909 года в городе Котельнич Вятской губернии. Отец работал на Северной железной дороге на строительстве моста через реку Вятка. После окончания семилетки Анатолий поступил в четырёхгодичную школу фабрично-заводского обучения, которую окончил в 1927 году. До 1929 года работал слесарем 7-го разряда, помощником и машинистом паровоза. В 1929 году Безденежных становится студентом Московского института инженеров транспорта. За 2–3 месяца до окончания института студент А.В. Безденежных по путёвке Московского городского комитета комсомола направляется на учёбу в военно-авиационную лётную школу. В сентябре 1930 года он успешно заканчивает лётное обучение в Качинской авиашколе и получает звание военного лётчика. В период с 1932 по 1939 год Анатолий Васильевич много летает, выполняя должности инструктора-лётчика, командира авиационного звена и командира отдельного авиационного отряда. В 1939 году капитан А.В. Безденежных назначается командиром 20-й отдельной авиаэскадрильи Московского военного округа. Эскадрилья летала на самолётах Р-5 и дислоцировалась в Иваново и Вязниках. В первые дни войны авиаэскадрилья была передана в подчинение командующего ВВС 13-й армии Западного фронта. В июле 1941 года капитан Безденежных повёл свою эскадрилью под прикрытием двух истребителей И-16 на бомбёжку немецких войск на

переправе через Днепр. К цели подошли внезапно, нанесли мощный удар по скоплению фашистских войск, разрушили переправу, но на обратном маршруте группу Р-5 атаковали 12 «мессеров», завязался воздушный бой. В бою потеряли пять самолётов и сбили только одного стервятника. Самолёт ведущего, капитана А.В. Безденежных, был подожжён в бою и произвёл вынужденную посадку на мелкий кустарник. Безденежных и его штурман Голиков едва успели отбежать от самолёта на 20–30 метров, как взорвались бензобаки. Этот дневной боевой полёт группы самолётов Р-5 убедил всех, что днём летать на Р-5 очень опасно, самолёты несут очень большие потери от зенитного огня и особенно от истребителей противника. Боевая работа 20-й эскадрильи была переключена на ночь. Ночные боевые действия Р-5 были более удачными. Безденежных лично произвёл десять боевых вылетов, но десятый ночной полёт мог быть последним для командира эскадрильи. На цель самолёт вышел внезапно и удачно сбросил бомбы, успел развернуться на восток и в этот момент был перехвачен прожекторами. Зенитки открыли ураганный огонь, один из снарядов попал в хвостовое оперение самолёта, рули управления отказали, неуправляемая машина приближалась к земле. Первый удар самолёта крылом пришёлся по деревьям, и это спасло экипаж, лётчик Безденежных и штурман Голиков были выброшены из самолёта, получив тяжёлые ушибы.

В сентябре 1941 года от 30 самолётов эскадрильи осталось только 3. Эти три самолёта Р-5 были переданы в другую часть, а личный состав 20-й отдельной авиаэскадрильи был отправлен в тыл на переучивание. В 1942 году майор А.В. Безденежных переучился на самолёт Ил-2 и некоторое время работал в Куйбышеве ответственным представителем ВВС за приёмку и перегонку самолётов Ил-2 с 1-го и 18-го авиационных заводов на фронтовые аэродромы. В конце 1942 года Анатолий Васильевич был назначен командиром 235-го штурмового авиационного полка, который в марте 1943 года вместе с 264-й штурмовой авиадивизией вошёл в состав нашего корпуса.

Моя первая встреча с личным составом полка и его командиром майором А.В. Безденежных состоялась на аэро-

дроме Коробово Калининской области. Полк был сформирован в июле 1941 года и базировался на аэродроме Хейниоки в 20 километрах восточнее города Выборг. С этого аэродрома он и начал боевые действия в Великой Отечественной войне. 25 августа 1941 года полк перебазировался на Комендантский аэродром города Ленинграда и принимал участие в боях за город. В октябре 1941 года полк сдал оставшиеся несколько самолётов И-15бис и убыл в Куйбышевскую область для переучивания на самолёт Ил-2. С апреля 1942 года полк воевал на самолётах Ил-2 на Калининском фронте, участвовал в боях за города Ржев и Великие Луки. К концу 1942 года после потери в боях более 70% лётного состава полк вновь был выведен на пополнение.

На аэродром Коробово полк прилетел в полном составе на самолётах Ил-2, около 80% лётчиков ещё «не нюхали порошу». Командир полка майор А.В. Безденежных — отличный лётчик, имевший большой опыт лётной работы, много летавший на самолёте Ил-2, но в бой на этом самолёте ещё не ходивший. Заместителем командира полка по политической части был майор Тимофей Авксентьевич Форманчук, а начальником штаба — подполковник Николай Николаевич Виноградов. В таком составе 235-й штурмовой авиационный полк начал работу в составе корпуса.

В апреле 1943 года А.В. Безденежных был переведён на должность инспектора-лётчика по технике пилотирования корпуса. В первые же дни после начала боевых действий майор Безденежных пришёл ко мне и настоятельно попросил разрешения участвовать в боевых вылетах. Летал Безденежных в бой много и охотно, летал в составе групп почти со всеми ведущими штурмовиками корпуса и, как правило, занимал в строю одно из наиболее трудных мест — место замыкающего. Я много раз присутствовал в полках на разборах боевых вылетов, где выступал и майор Безденежных. Его выступления всегда выслушивались с большим вниманием, а замечания и рекомендации принимались к исполнению. Можно без всякого преувеличения сказать, что успешная боевая работа корпуса во многом определялась систематической проверкой техники пилотирования лётчиков, их умением хорошо ориентироваться в сложной обстановке и до пре-

дела использовать отличные боевые качества самолёта Ил-2. Всеми этими вопросами кропотливо и ежедневно занимался лётчик-инспектор корпуса майор А.В. Безденежных.

В мае 1944 года Анатолий Васильевич вновь стал командиром 235-го штурмового авиационного полка. В боях за освобождение Украины, Польши, Румынии, Венгрии, Австрии и Чехословакии лётчики полка проявили массовый героизм.

Во время боёв за освобождение Венгрии полк базировался на аэродроме Дебрецен. Был получен приказ

уничтожить танки противника в населённом пункте Ясапати. Осеннее небо затянуто сплошной низкой облачностью, моросит мелкий дождь, видимость не более километра. Группу из 12 штурмовиков ведёт майор А.В. Безденежных. Путь дальний, проходит он над болотами и озёрами. На бреющем полёте при ограниченной видимости трудно ориентироваться. Ведущий выходит на реку Тисса, уточняет детальную ориентировку и точно выводит группу на цель. Немцы совершенно не ждали налёта в такую погоду и не сумели открыть огонь. Противотанковые бомбы сделали своё дело: после первого захода загорелось около десятка автомашин и несколько танков. Повторными заходами с разных направлений лётчики расстреливали фашистов из пушек и пулемётов. Этот полёт в очень сложных метеорологических условиях был трудным экзаменом для всех лётчиков группы. И они выдержали его. В этом полёте особо отличились лётчики Сергей Бесчастный, Анатолий Казаков, Вадим Марцинковский, Сергей Драницин, Сергей Гришаев. Так



*Начальник штаба 235-го шап
подполковник И.Н. Виноградов*

работали лётчики-штурмовики 235-го штурмового авиационного полка.

За четыре года войны 235-й Проскуровский штурмовой авиационный полк прошёл с боями от Ленинграда до Вены и Праги, участвовал в освобождении Польши, Румынии, Венгрии, Австрии, Чехословакии и городов Белгород, Харьков, Сумы, Киев, Житомир, Бердичев, Винница, Проскуров, Тернополь, Львов, Сандомир, Жешув, Сибиц, Клуж, Алба-Юлия, Дебрецен, Будапешт, Братислава, Брно, Вена, Прага и многих других. Полк произвёл более 14 000 боевых вылетов и уничтожил 520 танков, 3970 автомашин, 82 самолёта, 17 паровозов, более 300 вагонов и около 13 000 гитлеровцев.

Все однополчане от рядового до командиров всех рангов показали высокое боевое мастерство и отвагу в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками и были награждены орденами и медалями, а наиболее отличившиеся в боях девять лётчиков полка получили звание Героя Советского Союза. Вот их имена: Сергей Арсентьевич Бесчастный, Иван Никифорович Виноградов, Василий Илларионович Гамаюн, Григорий Кириллович Денисенко, Фёдор Егорович Жулов, Анатолий Семёнович Казаков, Алексей Павлович Красилов, Иван Лазаревич Могильчак и Григорий Моисеевич Прощаев. Ещё шесть лётчиков получили это высокое звание уже в других полках. Это — Георгий Тимофеевич Береговой, Михаил Михайлович Берников, Алексей Иванович Киреев, Василий Николаевич Коряков, Аркадий Петрович Логинов и Сергей Иванович Рябов. Более тридцати раз лётчики 235-го штурмового авиаполка получали за боевую работу благодарности в приказах Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза И.В. Сталина.

Командир 235-го штурмового авиационного полка подполковник А.В. Безденежных лично совершил 96 боевых вылетов. После окончания Великой Отечественной войны полковник А.В. Безденежных работал на различных должностях в кадрах ВВС, а в 1959 году уволился в запас. Он награждён орденом Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 2-й степени, 2 орденами

Красной Звезды и многочисленными медалями¹. Все послевоенные годы Анатолий Васильевич вёл и сейчас ведёт большую общественную работу, часто встречается с молодёжью. Ветераны полка под его руководством активно ведут патриотическую воспитательную работу в школах, на заводах и фабриках, проводят сборы и встречи ветеранов полка, дивизии и корпуса.

Георгий Тимофеевич Береговой

Георгий Тимофеевич Береговой родился в 1921 году в селе Фёдоровка Карловского района Полтавской области. Вот слова его матери Марии Семёновны об этих годах: «Жили мы в ту пору на Полтавщине. Муж мой, Тимофей Николаевич, в 1920-е годы служил на разъезде Орчик. Только по вечерам я его и видела, а то всё на работе да на работе. В семье росло три хлопца. Виктор — старший. Второй — Михаил. Георгий родился третьим. Жили дружно. Ребята помогали нам, чем могли. В доме каждому дело найдётся. Приучила всех к самостоятельности, уважению к труду. Не жалуюсь на сыновей. Как говорят, все в люди вышли». Детство Жоры Берегового было обычным, как у миллионов советских ребят, со школьных лет они привыкли жить интересами страны, своего народа. Их, как и весь советский народ, волновали исторические победы первых пятилеток. Дух захватывали события в Арктике, челюскинская эпопея, первые Герои Советского Союза, перелёты через Северный полюс в Америку, посадка самолётов на самом Северном полюсе и зимовка папанинцев на нём — все эти события перевернули крестьянскую душу украинского хлопца Георгия Берегового. Он жадно читал газеты, журналы, книги — всё, что попадало под руку, — где говорилось об авиации, о лётчиках, о подвигах. Учился Георгий в посёлке Енакиево на Донбассе, куда переехала его семья. Учился добросовестно, особенно любил физику, занимался авиамоделизмом. В 1938 году Георгий окончил среднюю

¹ В 1985 году А.В. Безденежных был награждён вторым орденом Отечественной войны 2-й степени.

школу и решил стать лётчиком, следуя за старшим братом Виктором. Провожая любимого ученика в авиацию, преподаватель физики Аркадий Львович Файшмидт подарил Береговому книгу Джимми Коллинза «Лётчик-испытатель» с надписью: «Ты пойдёшь дальше этого человека. У тебя будет иная судьба. Люби небо. Верю в тебя». Прогноз учителя оправдался: лётчик Береговой превзошёл всех лётчиков-испытателей, он испытывает космические корабли и готовит космонавтов. Имя Георгия Тимофеевича Берегового известно в нашей стране и далеко за её пределами. Сейчас не только Полтавщина, Донбасс и Харьковская область считают Георгия Тимофеевича своим земляком и гордятся им. Весь советский народ гордится Береговым и по-сыновьи любит его. Чтобы заслужить всенародную любовь и широкую известность, Береговому потребовалось тридцать лет напряжённого труда военного лётчика, лётчика-испытателя и лётчика-космонавта. Сотни раз за эти годы он смотрел смерти в глаза, и костлявая отступала перед его неодолимой жаждой жизни, героизма, упорства, воли и труда.

Я попытаюсь осветить этот героический путь лётчика Берегового. В 1938 году Береговой поступает в Луганскую авиационную лётную школу, которую успешно заканчивает в июне 1941 года и получает звание пилота. За период обучения в лётной школе в аттестации курсанта Берегового записано: «...трудолюбив, летает с большим желанием, техника пилотирования отличная. Дисциплинирован. Обладает крепким характером...» 1941 год и часть 1942 года Г.Т. Береговой воюет на Калининском фронте рядовым пилотом бомбардировочного полка. В августе 1942 года лётчика Берегового назначают командиром звена штурмового полка. В роли командира звена штурмовиков Георгий Тимофеевич выполняет более 30 боевых вылетов на самолёте Ил-2. Он успешно водит в бой группы штурмовиков и в дни формирования корпуса назначается заместителем командира эскадрильи штурмового авиаполка. В эти дни состоялась наша первая встреча со старшим лейтенантом Г.Т. Береговым. Береговой утверждает, что он хорошо запомнил эту первую встречу с одним из тех, кто «позвал» его в авиацию. Для меня эта первая встреча прошла незаметно,

таких, как старший лейтенант Береговой, в корпусе было немало. Наше более близкое знакомство состоялось по радио, мы хорошо знали голоса друг друга. Когда к ПКП подходила группа Берегового, я узнавал ведущего по голосу. Так было на Курской дуге, под Киевом, в Львовской операции, на Сандомирском плацдарме, в боях за освобождение Румынии, Венгрии, Австрии и Чехословакии. Десятки раз мы встречались с Береговым в эфире и значительно реже на земле. О некоторых встречах по радио я расскажу подробнее.

Одна из первых встреч с лётчиком в эфире мне запомнилась в ходе Белгородско-Харьковской операции. Танковая армия генерала Ротмистрова, развивая успех прорыва обороны противника, встретила упорное сопротивление врага в районе Томаровки. Несколько групп штурмовиков работали в этом районе, мой ПКП был рядом с КП командующего Воронежским фронтом генерала армии Н.Ф. Ватутина. На КП присутствовал маршал Г.К. Жуков. Примерно в 14 часов Жуков и Ватутин пришли на мой ПКП. Я доложил, что корпус произвёл уже 159 самолёто-вылетов, бьём танки противника в районе Томаровки, в воздухе — три группы штурмовиков. В этот момент я услышал голос Берегового. Ведущий докладывал, что в населённом пункте Томаровка и в одном километре восточнее него — до 50 танков противника. Очень сильный зенитный огонь, делали два захода, подожгли семь танков. Горят семь танков... Я повторил маршалу Жукову и генералу Ватутину доклад Берегового. «Подожгли семь танков? — переспросил маршал и, недоверчиво улыбаясь, сказал: — Вы так все танки противника перебьёте и ничего не оставите танкистам Ротмистрова». Генерал Ватутин, почувствовав в реплике маршала недоверие к докладу ведущего штурмовиков, обращаясь ко мне, спросил: «Товарищ Каманин, кроме доклада штурмовиков о результатах своей работы, чем ещё вы обычно подтверждаете результаты штурмовок?» Я ответил, что главным и самым объективным контролёром является фотоаппарат, в каждой группе штурмовиков на двух-трёх самолётах обязательно устанавливаются фотоаппараты, они автоматически фотографируют цель. По фотоснимкам определяется

и характер цели, и результаты её обработки. Кроме того, в передовых частях, с которыми мы взаимодействуем, обязательно есть представитель авиации, он и наземные войска иногда очень хорошо видят работу штурмовиков и правильно её оценивают. В данное время в передовых танковых частях армии генерала Ротмистрова находится командир 4-й гвардейской штурмовой авиадивизии генерал-майор авиации Г.Ф. Байдуков. Выслушав мой доклад, генерал Ватутин приказал: «Завтра утром вы доложите мне результаты работы корпуса за сегодняшний день, а по группе...» — «Берегового», — подсказал я. «Да, Берегового, покажите и фотоснимки». На следующий день я представил командующему фронтом письменный доклад, вот его содержание: «За 4 августа 1943 года 5-й шак произвёл 217 боевых вылетов. Уничтожено около 60 танков противника и более двухсот автомашин. Наши потери — 4 самолёта. Результаты работы группы Берегового подтверждаются 6 фотоснимками (прилагаю) и телеграммой генералов Ротмистрова и Байдукова, лично наблюдавших работу этой группы».

Генерал Ватутин прочитал доклад, очень внимательно просмотрел все снимки и передал доклад маршалу Жукову. Ознакомившись с материалами, маршал размашисто написал на докладной: «Молодцы! Всем лётчикам объявить благодарности! Жуков. 5.8.43».

В дни форсирования Днепра, в борьбе за Букринский и Лютежский плацдармы, в боях за освобождение Киева Береговой принимал непосредственное участие. Летал он много. Мы уже были близко знакомы по радио и хорошо понимали друг друга. 12 октября 1943 года началось наступление наших армий на Букринском плацдарме. КП командующего фронтом разместился на плацдарме на одной из возвышенностей в 500–600 метрах от левого берега Днепра. С наблюдательных пунктов КП очень хорошо просматривалась местность на запад и северо-запад, обзор на юго-запад был ограничен холмистой местностью. На КП присутствовали Жуков, Ватутин, Хрущёв, Красовский и группа писателей и поэтов Украины, приглашённых Хрущёвым. Группа за группой штурмовики проходили над нами, уточняли свои цели и уходили на запад. Всё шло,

как обычно — авиация противника была нашу переправу и артиллерийские позиции на плацдарме, истребители прикрытия вели воздушные бои. Около одиннадцати часов мои наблюдатели заметили на западе над горизонтом большую группу бомбардировщиков. В это время с задания возвращалась восьмёрка старшего лейтенанта Берегового в сопровождении шестёрки истребителей под командой старшего лейтенанта В.В. Рыбалки. Я приказал Береговому набрать высоту до 2 тысяч метров над ПКП и быть готовыми к воздушному бою с большой группой бомбардировщиков. Группа самолётов противника приближалась, мы насчитали 18 самолётов Ю-87 на высоте примерно 1200 метров и выше их 12 «фокке-вульфов». После этого я приказал Береговому в лоб атаковать Ю-87, а Рыбалке — связать боем истребителей. Оба ведущих поняли команды и стали занимать исходные точки для атаки противника. Всё происходило у нас над головой. Тридцать самолётов противника и четырнадцать наших шли в лоб друг другу. Наших было в два раза меньше, но они были выше и без бомб, у противника 18 самолётов были перегружены бомбами, их манёвренность была связана, им нужно было найти цель и сбросить бомбы.

Километра три не доходя до нас, колонна Ю-87 отклонилась вправо и с левым разворотом на 180° стала заходить на цель. Стало ясно, что цель — мы, КП фронта. Красовский подал команду: «Всем в укрытие!» В этот момент я увидел, как с самолёта ведущего Ю-87 посыпались бомбы, хотелось пригнуться и лечь на дно окопа, но я услышал пушечно-пулемётный огонь штурмовиков над собой и залюбовался их атакой. Восемь Ил-2 в строю левого пеленга шли в лоб колонне Ю-87. Враг не выдержал этой атаки, колонна рассыпалась, самолёты бесприцельно побросали бомбы и с пикированием стали уходить на запад. Четыре Ю-87, сбитые нашими штурмовиками, упали на нашей территории, упали и два истребителя, один из них — наш. Так закончился этот воздушный бой. Но его значение не столько в количестве сбитых самолётов, а в том, что атакой штурмовиков во главе со старшим лейтенантом Береговым был сорван мощный удар бомбардировщиков противника

по командному пункту фронта. Если основная масса бомбардировщиков в результате атаки штурмовиков сбросила бомбы бесприцельно и в панике рассыпалась в разные стороны, но всё же группа сумела нанести ощутимый урон: разрушена проволочная связь, разбиты две радиостанции, убито восемь солдат и три офицера, более трёх десятков бомб упали на территорию КП, а одна из крупных бомб упала всего в трёх метрах от блиндажа командующего фронтом, где в этот момент находилось все руководство. Нетрудно предположить, каким бы мог быть результат удара 18 пикирующих бомбардировщиков врага в более спокойной для них воздушной обстановке.

Более 130 боевых вылетов совершил Георгий Береговой до октября 1944 года, из них более ста — ведущим группы. В октябре 1944 года капитану Георгию Тимофеевичу Береговому было присвоено звание Героя Советского Союза. По этому поводу мы встретились на земле и даже сфотографировались. Берегового с высокой наградой поздравлял весь 90-й гвардейский штурмовой авиационный полк, дивизия и корпус гордились отличным вожаком штурмовиков. С первого до последнего дня войны воевал Береговой, 186 боевых вылетов совершил он на «ильюшиных». Три раза горел, три раза был сбит, но всегда возвращался в свой полк, садился на новый самолёт и снова летел в бой.

В июне 1945 года наши дороги круто разошлись: капитан Береговой уехал учиться в Липецкую высшую офицерскую школу, а я продолжал командовать корпусом в Чехословакии, в Молдавии и Румынии. С 1948 по 1964 год Георгий Береговой работал лётчиком-испытателем. Более пятидесяти типов самолётов научил он летать. Не раз было и так: самолёт полуразрушался от перегрузок и отказывался летать, а Береговой переносил все перегрузки и приводил рассыпающуюся машину на последнюю посадку. На войне и в мирное время у военного лётчика и лётчика-испытателя Георгия Берегового были сотни таких опасных и трудных полётов, из которых многие не возвращались. Скажут — Береговому везло. Но по этому поводу почти два века назад великий Суворов сказал: «Раз везёт, два везёт, но надобно

ж и умение». Умение у Берегового было. Он умел учиться сам и успешно учил подчинённых.

Двадцать лет мы не встречались с Береговым после войны, хотя и знали, и слышали друг о друге немало хорошего. Вдруг — телефонный звонок, знакомый голос напомнил войну, договорились о встрече. Откровенно говоря, перед встречей с заслуженным лётчиком-испытателем СССР полковником Г.Т. Береговым я предполагал, что боевой однополчанин, освоивший после войны профессию лётчика-испытателя сверхзвуковых самолётов, человек, которому перевалило за сорок, должен быть довольным своей жизнью и своим местом в ней. Думалось, что он хочет повспоминать фронтовые были, друзей, а он сразу удивил меня просьбой взять его в группу лётчиков-космонавтов. Это, признаться, меня удивило.

«Хорошо ли подумал, Георгий? Ведь тебе, если мне память не изменяет, за сорок?» — «Сорок четыре, Николай Петрович. Но у меня здоровье лётчика-испытателя, на которое не жалуюсь ни я, ни медики. Пройду любую комиссию. Поверьте мне, не подведу». Глаза его блеснули прежним, как когда-то на фронте, огненным задором. Он настойчиво и убеждённо доказывал, что именно лётчик-испытатель ближе всего стоит к космическим полётам и что по мере усложнения заданий на полёты в космос уровень специальной подготовки лётчиков-космонавтов должен возрастать. Всё, что говорил полковник Береговой о будущих космических полётах, было правильно. Но возраст? 44 года — это не 25. В «гагаринском» наборе всем лётчикам при приёме было 24–25 лет, и только В.М. Комаров и П.И. Беляев были на 4–5 лет старше.

В первой половине 1960-х годов вся медицина была убеждена, что пускать в космос людей в возрасте старше 30 лет — опасно. Во всех инструкциях и основных документах, регламентирующих отбор людей в космонавты и их подготовку к космическим полётам, был записан предельный возраст 30 лет. Эти документы были согласованы с Министерством здравоохранения, Академией наук, промышленностью и многими другими организациями. Не хотелось обижать ветерана войны, отличного лётчи-

ка полковника Берегового прямым и категорическим отказом. Я предупредил Георгия Тимофеевича, чтобы он не строил больших надежд на положительное решение этого трудного вопроса, но обещал рассмотреть его кандидатуру на комиссии по отбору кандидатов в отряд космонавтов. На следующий день я доложил Главнокомандующему Военно-Воздушными силами Главному маршалу авиации К.А. Вершинину просьбу полковника Берегового. Вершинин знал Берегового как отличного лётчика-испытателя, но, узнав, что ему уже 44 года, задумался. Решили посоветоваться с маршалом авиации С.И. Руденко и генерал-полковником инженерно-технической службы А.Н. Пономарёвым. Они знали Берегового не меньше меня, особенно Пономарёв, который последние 15 лет руководил всеми лётными испытаниями ВВС, оба заместителя Главкома ВВС поддерживали кандидатуру лётчика-испытателя. Вершинин, внимательно выслушав наши соображения, подвёл итог: «Появление в отряде космонавтов такого опытного лётчика-испытателя, как полковник Береговой, со всех точек зрения желательно, ведь каждый космический полёт — по существу испытательный полёт и для техники, и для человека. Опыт испытательной работы в авиации будет полезен и в космосе. Кроме того, если Береговой удачно слетает в космос, из него может получиться хороший кандидат на должность начальника Центра подготовки космонавтов. Давайте договоримся так, товарищ Каманин. Вы встретитесь с президентом Академии наук СССР академиком Келдышем и с Главным конструктором академиком Королёвым и попытаетесь убедить их в необходимости попробовать в космосе и лётчиков-испытателей. Думаю, что они согласятся с мнением руководства ВВС». Келдыш и Королёв не возражали. И Береговой, успешно пройдя все медицинские проверки и испытания, был зачислен в отряд космонавтов.

Через год лётчик-космонавт Береговой был готов к космическому полёту. Но до полёта было ещё далеко. Серия кораблей «Восток» и «Восход» была закончена, а новый корабль «Союз» проходил трудный период технологических испытаний. В январе 1966 года умер Главный конструктор космических кораблей Сергей Павлович Королёв — эта тя-

жёлая утрата главного технического руководителя космических полётов ещё больше осложнила подготовку к очередному полёту нового космического корабля «Союз». Более двух лет был перерыв в полётах в космос у советских космонавтов. Последний полёт на «Восходе-2» произвели П.И. Беляев и А.А. Леонов 18 марта 1965 года. Первый полёт на «Союзе-1» поручили выполнять уже побывавшему в космосе лётчику-космонавту СССР Герою Советского Союза Владимиру Михайловичу Комарову. Комаров поднялся в космос 23 апреля 1967 года. Комаров успешно выполнил весь комплекс испытаний космического корабля «Союз», но при спуске не полностью раскрылся парашют корабля, и космонавт погиб. Комаров стал первой жертвой космических полётов в Советском Союзе. Весь советский народ тяжело переживал горечь гибели Владимира Комарова, для наших космонавтов эта потеря товарища была особенно ощутимой. В дни прощания с другом Юрий Гагарин писал: «Мы научим летать «Союз». В этом я вижу наш долг — долг друзей перед памятью Володи. Это отличный, умный корабль. Он будет летать. Мы сядем в кабины новых кораблей и выйдем на новые орбиты».

Научить «Союз» летать! Эту очень сложную задачу поручили лётчику-космонавту, испытателю, научившему искусству летать больше полусотни самолётов, полковнику Береговому. Перед стартом космического корабля «Союз-3» Георгий Тимофеевич заявил: «Дорогие товарищи и друзья! Штурм космоса продолжается успешно. Осуществлена автоматическая стыковка советских спутников на околоземной орбите. Выполнены исторические полёты космических станций «Венера-4» и «Зонд-5». Эти новые выдающиеся достижения советской науки и техники в исследовании космоса — результат творческих дерзаний и героического труда нашего народа. Мне оказано большое доверие совершить полёт на космическом корабле «Союз-3». Новый космический полёт будет произведён в канун 51-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. И мы посвящаем его этой знаменательной дате. Я готов выполнить почётное задание Родины. Заверяю Центральный Комитет Ленинской Коммунистической партии, Советское правительство, наш народ, что отдам все силы и знания

для выполнения возложенных на меня ответственных задач». Береговой с честью выполнил обещание, данное советскому народу. 26 октября 1968 года мощная ракета-носитель подняла в космос космический корабль «Союз-3», пилотируемый полковником Г.Т. Береговым. В ходе полёта лётчик-космонавт с помощью ручного и автоматического управления осуществил сближение с беспилотным кораблём «Союз-2», стартовавшим на сутки раньше, выполнил обширную программу маневрирования и испытаний корабля. Он научил космический корабль «Союз» летать.

После полёта в космос прошло более одиннадцати лет, за эти годы более 30 «Союзов», сотни «Космосов», несколько орбитальных станций и десятки космических аппаратов другого назначения побывали в космосе. Продолжительность космических пилотируемых полётов за 18 лет возросла в 2240 раз. Продолжительность пребывания людей в космосе исчисляется сейчас не витками и сутками, как это было при полётах «Востоков», а месяцами. «Союзы» летают уже двенадцать лет, и они ещё не сказали своего последнего слова. И в этом большая заслуга не только Главного конструктора Сергея Павловича Королева, заложившего основы корабля, но и лётчика-испытателя, космонавта Георгия Тимофеевича Берегового, научившего «Союз» летать. За этот выдающийся космический полёт Г.Т. Береговой получил вторую Золотую Звезду Героя Советского Союза и звание генерал-майора авиации. Береговой первым среди лётчиков-космонавтов получил звание генерала.

Вот уже несколько лет дважды Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, ветеран Великой Отечественной войны Георгий Тимофеевич Береговой работает начальником Центра подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина. Сплав героических боевых полётов, испытаний авиационной техники и опыта подготовки и осуществления пилотируемых космических полётов получился добротный. Береговой успешно руководит подготовкой космонавтов, он оправдал предвидение Главного маршала авиации К.А. Вершинина и умело передаёт свой богатый опыт и знания молодёжи. Есть ещё одна очень важная черта в характере и работе Берегового — он всегда поддерживает

самые широкие связи с народом, и особенно с молодёжью. Как депутат Верховного Совета СССР Береговой ведёт очень активную работу в комиссии по иностранным делам, часто встречается с избирателями и отчитывается перед ними в своей общественной деятельности. Генерал Береговой уже несколько лет — командующий молодёжной военной игрой «Зарница». Сотни встреч ежегодно проводит он с пионерами, школьниками, комсомольцами, студентами и солдатами. Многочисленные встречи с населением, заботы о патриотическом воспитании молодёжи не только не мешают ему в основной работе — подготовке и воспитании космонавтов, а наоборот, помогают находить главное, решающее в воспитании космонавтов, прививать им навыки упорного труда, любви к профессии, преданности Родине.

Не забывает Береговой и о друзьях-однополчанах. Он принимает активное участие в подготовке и проведении сборов 90-го гвардейского штурмового авиационного полка, в составе которого воевал больше трёх лет. В 1978 году он был одним из наиболее активных организаторов сбора ветеранов 5-го штурмового авиационного корпуса. Ветераны корпуса гордятся своим однополчанином — генералом Береговым — и от всей души желают ему новых больших успехов в его работе и общественной деятельности.

Григорий Кириллович Денисенко

Молодой лётчик Григорий Денисенко прибыл в состав 235-го штурмового авиационного полка нашего корпуса уже после боёв на Курской дуге. Первый свой боевой вылет он совершил 3 ноября 1943 года. Группа штурмовиков во главе с командиром эскадрильи капитаном П.Г. Дылько вылетела на задание. В назначенное по графику время эскадрилья появилась над целью в районе Приорка (пригород Киева). Удачно маневрируя среди разрывов зенитных снарядов, Дылько повёл своих лётчиков в атаку. Бомбы точно накрыли большую колонну автомашин и танков. Сделав четыре захода на цель, израсходовав все боеприпасы, группа в полном составе вернулась на свой аэродром. В этом полёте впервые в бой летали лётчики Денисенко и Цымбал. После

возвращения на аэродром командир эскадрильи капитан Дылько построил весь лётно-технический состав и объявил перед строем благодарность молодым лётчикам. Обращаясь к Денисенко и Цымбалу, комэск сказал: «Молодцы, вы отлично держались в строю, точно бомбили и стреляли, если так будете летать и дальше, то пролетаете всю войну и будете участниками Великой Победы». Эти слова были большой оценкой для Денисенко и Цымбала. Они, в свою очередь, в душе благодарили своих командиров, которые умело передавали им свой боевой опыт.

Слова капитана Дылько оказались пророческими для Денисенко, он до конца войны много летал и умело бил фашистов. За отличную боевую деятельность Г.К. Денисенко был удостоен звания Героя Советского Союза. К сожалению, судьба лётчика Цымбала оказалась иной — в борьбе за освобождение Правобережной Украины он погиб смертью храбрых.

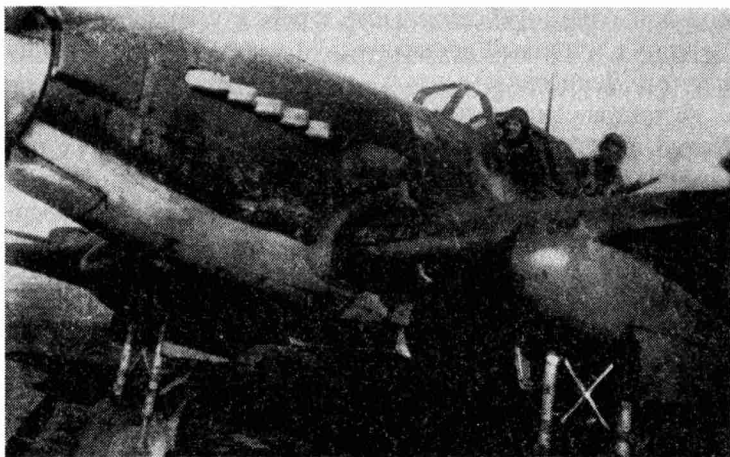
А 15 января 1944 года погиб и их наставник и воспитатель, прекрасной души человек, Пётр Григорьевич Дылько. Лётчик Денисенко и все лётчики эскадрильи поклялись сурово отомстить коварному врагу за гибель своих товарищей. На борту самолёта Денисенко написал крупными буквами «За Дылько», его грозный штурмовик каждый день, а иногда и 3–4 раза в день поднимался в воздух и крушил врага. Скоро молодому лётчику стали поручать водить в бой пару и четвёрку штурмовиков. 4 февраля 1944 года, возвращаясь с боевого задания из района Корсунь-Шевченковского, Денисенко неожиданно обнаружил полевой аэродром немцев, на котором было до 30 самолётов Ю-52. На уничтожение такой важной цели командир полка майор В.Н. Коряков поднял весь полк. Полковую колонну штурмовиков, во главе четвёрки самолётов, вёл к цели младший лейтенант Г.К. Денисенко. Штурмовики встали над аэродромом в круг и бомбами и пулемётно-пушечным огнём уничтожали самолёты. В этом налёте Денисенко лично зажёг четыре самолёта, по два самолёта уничтожили лётчики Жулов, Цымбал и Федин. На контрольных фотоснимках было обнаружено более двадцати очагов пожара. А когда через несколько дней район аэродрома был занят нашими

войсками, фотографии корпуса засняли 28 разрушенных и сгоревших транспортных самолётов Ю-52 и десятки автомашин. За этот полёт Григория Денисенко и Фёдора Жулова наградили орденом Красного Знамени. Корпус в интересах ликвидации Корсунь-Шевченковской группировки немцев произвёл 1342 боевых вылета, одну треть этих вылетов сделал 235-й штурмовой авиационный полк, а в полку больше всех на этом направлении летал Г.К. Денисенко, он совершил 38 полётов на уничтожение окружённого врага.

14 декабря 1943 года полк получил приказ уничтожить танки и автомашины противника в районе Радомышля. На цель первой вышла шестёрка лейтенанта Денисенко. При подходе к цели группу атаковали восемь Ме-109. Атаки истребителей противника успешно отбивались огнём воздушных стрелков и нашими истребителями. «Ильюшины» продолжали идти вперёд, на запад — к цели. В лощине обнаружили скопление танков и автомашин. В сложившейся обстановке, когда продолжаются атаки истребителей противника, а с земли ведётся интенсивный огонь, ведущий принимает правильное решение — атаковать цель с одного захода. Освободившись от бомб, группа разворачивается на восток, в этот момент два «мессершмитта» поочерёдно атакуют самолёт Денисенко. Мужественный лётчик искусно маневрирует самолётом, давая возможность своему воздушному стрелку Михаилу Каремсахову вести прицельный огонь. Со второй пулемётной очереди один «мессер» был сбит. Стервятники с удвоенной яростью атакуют самолёт ведущего, обстреливают его из пушек и пулемётов. Самолёт получает повреждение, им трудно управлять, но Денисенко умело сажает тяжело израненный самолёт на свой аэродром. Отличившийся в этом бою воздушный стрелок казах Михаил Каремсахов был награждён орденом Красной Звезды. Рано оборвалась жизнь молодого воздушного стрелка — Каремсахов погиб в одном из полётов в районе Винницы.

16 ноября 1944 года группа в составе шести штурмовиков Ил-2 и четырёх истребителей Як-1 вылетела с аэродрома Кунмадараш на боевое задание. Недалеко от цели группу встретили шесть истребителей противника и, развернувшись, не вступая в бой, пошли параллельным кур-

сом. Ведущий группы старший лейтенант Денисенко предупредил экипажи — не растягивать строй и не стрелять по наземным целям из пушек и пулемётов, беречь патроны для воздушного боя. Ведущий прикрывающих истребителей командир эскадрильи 513-го истребительного авиационного полка капитан И.А. Маликов зорко наблюдает за вражескими истребителями. Впереди цель — техника и живая сила противника в районе Хатван. Денисенко вводит группу в пикирование, и в этот момент появляются ещё восемь истребителей противника, и они всей сворой набрасываются на штурмовиков, но их сверху смело атакуют наши истребители. Бомбы накрыли цель, штурмовики занимают оборонительный круг. Отбивая атаку «мессеров», капитан Маликов сбил одного «фоккера», но сам попал под атаку двух истребителей противника. На выручку своего командира бросился лейтенант Яровой и сбил одного из стервятников. Пара наших истребителей, управляемых Асташкевичем и Коваленко, ведя воздушный бой во взаимодействии с воздушными стрелками, сбили ещё двух. Фашисты, теряя свои самолёты, с ещё большей яростью атакуют штурмовиков. Вот самолёт Ил-2 лейтенанта Иванченко атакует немец, истребитель яростно отбивает атаку, но сам попадает под огонь врага и падает. Два «фоккера» одновременно атакуют с хвоста самолёт ведущего штурмовиков старшего лейтенанта Г.К. Денисенко, его воздушный стрелок старший сержант П.П. Крючков открывает огонь по одному из атакующих, но очередь обрывается, кончились патроны. Денисенко резко сбавляет скорость своего самолёта, атакующий самолёт проскакивает вперёд, через 1–2 секунды он вспыхнул ярким факелом, прошитый пушечно-пулемётной очередью ведущего. Воздушный бой шести штурмовиков и четвёрки наших истребителей с четырнадцатью истребителями противника закончился внушительной победой наших лётчиков. Сбито пять фашистских самолётов, все самолёты-штурмовики вернулись на свой аэродром. В воздушном бою с врагом героически погиб лётчик-истребитель Георгий Дорофеевич Яровой. Этот воздушный бой вместе со мной наблюдал заместитель начальника Военно-Воздушных сил маршал авиации Г.А. Ворожейкин. Маршал объявил благо-



*Г.К. Денисенко и П.П. Крючков в кабине Ил-2, февраль
1945 года*

дарность всему лётному составу группы, а старший лейтенант Г.К. Денисенко и капитан И.А. Маликов были позже награждены орденами Александра Невского.

Наблюдал я со своего ПКП и ещё один подвиг старшего лейтенанта Г.К. Денисенко. Это было 5 декабря 1944 года под Будапештом. Десять штурмовиков 235-го штурмового авиационного полка под командованием командира полка подполковника А.В. Безденежных вылетели для штурмовки войск противника на восточной окраине Будапешта. Штурмовиков прикрывала четвёрка истребителей. Штурмовики уже заканчивали четвёртый заход на цель, когда их внезапно атаковала восьмёрка «фоккеров», один из них атаковал ведущего, казалось, ещё секунда-другая — и враг будет торжествовать победу, но этого не произошло. Старший лейтенант Денисенко упредил огонь фашиста, очередью из пушек он сбил врага. Так Денисенко спас жизнь своему командиру.

За полтора года войны Григорий Кириллович Денисенко произвёл более 130 боевых вылетов на штурмовике, из них более ста — ведущим группы. От рядового лётчика вырос до командира эскадрильи, от младшего лейтенанта до капитана, Героя Советского Союза. Такое даже в годы войны случалось нечасто. Смелый, талантливый лётчик,

волевой, очень требовательный к себе и подчинённым командир, вдумчивый воспитатель — таким закончил войну капитан Денисенко.

В послевоенные годы Григорий Кириллович последовательно работал начальником Курского, Саратовского и Гомельского аэроклубов, передавал свой богатый боевой и лётный опыт молодёжи. В эти годы аэроклубы, руководимые полковником Денисенко, подготовили тысячи лётчиков, планеристов, парашютистов и других авиационных специалистов. С января 1954 по апрель 1956 года Денисенко работал начальником Саратовского аэроклуба, в этот период в аэроклубе делал первые шаги в небо будущий первый космонавт планеты Юрий Алексеевич Гагарин. Летом 1955 года я с группой офицеров проверял работу Саратовской областной организации ДОСААФ. Побывал я и в аэроклубе. На аэродроме аэроклуба шли интенсивные полёты с курсантами-лётчиками. После окончания полётов начальник аэроклуба в моём присутствии провёл разбор полётов. На разборе присутствовали все лётчики-инструкторы аэроклуба и человек сто курсантов. Слушая очень грамотный, полезный разбор Денисенко, я смотрел на задорные молодые лица будущих лётчиков и думал о том, что среди этой молодёжи, возможно, растут будущие Кожедубы, Покрышкины, Денисенко. Не знал я тогда, что всего через шесть лет один из присутствующих на разборе курсантов — курсант Гагарин, а в апреле 1961 года мало кому известный лётчик-истребитель старший лейтенант Юрий Алексеевич Гагарин первым из людей Земли взлетит в космос, облетит земной шар за 108 минут и произведёт посадку космического корабля известным всему миру майором Гагариным недалеко от тех мест, где он начинал свои первые полёты в небо.

Юрий Алексеевич в своей книге «Дорога в космос» очень тепло отзывается о Саратовском аэроклубе и своих первых лётных наставниках: «Товарищи уезжали, а я все никак не мог оторваться: крепкими корнями врос в землю Саратовского аэродрома. Я не мог бросить начатое дело. И когда в аэроклубе сказали, что на днях курсанты отправятся в лагерь, я согласился ехать туда. В лагерях рядом с аэродромом, покрытым короткой травой, для нас уже были

разбиты палатки, будто паруса, похлопывающие под ветром. И началось горячее, интересное лето. Почти каждый день — полёты. Дмитрий Павлович Мартьянов начал возить нашу группу по кругу, в зоны. Летали мы на Як-18 — добротной учебной машине, казавшейся нам истребителем. Это был манёвренный, лёгкий в управлении самолёт. Мартьянов, несмотря на свою молодость, относился к нам строго и требовательно. «Лётное дело, — говорил он, — не прощает даже малейшей ошибки. За каждый промах в воздухе можно заплатить головой...» Он кропотливо, по крупице, прививая нам основы авиационной культуры, без которой немыслим современный лётчик, требовал, чтобы каждое задание выполнялось с предельной точностью. Скорость мы должны были выдерживать до километра, заданную высоту полёта — до метра, намеченный курс — до полградуса. Некоторым казалась излишней такая придирчивость инструктора. А он, конечно, был глубоко прав: авиационное дело зиждется на математических расчётах, не терпит пренебрежения «мелочами», рассеянности в воздухе. «Летать надо красиво», — любил повторять Дмитрий Павлович, выговаривая курсантам за каждое малейшее отклонение от задания. Мартьянов был хорошим лётчиком-воспитателем. Но он не был на войне. А нас интересовало поведение лётчика в бою. Мы уже прочитали книги Александра Покрышкина и Ивана Кожедуба, и нам хотелось стать не просто лётчиками, а военными лётчиками, и обязательно истребителями. Мы знали, что человек познаётся в борьбе с препятствиями, и свою любовь и уважение к нашим первым наставникам в лётном деле делили между Мартьяновым и командиром звена Героем Советского Союза Сергеем Ивановичем Сафоновым. В дни войны он сражался под Сталинградом, участвовал в знаменитой воздушной битве на Кубани, сбил несколько «юнкерсов» и «мессершмиттов» на Курской дуге. Будучи капитаном, в 1943 году он был награждён Золотой Звездой. На примерах своей биографии он стремился показать нам, будущим пилотам, как формируется советский человек и настоящий лётчик. Слушали его мы внимательно: ведь перед нами советский ас, носитель славных традиций нашей боевой авиации. Он называл нас молодогвардейца-

ми, много работал с нами и так же, как Мартьянов, учил чистоте лётного почерка. Как-то мы собрались в тени раскидистого дерева, и под шёлковый шелест листвы Сергей Иванович сказал: «Крепкие нервы важнее крепких мускулов... Сильная воля — не врождённое качество человека, её можно и надо воспитывать!» Из всего сказанного нам Героем Советского Союза в тот день и из предыдущих бесед мы сделали для себя вывод: воля — это усилие, напряжение всех нравственных и физических сил человека, мобилизация энергии и упорства для достижения поставленной цели. Начальник нашего аэроклуба Григорий Кириллович Денисенко тоже был Героем Советского Союза. И это тоже сказывалось на нашем воспитании. Выступая как-то на комсомольском собрании, он в свою очередь объяснил нам, что такое воля. Это прежде всего умение управлять своим поведением, контролировать свои поступки, способность преодолевать любые трудности, с наименьшей затратой сил выполнять поставленные задачи. Помню, в день собрания была отвратительная погода, дождь бил по стёклам, в комнате наступила сумеречная темнота, а мы слушали как зачарованные. Человек сильной воли отличается высокой организованностью, дисциплинирован, с толком использует каждый час — так окончил своё выступление начальник аэроклуба. Провиниться и получить замечание от таких заслуженных людей, как Сергей Иванович Сафронов или Григорий Кириллович Денисенко! Случись такое со мной, и я бы сгорел от стыда. Ведь, кроме всего, я ещё был и комсоргом отряда аэроклуба и старшиной группы. Мы во всём старались подражать им, даже походкой, манерой держаться. Золотые звёзды на их кителях были мечтой каждого, но об этом не говорилось вслух, они были так же недостижимы, как настоящие звёзды». Так первый космонавт планеты отзывается о роли и влиянии на курсантов Героев Советского Союза С.И. Сафронова и Г.К. Денисенко.

После полёта Юрия Алексеевича в космос полковник Г.К. Денисенко несколько раз встречался с Гагариным. Эти встречи проходили в Москве и в Звёздном городке. Бывшему курсанту аэроклуба Юрию Гагарину и начальнику

Саратовского аэроклуба Григорию Денисенко было о чём поговорить и о ком вспомнить.

Ветераны 5-го штурмового авиационного корпуса гордятся своим однополчанином Героем Советского Союза полковником Григорием Кирилловичем Денисенко. Денисенко не только присутствовал и выступал на всех встречах ветеранов, он один из самых активных организаторов этих встреч. Особенно много работал Денисенко по установлению связей между ветеранами 235-го штурмового авиаполка. В результате этой работы был изготовлен отличный альбом, отражающий боевой путь полка. Этот альбом был разослан каждому ветерану и получил очень высокую оценку всех однополчан и таких музеев страны, как музеи Вооружённых Сил в Москве и Киеве и Корсунь-Шевченковский музей. Денисенко ведёт очень большую работу по патриотическому воспитанию молодёжи. Сотни встреч проводит Денисенко ежегодно с пионерами, школьниками, студентами, солдатами и рабочей молодёжью и передаёт им богатый опыт активного бойца в Великой Отечественной войне и опытного наставника молодёжи, давшего путёвку в небо сотням современных лётчиков.

Анатолий Семёнович Казаков

Анатолий Казаков родился в 1923 году в Чувашской АССР. В Чебоксарском аэроклубе научился летать, а после окончания Энгельсского военно-авиационного училища лётчиков получил звание военного лётчика. Казаков до самозабвения любил самолёт Ил-2, в каждом полёте он максимально использовал его боевые возможности. Анатолий Семёнович виртуозно владел техникой пилотирования, отлично летал в самых сложных условиях, поэтому он чаще других летал на разведку войск противника, летал тогда, когда из-за плохой погоды ни один самолёт противника не рисковал подняться в воздух. В августе 1943 года пара штурмовиков, ведомая Казаковым, бреющим полётом возвращалась с задания, её преследовали четыре «мессера». Вот два истребителя одновременно с разных направлений, с хвоста, заходят в атаку, кажется, ещё секунда — и самолёт

Казакова будет сбит, но воздушный стрелок Казакова сержант Иван Белов меткой очередью сбивает одного стервятника, а другой вспыхивает факелом от прямого попадания наших зенитчиков. Оба самолёта упали на нашей территории в 1–2 километрах от ПКП корпуса. 10 марта 1944 года Казаков ведёт группу штурмовиков на аэродром противника под Проскуровом. После захода «Илов» на цель больше десяти Ю-87 горят на стоянках, но в это время 12 истребителей противника возвращаются с задания и остервенело атакуют штурмовиков. Казаков подтягивает подчинённых и бреющим полётом ведёт их на свою территорию. Врагу удаётся поджечь один штурмовик. На горящем самолёте лётчик Николай Рыбалко перетянул линию фронта и приземлился на нашей территории, а на другой день он прибыл в свой полк. Через несколько дней к нам в плен попал лётчик-истребитель противника с аэродрома Проскуров. На допросе пленный рассказал, что 10 марта штурмовики сожгли на аэродроме 14 «юнкерсов», а 4 истребителя потерпели аварии при посадке, попадая в воронки от бомб штурмовиков. Таким образом, бой над аэродромом Проскуров был выигран группой Казакова со счётом 18:1.

Несколько позже 235-й штурмовой авиационный полк получил наименование «Проскуровский». В этом почётном наименовании полка немного «виноват» и лётчик-штурмовик Анатолий Казаков.

После окончания войны лётчик Анатолий Семёнович Казаков получил звание Героя Советского Союза. В послевоенные годы А.С. Казаков десятки лет работает в организациях ДОСААФ. Он занимает различные должности в аэроклубах и учебных центрах оборонного общества и учит молодёжь любить и умело защищать светлое небо нашей Родины.

Василий Николаевич Коряков

С капитаном В.Н. Коряковым я впервые встретился в Ташкенте, в 1940 году. Он работал инспектором-лётчиком Военно-Воздушных сил Среднеазиатского военного округа. Принимая округ, знакомясь с офицерами штаба, я был при-

ятно удивлён: в штабе работали очень опытные и любящие своё дело офицеры, любого из них можно было назначать на более высокую должность, и многим уже предлагали новую работу, но все они были горячими патриотами округа и продолжали работу в Ташкенте. Офицеры Кузнецов, Бунин, Загорулько, Куликов, Чугунов, Вихорев, Гиниатулин, Коряков и другие оставили у меня самые тёплые воспоминания о работе в Среднеазиатском военном округе. Все были на месте и образцово выполняли свои обязанности. Капитан В.Н. Коряков выдавался даже среди этих отличных офицеров. Он больше жизни любил небо, а в технике пилотирования самолётом ему было мало равных. Мы с ним облетели все аэродромы округа, побывали в Иране, садились в Тегеране, Мешхеде, Гергане и на многих других аэродромах этой страны.

У меня с Коряковым было много интересных полётов, но один из них запомнился на всю жизнь. В конце февраля 1941 года на самолёте Ли-2 мы прилетели из Ташкента в Москву на сессию Верховного Совета СССР. С нами прилетели человек двадцать депутатов Верховного Совета и среди них — первый секретарь ЦК Компартии Узбекистана Усман Юсупов, председатель Совнаркома Узбекской ССР Абдуджабар Абдурахманов и другие руководители республики. Решили, что возвращаться в Ташкент будем тем же самолётом, в том же составе. В назначенный для вылета день в 9 часов утра все собрались на Центральном аэродроме Москвы у самолёта Ли-2. Капитан В.Н. Коряков доложил, что самолёт и пассажиры к полёту готовы, но разрешения на вылет не дают из-за плохой погоды. Видимость на аэродроме была менее 500 метров. И Коряков, и я были подготовлены для взлёта при такой видимости и длительному полёту в облаках. В Ташкенте была отличная погода. Но самолёт Ли-2 не мог преодолеть расстояния от Москвы до Ташкента из-за нехватки горючего, где-то на полпути ему нужно было обязательно сесть и заправиться горючим. Промежуточными аэродромами для дозаправки горючим могли быть Куйбышев, Оренбург, Челябинск, но весь этот огромный район был закрыт мощной облачностью, начавшейся от земли и до высоты 7–8 километров. Все по-

лёт в этом направлении были закрыты. Ознакомившись с метеорологической картой и проконсультировавшись с синоптиками, я пришёл к выводу, что раньше двенадцати часов вылет совершенно невозможен. «При некотором улучшении погоды в Куйбышеве, Актюбинске или Оренбурге мы вылетим, но не раньше 12 часов», — объявил я своим пассажирам, подходя к самолёту. Все поняли, что до наступления ночи в Ташкент не доберёмся, мартовские дни короткие, а так хотелось всем быть дома. Пассажиры окружили меня и засыпали вопросами. Узнав, что в Ташкенте отличная погода, Юсупов подошёл ко мне и полушутя, полусерьёзно сказал: «Вот никогда бы не поверил, что такого лётчика, как Каманин, может задержать погода». Я понимал Юсупова и его товарищей, стремившихся оказать на меня давление, но твёрдо заявил: будем ждать улучшения погоды на промежуточных аэродромах.

В 11 часов дежурный синоптик доложил: в Москве высота облачности 100 метров, видимость до километра, по всему маршруту до Аральского моря мощная облачность с нижней кромкой 50–100 метров. В Куйбышеве высота облачности 100 метров. Посоветовавшись с Коряковым, решили взлетать. Коряков на самолёте Ли-2 имел налёт больше тысячи часов, а я — немногим более ста часов. Коряков сел на левое сиденье, а я занял место второго пилота. Через несколько секунд после взлёта вошли в плотную облачность, набрали высоту тысяча метров и с небольшим набором высоты взяли курс на восток. Более 4 часов на высоте 3000 метров летели в сплошной облачности. Пытались пробить облака вверх, набирали высоту до 5000 метров, но солнца не увидели, а выше подниматься нельзя, самолёт не имел кислородного оборудования для пассажиров. Приближались к Куйбышеву. Надо решать, где будем садиться. Но связи с Москвой нет. Не отвечает на наши вызовы и Куйбышев. Наступила полная темнота. Даже днём в плотной облачности иногда не видно консоли крыла, а ночью в облаках видимость равна нулю. Непрерывно вызываем Куйбышев. По расчётам штурмана мы уже 20 минут летим в зоне слышимости аэродрома. Проходит ещё долгих десять минут, и вдруг заговорил Куйбышев. Услышать голос

земли в таких трудных условиях полёта — это, наверное, всё равно, что заблудившемуся в тёмном лесу ребёнку слышать голос матери. Все радостно заулыбались. За сорок лет лётной работы мне сотни раз помогало радио с земли, но голос Куйбышева был самым приятным и запомнился навсегда. Правда, радость была недолгой. Земля сообщила, что в Куйбышеве нижняя кромка облачности 50–60 метров, видимость огней — менее километра, в Актюбинске погода немного лучше, Москва рекомендует, если хватит горючего, лететь в Актюбинск. Коряков, штурман и второй пилот высказались за Актюбинск, я согласился с их мнением.

Идём на Актюбинск. Молчим. Но на душе у каждого тревожно. Как-то встретит нас Актюбинск? Это сейчас полёт ночью, полёт в облаках и посадка самолёта при видимости менее километра для опытных экипажей не представляет большого труда. Локаторы, приводные станции, системы слепой посадки на аэродромах, надёжная радиосвязь с землёй — всё это сделало возможным полёты в любое время суток и практически почти при любой погоде. А сорок лет назад локаторов, приводных станций, систем слепой посадки не было, а радиосвязь самолётов с землёй была недостаточно надёжной. В те годы многие гражданские и военные лётчики отлично летали ночью и в облаках, но минимум погоды для таких полётов был довольно высок. Особенно было трудно и опасно пробивать облачность вниз после длительного полёта в облаках. Для успешного пробивания облачности вниз даже отличному лётчику нужно было знать хотя бы три вещи: место, где в данный момент находится самолёт, высоту нижней кромки облачности и видимость под облаками. Отсутствие этих данных на борту самолёта в большинстве случаев делало пробивание облачности вниз очень опасным. Коряков, я и все члены экипажа хорошо понимали опасность нашего положения. По расчётам штурмана, мы были на траверзе Оренбурга, когда слышали радио Актюбинска. Актюбинск сообщал, что аэродром закрыло туманом, посадка невозможна. Аэродромы Оренбурга и Орска не принимают — видимость 200–300 метров. В кабине воцарилась мёртвая тишина. Приказал радисту через Актюбинск доложить в Москву — горючего осталось на два

часа полёта, до Ташкента и Джусалы горючего не хватит, где Москва рекомендует садиться? Прошли ещё три томительные минуты, и Актюбинск передал: отличная погода в Сталинграде и Саратове, в Уральске облачность с разрывами, высота 500 метров, видимость 4–5 километров. Москва рекомендует садиться в Саратове или Уральске.

Разворачиваемся вправо на 120° и идём на Уральск. До Саратова горючего может не хватить, а до Уральска менее часа полёта. Уточняем курс и начинаем медленно снижаться. Через 20 минут полёта на высоте 600 метров появились разрывы в облаках, на земле кое-где мелькают редкие слабые огоньки. Под нами — Казахстан, докладывает штурман. Сличаю карту с местностью. Да, сомнений нет, под нами железная дорога Соль-Илецк — Уральск, а впереди — огни станции Казахстан. Более шести часов продолжался полёт в облаках. Сознаюсь, что для меня это был самый трудный и самый ответственный полёт — я отвечал за жизни 20 депутатов Верховного Совета СССР. Встав с сиденья и уступив место второму пилоту, я вошёл в пассажирскую кабину — там все спали, бодрствовала только моя жена Мария Михайловна, она одна из всех пассажиров понимала всю опасность полёта. Вынув из сумочки платок, утирая обильный пот с моего лица и показывая глазами на пассажиров, она сказала: «Счастливые люди, они могли умереть спящими». Погода в Уральске была хорошей. Сели нормально, но пассажиры ворчали — почему сели в Уральске, а не в Актюбинске? Заправившись горючим, мы взяли курс на Ташкент.

Прошло сорок лет после этого полёта, а я до сих пор отлично помню все его детали. Может быть, я чем-то и помогал Корякову в этом сложном, трудном и опасном полёте, но основным исполнителем его был капитан В.Н. Коряков. Лётчики всегда любят и уважают хороших лётчиков. После этого полёта моё уважение к лётчику Корякову неизмеримо возросло и прошло через все испытания войны и послевоенного времени. Василию Николаевичу уже за семьдесят, но он бодр, энергичен, жизнерадостен и работоспособен. Мне всегда приятно встречаться с этим замечательным человеком.

Когда я формировал корпус, я пригласил майора В.Н. Корякова на должность инспектора-лётчика. Коряков



Личный состав 235-го шп, осень 1943 года. Во втором ряду четвёртый слева — командир полка майор В.Н. Коряков

с удовольствием согласился. За две недели он отлично освоил самолёт Ил-2. На всех проверках техники пилотирования, бомбометания и стрельб Коряков постоянно имел отличные оценки и, как каждый хороший лётчик, неудержимо рвался в бой. Но ему, как и мне, нужно было думать не о своих личных полётах, а о подготовке к боевым вылетам всех лётчиков корпуса. Это в десятки раз тяжелее, чем летать самому. И с этой тяжёлой, но крайне нужной работой Коряков справился безукоризненно. Более трёх месяцев он дни и ночи проводил на аэродромах корпуса, проверил технику пилотирования и навыки боевого использования самолёта Ил-2 у всего руководящего лётного состава дивизий и полков, составил индивидуальные планы тренировок командиров дивизий и полков и их заместителей, следил за неуклонным исполнением этих планов. Под постоянным контролем держал майор Коряков работу инспекторов-лётчиков дивизий и командиров полков по совершенствованию лётной и боевой подготовки командиров эскадрилий и их заместителей. Он умело внушал и требовал от всех лётчиков корпуса умения летать в сложных метеорологических условиях. Учебные самолёты Ил-2, По-2 и даже Ли-2 почти ежедневно использовались для провер-

ки техники пилотирования и полётов в сложных условиях. Майор Коряков пользовался большим авторитетом как лётчик у всего лётного состава корпуса, а командиры дивизий и полков уважали его за помощь, которую он оказывал им в организации лётной работы.

Майор В.Н. Коряков, штурман корпуса подполковник Е.А. Станиславский и начальник связи подполковник Г.И. Демидов были организаторами проведения ряда лётно-тактических учений в дивизиях и корпусе. Особое внимание майор Коряков обращал на отработку радиосвязи лётчиков с землёй и связи штурмовиков с истребителями. Вся эта большая работа по подготовке лётчиков к боевым полётам проходила под ежедневным руководством командиров эскадрилий, полков и дивизий. Коряков как лётчик-инспектор корпуса не имел права командовать командирами подразделений и частей, но он умел без окрика, без приказа добиваться исполнения своих указаний и рекомендаций.

В первые месяцы боевой работы корпуса обнаружилось, что 235-й штурмовой авиационный полк заметно отставал от других штурмовых полков. Для укрепления полка было принято решение — назначить его командиром майора В.Н. Корякова. Василий Николаевич за 2–3 месяца преобразил полк — отстающий (*правка М.И. Каманиной*) он стал одним из лучших штурмовых полков корпуса. Предельно требовательный к себе и подчинённым, волевой, энергичный, отлично знающий дело, Коряков умел увлекать за собой людей на земле и в воздухе. Он продолжал много летать, водил группы штурмовиков и собственным примером учил ведущих воевать. Энергичная, кипучая деятельность Корякова в роли командира полка давала свои результаты — сократились боевые потери, росло боевое мастерство лётчиков, укреплялось умение и авторитет ведущих групп. Командиры эскадрилий капитаны И.Н. Виноградов и И.Л. Могильчак первыми в полку (и одними из первых в корпусе) получили звание Героев Советского Союза, на них равнялись лётчики Жулов, Соловьёв, Прощаев, Бесчастный, Красилов, Гамаюн.

Особое внимание командир полка Коряков уделял подготовке молодых лётчиков, он хорошо знал каждого из них

и не жалел времени и сил на их воспитание. Это он, Коряков, в ходе Киевской операции, докладывая мне о боевых действиях полка, сообщил, что в полку появился молодой талантливый лётчик Василий Гамаюн. Сержант Гамаюн произвёл в полку только 12 боевых вылетов, а командир полка не побоялся окрестить его талантливым лётчиком. И Коряков оказался прав. За восемь месяцев боевой работы Гамаюн вырос от рядового лётчика — сержанта до капитана — командира эскадрильи, Героя Советского Союза. Капитан В.И. Гамаюн совершил 185 боевых вылетов, был одним из лучших ведущих в корпусе, и имя его гремело по всему фронту.



*Герой Советского Союза
Г.М. Прощаев*

Вот ещё несколько боевых эпизодов. 6 ноября 1943 года группу штурмовиков повёл в бой мастер штурмовых ударов командир эскадрильи Иван Могильчак. В районе Василькова штурмовики нанесли удар по скоплению войск и техники противника, загорелись автомашины и бронетранспортеры. На втором заходе на цель появилась большая группа «фоккеров», в воздушном бою фашистам удалось поджечь два наших самолёта. Лётчик Григорий Прощаев выпрыгнул с парашютом и приземлился благополучно на нашей территории, а его воздушный стрелок сержант Шерстюк, выпрыгнувший на минуту раньше Прощаева, опустился на территории противника. Только через месяц Шерстюк вернулся в свою часть и рассказал о случившемся. Опустился он на землю с простреленной ногой, обгоревшим лицом и руками. Его схватили полицаи и увезли в деревню. Один из полицаев перевязал рану, натёр лицо и руки подсолнечным маслом и шепнул на ухо: «Держись, парень, я тебя

спасу». На следующее утро полицаи и два немца повезли Шерстюка на подводе в немецкий штаб. В лесу за деревней раздались два выстрела, подвода свернула с дороги и углубилась в лес. Убитых немцев прикрыли листьями и хворостом, а сами проехали по лесным дорогам ещё километров пятнадцать, сбросили телегу в густо заросший овраг, сели вдвоём на лошадь и отправились в чащу леса. Через несколько дней слышали голоса русских солдат и вышли им навстречу. Полицай, спасший Шерстюка, оказался настоящим советским гражданином Михаилом Николаевичем Гавриловым.

В феврале 1944 года 235-й штурмовой авиаполк получил боевую задачу — уничтожить самолёты противника на аэродроме Винница. По разведанным было известно, что на аэродроме базируется более 60 самолётов различных типов, аэродром прикрыт зенитной артиллерией и истребителями. Полк провёл тщательное изучение цели и проигрыш всего налёта на аэродром. Рано утром 4 февраля группа в составе 24 Ил-2, ведомая командиром полка майором В.Н. Коряковым, под прикрытием 12 истребителей поднялась в воздух и взяла курс на Умань. При подходе к цели заговорили зенитки. Специально выделенные пары штурмовиков, как метеоры, ринулись на зенитные батареи, подавили их. Основные группы штурмовиков сделали по три захода на стоянки самолётов, засыпая их бомбами и расстреливая из пушек, пулемётов и реактивными снарядами. Стоянки фашистских самолётов превратились в море огня. Появились вражеские истребители, но их перехватили и связали боем наши «Яки». В результате этого дерзкого налёта на аэродроме сгорело более 20 самолётов, было уничтожено две зенитные батареи, взорван склад горючего. В полёте особенно отличились лётчики Анатолий Казаков, Владимир Горчаков, Василий Захаренко, Фёдор Жулов. В воздушном бою был сбит один наш истребитель, а от зенитного огня — один штурмовик.

Получилось так, что весной 1944 года хуже других полков работал 91-й гвардейский штурмовой авиационный полк, ослабла дисциплина, появились происшествия, снизилась эффективность боевой работы. Я предложил под-

полковнику В.Н. Корякову возглавить отстающий полк. Он на минуту задумался. Я понял, что подполковнику трудно расставаться с полком, который он вывел в передовые, но он был коммунистом, и для него на первом плане всегда были интересы дела, интересы страны. Коряков дал согласие возглавить 91-й гвардейский штурмовой авиаполк и попросил только взять с собой лётчика В.И. Гамаюна. Буквально через неделю полк стал другим. Талантливые лётчики Коряков и Гамаюн своим личным примером, высоким лётным и боевым мастерством увлекли лётный состав полка, на них стали равняться лётчики Филиппов, Павленко, Макаров и другие. Полк быстро набирал силы и боевое умение.

Командовать штурмовым полком и много летать в бой самому — почти невозможное совмещение. Дело в том, что полк в полном составе очень редко поднимается в бой. Как правило, штурмовики ведут боевую работу эскадрильскими группами, и водят их в бой комэски, их заместители и командиры звеньев. Подменять в полёте командиров подразделений непедagogично, а летать замыкающим в небольших группах командиру полка неудобно. Да и главная задача командира полка не в его личных полётах, а в том, чтобы отлично воевал весь полк. Но Коряков умел совмещать почти несовместимое: он отлично командовал полком и летал в бой значительно больше, чем его коллеги — командиры других полков корпуса и воздушной армии. Коряков летал тогда, когда другие лётчики сидели на земле из-за плохой погоды, летал заместителем ведущего группы, чтобы лично проверить, как эскадрильи работают над полем боя, летал на наиболее трудные и наиболее опасные задания.

В ходе Львовской наступательной операции в районе Горохув было обнаружено крупное скопление танков и автомашин. Для уничтожения этой важной цели вылетели две восьмёрки штурмовиков 91-го гвардейского штурмового авиаполка и восемь истребителей Як-3. Ведущим всей группы был командир подполковник В.Н. Коряков, группу истребителей возглавлял капитан В.В. Рыбалка. Я подтвердил Корякову цель и предупредил, что в воздухе — большая группа истребителей противника. На подходе к цели наших истребителей пытались связать боем 10 «фоккеров», а две

четвёрки «мессеров» атаковали ведущую группу штурмовиков. Расстояние между группами штурмовиков было около километра, и, когда истребители противника, отваливая от штурмовиков, оказались выше их и впереди второй группы, лётчики второй группы открыли огонь из пушек и сбили одного «мессера», повторные атаки удачно отбивали воздушные стрелки. Штурмовики сделали три захода на цель и уничтожили более 30 автомашин и 12 танков.

Вечером район Горохува был занят танкистами армии генерала Катукера. Командующий армией прислал благодарность всем лётчикам, участвовавшим в разгроме врага в районе Горохува. В воздушном бою штурмовики потерь не имели. Истребители прикрытия сбили двух ФВ-190, одного из них сбил капитан В.В. Рыбалка. Кто из штурмовиков сбил «мессершмитт», установить не удалось.

Василий Николаевич Коряков закончил войну командиром 91-го гвардейского штурмового авиационного полка в звании подполковника, он лично произвёл 102 боевых вылета и получил высшую награду Родины — звание Героя Советского Союза. В послевоенные годы полковник Коряков служил помощником командира штурмовой авиационной дивизии, четыре года был советником по авиации в Болгарии, занимал ответственную должность в Главном управлении кадров Министерства обороны СССР. На всех должностях, где приходилось служить Василию Николаевичу Корякову, он пользовался большим авторитетом и уважением коллектива. Коряков — один из активнейших ветеранов 5-го штурмового авиационного корпуса, на последнем сборе ветеранов он был избран председателем Совета ветеранов 4-й гвардейской штурмовой авиадивизии и постоянно ведёт большую военно-патриотическую работу среди молодёжи.

Алексей Павлович Красилов

Лётчик-штурмовик Алексей Павлович Красилов воевал в составе 235-го штурмового авиационного полка и закончил войну командиром авиаэскадрильи в звании капитана. Более 140 боевых вылетов совершил он на штурмовку

войск противника, десятки раз возвращался на свой аэродром на тяжело израненном самолёте, выходя победителем из дуэлей с зенитчиками и истребителями противника.

Вспоминается один из эпизодов в боях за освобождение Венгрии. В группе штурмовиков, возглавляемой лётчиком Денисенко, Красилов был заместителем ведущего. Шестёрку штурмовиков прикрывала четвёрка «Яков». Погода отличная. Видимость больше десяти километров. На запрос ведущего я подтвердил цель — колонна автомашин и танков на дороге Асод — Будапешт и добавил, что в воздухе спокойно, буду наблюдать вашу работу. Прошло 2–3 минуты, и я услышал голос ведущего наших истребителей: «фоккеры» и ещё через несколько секунд — «атакуем». Но шестёрка истребителей противника не приняла боя и, развернувшись на 180°, пошла на свою территорию. Этот избитый манёвр означал, что вот-вот появится подкрепление истребителям противника. Я предупредил ведущих о возможном появлении большой группы истребителей противника и приказал атаковать цель с одного захода. Через минуту со стороны гор я увидел две шестёрки «фоккеров», одна из них набросилась на штурмовиков, а другая связала боем наших истребителей. Воздушный бой проходил в 10–12 километрах от меня, я видел падение трёх горящих самолётов, мне показалось, что падают наши самолёты, и, желая помочь своим, я передал: «Выходите на свою сторону». Штурмовики выполнили приказ: плотным, красивым строем над моей головой пронеслась шестёрка «ильюшиных», а выше них — две пары «Яков». Ведущие подтвердили: задание выполнено без потерь, сбили четыре «фоккера». В этом полёте все экипажи смешанной группы действовали блестяще, но особого успеха добился экипаж старшего лейтенанта А.П. Красилова: он и его воздушный стрелок, молодой парень из Калининской области — Иван Иванович Киров — сбили по одному «фоккеру». Этот воздушный бой во всех деталях был описан в специальном бюллетене и доведён до всего личного состава корпуса.

В начале апреля 1945 года на территории Чехословакии немцы ещё ожесточённо сопротивлялись. Мой ПКП был недалеко от города Годонин. Ведущий одной из групп

штурмовиков доложил, что на обратном маршруте в 3–4 километрах западнее Годонина обнаружил 30–40 танков, танки в движении на восток. В это время к ПКП подходила восьмёрка «Илов» командира эскадрильи А.П. Красилова. Я приказал ведущему атаковать танки и добавил, что в воздухе противника нет, работайте спокойно. Красилов ответил: «Все ясно, атакуем танки. Приготовиться!» При первом заходе на цель был небольшой зенитный огонь. На втором и третьем заходе огонь с земли прекратился. Судя по командам ведущего и голосам ведомых, каждый штурмовик с индивидуальным прицеливанием атаковал танки. Штурмовики сделали шесть заходов, прицельно в три приёма сбросили бомбы, а затем с коротких дистанций обстреляли танки из пушек и реактивными снарядами. Красилов, уходя домой, доложил: горят 14 танков, наши танки пошли в атаку. Минут через 15 мне позвонил генерал-лейтенант И.А. Плиев и сообщил, что его части вместе со штурмовиками сорвали танковую атаку врага. На поле боя осталось более 20 подбитых и горящих танков немцев, одиночным танкам удалось убежать на запад. В этом бою капитан Красилов лично поджёг три танка.

Вот так воевал лётчик А.П. Красилов. При полётах на боевые задания все его действия в воздухе были строго рассчитаны и координированы. Красилову особенно нравилось, когда прямой наводкой в упор он бил из пушек и реактивными снарядами по танкам, автомашинам и живой силе гитлеровцев, когда он собственными глазами видел, что работа штурмовиков приносит зримую помощь нашим наземным войскам.

Добрая слава о бесстрашном и отважном штурмовике шла по всему корпусу. Боевые друзья называли его воздушным снайпером, а командиры наземных войск мастером штурмовых ударов. Немногие знали раньше этого простого парня, электрика завода имени Орджоникидзе в городе Челябинске. Там он вступил в комсомол, учился в аэроклубе и окончил Оренбургское военно-авиационное училище. Дальнейший его путь — путь боёв за Родину, путь совершенствования, путь славы. После окончания войны Алексею Павловичу Красилову присвоено звание Героя Совет-

ского Союза. Сейчас А.П. Красилов живёт в Кишинёве. Он окончил Кишинёвский политехнический институт, долгие годы работал преподавателем высших учебных заведений, инструктором республиканского комитета ДОСААФ, передавая свой богатый опыт и знания молодёжи.

Василий Андреевич Кузнецов

Лётчик-истребитель сержант В.А. Кузнецов сразу после окончания лётной школы попал в запасной авиационный полк для переучивания на самолёт МиГ-3. Через две-три недели самолёт был освоен, и молодой лётчик с группой своих товарищей влился в состав боевого полка.

Октябрь 1941 года. Немецко-фашистские войска, не считаясь с потерями, рвутся к Москве. Первые боевые вылеты Василий Кузнецов выполнил в оборонительных боях под Москвой. Кубинка, Истра, Клин, Кашира — с детства хорошо знакомые, родные места Подмосковья стали ареной борьбы с ненавистным врагом. Прикрытие бомбардировщиков, сопровождение штурмовиков, разведка и штурмовые налёты на колонны фашистов, продвигающихся к Москве, выполняет истребительный полк. Обстановка на земле и в воздухе трудная, враг подошёл к каналу Москва—Волга и пытается его форсировать. Каждый день — боевые полёты, каждый день — воздушные бои. Гибнут на глазах боевые товарищи, редют ряды лётчиков, нарастает накал боёв в воздухе. Молодой лётчик совершает несколько десятков боевых вылетов.

Очередной боевой вылет был на сопровождение и прикрытие бомбардировщиков. Командир звена Мовчан летит правее и выше строя бомбардировщиков, задача сержанта Кузнецова прикрывать самолёт своего командира от атак истребителей противника с хвоста. Кузнецов непрерывно крутит головой, осматривая заднюю полусферу, и как ни внимательно всматривался в воздух, атака истребителей противника оказалась внезапной. Только на секунду он бросил взгляд на землю — там, на станции Балабаново, среди воинских эшелонов рвались десятки бомб. Молодцы бомбардировщики, цель накрыта! Но некогда любоваться

горящими эшелонами фашистов, надо защищать бомбардировщики от атак истребителей. В этом бою самолёт сержанта Кузнецова был сбит, раненный в голову лётчик опустился на территории, занятой врагом. Его подобрала колхозники села Тимашово Боровского района Калужской области Лукерья Степановна Шурыгина и её муж Кузьма Никифорович. Немного оправившись от ранения, Кузнецов решает пробиваться к своим. Ему удаётся перейти линию фронта и вернуться в свой полк. Это произошло в дни, когда враг под Москвой на всех направлениях был остановлен и советский народ уже поднимал меч возмездия.

27 ноября 1941 года газета «Правда» в передовой «Под Москвой должен начаться разгром врага» писала: «Мужественное сопротивление частей Красной Армии задержало разбег фашистских полчищ. Они вынуждены перейти на медленный шаг, они не мчатся вперёд, как бывало, а ползут, обильной кровью поливая каждый свой шаг. Но они всё же ползут! Значит, надо удесятерить стойкость защитников Москвы... Надо во что бы то ни стало сорвать разбойничий план Гитлера. Этого ждёт вся наша страна... Под Москвой должен начаться разгром врага!» И разгром начался, в нём посчастливилось участвовать уже опалённому войной лётчику В.А. Кузнецову.

На Западном фронте истребитель Василий Кузнецов одержал свою первую победу в воздушном бою. Вот как генерал-майор авиации В.А. Кузнецов описывает этот эпизод в своей интересной книге «Серебряные крылья»: «В паре с Юрой Алексеевым на нашей территории, примерно в двадцати километрах от линии фронта, мы обнаружили фашистский разведчик ФВ-189. «Фокке-вульф» летал в одно и то же время и давно надоел нашим пехотинцам. Они и сообщили лётчикам об этом. У Юры отказало оружие. А ФВ-189 быстро развернулся на юг. Мешало солнце. Две атаки произвёл я по разведчику, но «рама» продолжала уходить на юг. Фашист понемногу терял высоту и падал листом с крыла на крыло, сбивая прицельную наводку. Мы знали, что «рама» почти неуязвима, как и наши «ильюшины». От ненависти и злости внутри всё кипело. Смеются, наверное, бойцы: двое не можем сбить одну «раму». «Буду

таранить, но уйти не дам», — решил я, выполняя третью атаку. Подошёл настолько близко, что хорошо были видны царапины на фюзеляже. «Рама» продолжала резко со снижением маневрировать. Даю очередь, ещё одну. Полетели куски металла, и от левой плоскости оторвался огромный кусок обшивки. Ещё очередь — комочком из кабины вывалился лётчик, и раскрылся парашют. «Рама» в левом развороте врезалась в землю. Я посмотрел на высотомер: 600 метров. Набрал высоту, запомнил место падения. Это было восточнее Белёва, в 8 километрах от линии фронта. Радости от первой самостоятельной победы не было предела...»

Старший лейтенант В.А. Кузнецов в составе 122-го истребительного полка 331-й истребительной авиадивизии начал боевую работу в 5-м штурмовом авиакорпусе в начале 1944 года. Как истребителя, обладающего большим боевым опытом, отличной техникой пилотирования и умением летать в сложных метеорологических условиях, его использовали в полётах на разведку аэродромов, резервов и танковых соединений противника. Мне лично много раз приходилось иметь дело с «Адмиралом» (такой был позывной лётчика Кузнецова): принимать по радио его доклады о результатах разведки, читать донесения и изучать фотоснимки обнаруженных целей. Данные разведки Кузнецова всегда были добротными и точными, во многих случаях они использовались немедленно. Так много раз было в ходе Львовской операции, в боях за Сандомирский плацдарм и освобождение Румынии, Венгрии, Австрии и Чехословакии.

После войны лётчик Кузнецов много лет служил в частях противовоздушной обороны страны, прошёл все командные ступени от командира авиаэскадрильи до командира соединения, получил звание генерал-майора авиации. Сотни современных лётчиков-истребителей воспитал генерал Кузнецов. Он умело и настойчиво, на примерах своей и своих товарищей боевой работы, учил молодёжь больше жизни любить свой народ, свою Родину и в любую секунду быть готовым отразить нападение врага. Он не уставал напоминать лётчикам, что залогом успеха в воздушном бою, кроме преданности Родине и смелости, является безукоризненное знание своей техники, техники врага, умение взять от само-

лётца и его оборудования максимум возможного, умение летать в самых сложных метеорологических условиях. Одно из основных условий победы в воздушном бою — первым увидеть врага. Осмотрительность, хорошие навыки по обнаружению цели ночью, в облаках и в трудных условиях погоды — вот что характерно для любого хорошего современного лётчика. Всегда, когда я вижу в небе наши скоростные реактивные истребители, я вспоминаю тех, кто в годы войны очищал небо Родины от воздушных пиратов. Покрышкин, Кожедуб, Семененко, Лакеев, Росляков, Кузнецов, Мовчан, Рыбалка, Гугнин, Вернигора, Поздняков и десятки других боевых лётчиков-истребителей встают перед глазами.

Григорий Петрович Лешуков

Григорий Петрович Лешуков родился 16 марта 1900 года в семье крестьянина деревни Шалашнево Никольского уезда Вологодской губернии. Отец Лешукова — Пётр Иванович — был мастером на все руки. Плотник, печник, слесарь, кузнец — любая сельская профессия была по плечу Петру Ивановичу. Но даже «золотые руки» отца с большим трудом кормили многочисленную семью. С раннего детства всем надо было работать. Старшие дети не имели возможности учиться, повезло только самому младшему в семье Грише — он окончил трёхлетнюю школу в родной деревне и стал самым грамотным в большой семье. Отец решил продолжить образование младшего сына и направил его в четырёхклассное Никольское городское училище. После окончания городского училища Григорий Лешуков поступает в Никольскую учительскую семинарию. Февральскую и Октябрьскую революции 1917 года студент семинарии встречает восторженно и с молодым задором включается в общественную жизнь, активно работая в союзе учащихся. После окончания семинарии Лешуков в 1918 году работает в военкомате, принимает активное участие в перераспределении земли среди крестьян, в четырёх деревнях Никольского уезда организовал первые Советы. Летом 1919 года Лешуков вступает в ряды партии большевиков и командирован в Москву на первые внешкольные курсы Наркомата просвещения. Учёба

в Москве для Лешукова стала ярким событием жизни. Это была трудная полуголодная жизнь курсанта, заполненная новыми впечатлениями, общественной работой, борьбой за Советскую власть. С сознанием высокой ответственности с винтовкой в руках Лешуков часто дежурил в штабах частей особого назначения (ЧОН), райкоме партии и в Моссовете, принимал участие в операциях ЧОН по пресечению контрреволюционной деятельности врагов Советской власти.

На курсах с лекциями несколько раз выступала Надежда Константиновна Крупская. А 16 октября 1919 года Г.П. Лешукову посчастливилось впервые видеть и слушать Владимира Ильича Ленина. Владимир Ильич выступал с балкона Моссовета, обращаясь к красноармейцам, отправляющимся на фронт против Деникина. Ленин призывал всех, кому дорога Советская власть, встать на защиту революции. В ответ на призыв вождя Лешуков выступает на собрании курсантов с предложением — всем составом курсов поехать на фронт. Это предложение принимается единогласно, и Лешукова во главе делегации направляют к Н.К. Крупской с просьбой поддержать решение курсантов. 28 октября 1919 года Владимир Ильич Ленин и Надежда Константиновна Крупская посетили внешкольные курсы. Ленин выступил с речью, одобрил инициативу курсантов и пожелал им успеха. По просьбе курсантов В.И. Ленин и Н.К. Крупская сфотографировались с ними.

В 1978 году я выступал с докладом о 60-летию Вооружённых Сил СССР перед сотрудниками Мемориального музея В.И. Ленина в Горках Ленинских. Начальник музея генерал Шевцов подарил мне на память альбом фотографий Ленина. Изучая альбом, я обнаружил групповой снимок с надписью: «В.И. Ленин и Н.К. Крупская в группе слушателей курсов по внешкольному образованию, отправляющихся на фронт. Москва. 28 октября 1919 года». Я знал из рассказов Г.П. Лешукова, что он в 1919 году фотографировался с Лениным, но никогда не видел этой фотографии. Внимательно всматриваюсь в молодые незнакомые лица: в самом центре снимка, между Лениным и Крупской и чуть сзади них, стоит в шинели, без головного убора Григорий Лешуков. Сомнений нет, это он. Даже сейчас, через 60 лет между

девятнадцатилетним курсантом и генералом сохранилось удивительное сходство. Смотрел я на своего друга и соратника по Великой Отечественной войне и радовался за него.

По прибытии на фронт Г.П. Лешуков получил назначение в 1-й запасной кавалерийский полк на должность полкового учителя, где вскоре был избран секретарём партийного бюро полка. В дальнейшем воевал в 5-й Кубанской и 7-й Самарской кавалерийских дивизиях помощником военного комиссара дивизии, инструктором политотдела и военкомом бригады. На Южном фронте Лешуков воевал до изгнания белых из Крыма и против банд Махно до окончательного их разгрома. Участвовал в рейде начдива Якова Балахонова в тыл Врангеля, а также во многих боях и сабельных атаках. В 1923 году Лешуков принимал участие в уничтожении банд басмачей в районе Коканда и Бухары.

По окончании Гражданской войны до 1930 года Г.П. Лешуков работал комиссаром полка и преподавателем курса политработы в Высшей стрелковой школе «Выстрел». В 1930 году Григорий Петрович поступает учиться в Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского и заканчивает её с отличием в 1935 году. В 1935–1938 годах Г.П. Лешуков — преподаватель академии, ведёт курс технической эксплуатации и ремонта, руководит производственной и эксплуатационной практикой слушателей. В этот период Григорий Петрович написал несколько брошюр и учебников по вопросам эксплуатации и ремонта самолётов.

В 1938 году бригадный инженер Григорий Петрович Лешуков назначается сотрудником Комитета обороны СССР и работает инспектором, старшим инспектором и начальником отдела. Этот период своей работы Лешуков описывает так: «Я присутствовал или принимал участие в заседаниях авиационного комитета, председателем которого был И.В. Сталин. Ставились на обсуждение различные вопросы развития авиации. Приглашались на эти заседания обычно те, кто непосредственно управлял той или иной техникой: лётчики, инженеры, конструкторы, руководители научных и производственных организаций. Любой заслуживающий внимания вопрос Сталин старался довести до полной ясности, до обоснованного заключения. Нередко он прерывал

многословного оратора вопросом: «Ну а лучше-то будет?» Ряд вопросов, если они не доводились до обоснованного решения, ставился повторно. К таким вопросам относился и вопрос о скоростных и манёвренных самолётах. К тому времени и у нас, и за рубежом обозначился скачок в скорости самолётов-монопланов. С бипланами наши лётчики расставались неохотно. На совещания приносили модели самолётов и доказывали манёвренные преимущества биплана И-153 «Чайка». Сталин и сам брал в руки эту модель «Чайки» и, изображая различные эволюции самолёта, пытался уяснить преимущества и недостатки монопланов и бипланов. Неоднократно и всесторонне обсуждался вопрос о самолётных лыжах. Вопрос стоял так: летать зимой на лыжах или на колёсах? Мнения разделились. Большинство высказывались за лыжи, мотивируя это продолжительностью зимы, обилием снега, большой трудоёмкостью уборки снега с аэродромов и нашими бескрайними северными просторами. В этой сложной обстановке Сталин, учитывая опыт мировой авиации и перспективу её развития, принимает абсолютно правильное решение: летать зимой на колёсах. Великая Отечественная война и сорок лет эксплуатации самолётов зимой убедительно подтвердили дальновидность Сталина в этом специфическом вопросе. Не сразу, но прочно Сталин пришёл к выводу о том, что самолёты, особенно истребители, должны располагать превосходством в скорости и пушечном вооружении, большей моментной огневой мощностью. С учётом этих важных решений авиационные конструкторы работали над созданием новых самолётов».

Летом 1940 года на Центральном аэродроме в Москве был устроен смотр новых боевых самолётов. Было выставлено около 20 самолётов. Климент Ефремович Ворошилов и руководители Военно-Воздушных сил придирчиво осматривали каждый самолёт, внимательно слушали объяснения конструкторов и делали свои замечания, высказывали пожелания. На этом смотре авиационной техники маршала Ворошилова сопровождал бригадный инженер Г.П. Лешуков. Осенью 1940 года Наркоматом авиационной промышленности СССР был составлен и утверждён план производства самолётов для военного времени как часть

общего мобилизационного плана оборонной промышленности. Подготовку плана производства по авиации поручили отделу Лешукова. Подготовка плана заключалась в координации заявок наркомата, данных Госплана и производственных возможностей заводов. Проект плана был доложен И.В. Сталину председателем Госплана СССР Н.А. Вознесенским в присутствии Г.П. Лешукова. Сталин очень внимательно рассмотрел план и утвердил его без замечаний. Этот план целиком оправдал себя в годы Великой Отечественной войны. Самолёты Ил-2, Пе-2, «Яки», «ЛаГ-Ги» и «МиГи» строились по этому плану и по своим лётно-техническим данным они не уступали лучшим самолётам Германии, а по ряду параметров превосходили их. А такого самолёта, как штурмовик Ил-2, специально предназначенный для поля боя и с такими высокими качествами, не смогли создать до конца войны ни Германия, ни наши союзники.

В июле 1941 года ЦК партии направляет Лешукова на один из авиационных заводов в качестве уполномоченного Государственного комитета обороны (ГКО) для налаживания производства самолётов ЛаГГ-3. Эвакуированный на восток завод не имел производственных площадей. Он одновременно строился и выпускал учебные самолёты, но не выполнял плана. Для налаживания выпуска нового боевого самолёта условия были чрезвычайно трудные. Но шла война, фронту нужны были самолёты, и героическими усилиями рабочих, под руководством местных партийных организаций и при энергичной деятельности уполномоченного ГКО инженера Лешукова преодолеваются все препятствия, завод начинает строить боевые самолёты, с каждым днём наращивая темпы производства. Весь 1942 год Лешуков работает начальником опытного строительства Военно-Воздушных сил, через его руки проходят все боевые самолёты, предназначенные для фронта. В марте 1943 года инженер Лешуков получает звание генерал-майора авиационно-инженерной службы и назначается главным инженером 8-го смешанного авиационного корпуса.

Генерал Лешуков приступил к работе в первые дни формирования корпуса, он подбирал очень опытных инженеров на руководящие должности в инженерно-авиационную

службу, с ним рядом до конца войны работали такие инженеры, как инженер-подполковник И.К. Усаченко, инженер-подполковник Г.А. Дубинский и другие. Работа техника самолёта оценивается степенью постоянной готовности самолёта к полёту, надёжностью и безотказностью работы всех его систем. Инженерно-авиационная служба полка, дивизии и корпуса отвечает соответственно за состояние, эксплуатацию, ремонт и постоянную готовность к полётам всего самолётного парка. Качество работы инженерно-технического состава во многом определяет боевую готовность и боеспособность авиационных частей и соединений. Чем исправнее и надёжнее самолёт, тем увереннее на нём летает и эффективнее ведёт боевую работу лётчик. Чем больше исправных самолётов, чем быстрее они готовятся к повторным вылетам в корпусе, тем больше корпус может выполнить боевых вылетов и нанести врагу больший урон. В том, что 5-й штурмовой авиационный корпус совершил более 150 000 полётов (из них около 80 000 боевых), нанёс огромный ущерб технике и живой силе противника, успешно помогал нашим наземным войскам — большая заслуга инженерно-авиационной службы корпуса, которую возглавлял генерал Лешуков.

Обладая большим опытом авиационной работы, генерал Лешуков так строил работу среди инженерно-технического состава, чтобы каждый техник, каждый моторист и любой другой специалист, обслуживающий самолёт, знали и понимали задачу, стоящую перед эскадрильей, полком и соединением. Кроме систематической технической учёбы, разборов, совещаний и жёсткого постоянного контроля за ходом работ на самолётах, среди технического состава проводились политзанятия, беседы и информация о ходе боевой работы. Все эти мероприятия порождали у технического состава стремление быстрее и лучше готовить самолёты к боевым вылетам. За два года боевой работы в корпусе процент исправных самолётов никогда не снижался ниже 70%, а в дни менее напряжённой боевой работы исправность самолётного парка поднималась до 90–95%. Количество боевых вылетов на каждый исправный самолёт доходило до 140 и ни разу не снижалось ниже 100. Очень часто штурмовики возвращались с боевых заданий сильно повреждёнными, и многие из

них производили вынужденные посадки вне аэродромов. Ремонт самолётов и возвращение в строй вынужденно севших самолётов были одной из главных задач инженерно-авиационной службы, и она отлично справлялась с этой задачей. В ходе боевой работы корпуса были периоды, когда мы по 2–3 месяца не получали новых самолётов и каждый день летали в бой. В такие дни боеспособность штурмовых полков целиком зависела от работ инженерно-технического состава по ремонту и восстановлению самолётов. Достаточно назвать две цифры — 16 000 всех видов ремонта самолётов, около 400 самолётов возвращено в строй с мест вынужденных посадок, — чтобы понять зависимость боеспособности корпуса от службы, которой руководил генерал Лешуков.

И в том, что в корпусе 54 лётчика стали Героями Советского Союза, а личный состав 37 раз получал благодарности в приказах Верховного Главнокомандующего Маршала Сталина, есть большая доля героического труда техников, мотористов, вооруженцев, ремонтников и других специалистов, входящих в инженерно-авиационную службу.

После окончания войны Г.П. Лешуков был назначен заместителем начальника и главным инженером Гражданского воздушного флота. Первые послевоенные годы для Аэрофлота были очень трудными: не было пассажирских самолётов, надо было восстанавливать институты, лётные и технические училища, строить аэродромы, аэровокзалы и оборудовать многочисленные новые авиалинии. Несколько лет энергично и плодотворно работал генерал Лешуков над восстановлением и расширением Аэрофлота. После выхода на пенсию Лешуков много и активно работает в партийной организации. Таков путь Григория Петровича Лешукова, генерал-майора авиации, участника Гражданской и Великой Отечественной войн, активного ветерана 5-го штурмового авиационного корпуса.

Пётр Григорьевич Трофимов

В дни формирования штаба корпуса одним из первых офицеров мне представился майор П.Г. Трофимов. Отличный боевой лётчик, он был тяжело ранен в воздушном бою,

врачи решили, что он уже отлетался. После госпиталя Пётр Григорьевич рвался к полётам, но врачи категорически запрещали лётную работу. Я назначил майора Трофимова командиром 423-й отдельной авиаэскадрильи связи корпуса, он энергично взялся за формирование эскадрильи. Через неделю в эскадрилье появились лётчики Иванов, Осин, Друма, Казанский и несколько техников. Прошло всего две недели, и Трофимов доложил, что эскадрилья связи в составе 10 самолётов У-2 полностью укомплектована лётно-техническим составом и готова к работе.

Самолёт У-2 (По-2) для 1940-х годов был незаменимым самолётом — его знали и летали на нём все лётчики. По разнообразию использования и перечню решаемых задач этот самолёт не имел себе равных. Учебный, связной, санитарный, партизанский и боевой ночной бомбардировщик — вот его предназначение. Достаточно сказать, что все лётчики первые свои шаги в небо делали на нём, на всех фронтах были дивизии ночных бомбардировщиков, вся санитарная авиация использовала этот самолёт. Здесь мне хочется особо отметить заслуги По-2 как самолёта связи. Телефон, радио, мотоциклы и автомобили иногда отказывали — безотказным был самолёт По-2. В корпусе кроме эскадрильи были ещё три дивизионных звена связи, в общей сложности мы имели два десятка самолётов этого типа. Вот эти двадцать самолётов и радио были основными средствами управления корпуса. За годы войны я не помню ни одного дня, когда нельзя было летать на самолёте По-2. Только густой туман с видимостью меньше 100 метров мог задержать полёт хорошего лётчика на этом самолёте. Но эти задержки не были длительными, через час-другой туман редел, и при видимости 300–500 метров По-2 летал. Майор П.Г. Трофимов подобрал в эскадрилью очень хороших лётчиков. Много летал сам, а летал он на По-2 так, что лучше летать уже нельзя. Я уже рассказывал выше, как в январе-феврале 1944 года мы с ним на двух По-2 летели из Житомира в Москву и обратно. Перелёт был в очень сложных условиях. Ни один аэродром нас не принимал. Полёты были закрыты из-за плохой погоды. А мы летели при видимости меньше 300 метров и при высоте облачности 20–30 метров. Десятки

раз мы садились в поле, в оврагах, на лёд озёр и речек, залитый водой. Трофимов отлично провёл весь перелёт. Он умело передавал опыт лётной работы лётчикам эскадрильи, и это сказалось на качестве полётов всего лётного состава.

За два года войны самолёты эскадрильи произвели более 11 000 полётов. 90% всех этих полётов производились не с аэродромов, а с небольших посадочных площадок ограниченных размеров. Сотни раз лётчикам эскадрильи приходилось производить посадки на площадки, выбранные с воздуха. И вся эта огромная работа была выполнена без катастроф и аварий. Десятки раз лётчики эскадрильи умело уходили от атак «мессершмиттов» и «фоккеров». Только один раз истребителям противника удалось сбить самолёт По-2 нашего корпуса. Корпус непрерывно взаимодействовал то с одной, то с другой наземной армией фронта. Без самолётов По-2 эта связь с наземными войсками потеряла бы свою оперативность, боевая работа штурмовиков встречала бы много дополнительных трудностей и из-за этого неизбежно снижалось качество обработки целей. Связь внутри корпуса с дивизиями и полками была очень важной: в дивизии и полки непрерывно шла информация об изменениях в боевой обстановке и боевые приказы, а из полков и дивизий в штаб корпуса — донесения. Ежедневно десятки специалистов корпуса и дивизий — инженеры, инспекторы, штурманы, связисты, врачи и офицеры штабов — вылетали на полковые аэродромы и оперативно помогали полкам выполнять боевые приказы.

Майор П.Г. Трофимов и лучшие лётчики эскадрильи связи летали на самые трудные задания. Полёты на ПКП, на КП наземных армий, к вынужденно севшим боевым самолётам и на разведку передовых аэродромов часто проходили под артиллерийским обстрелом противника, особенно в момент захода на посадку и взлёта самолёта. При этих полётах нередко были встречи и с истребителями противника. При воздушных встречах против пушек и пулемётов врага наши лётчики-связисты могли выставить только осмотрительность, внимание и безукоризненную технику пилотирования самолётом. Встреч самолёта По-2 с истребителями противника было немало, но все они, за ис-

ключением одной, благополучно заканчивались для наших самолётов.

Как-то в ноябре 1944 года ко мне зашёл главный инженер корпуса генерал Лешуков и доложил, что только за последние два месяца с мест вынужденно севших самолётов в строй возвращены 22 штурмовика и 5 истребителей. Кроме большой работы аварийных команд из технического состава дивизий, много для быстрого восстановления самолётов делает и личный состав эскадрильи связи, особенно командир эскадрильи майор Трофимов. Через 2–3 часа после получения сообщения о вынужденной посадке подбитого самолёта рядом с ним садится самолёт майора Трофимова, а ещё через час-другой подбрасывается технический состав, инструменты, запчасти и всё необходимое для восстановления самолёта. Генерал Лешуков ходатайствовал о награждении орденами группы инженерно-технического состава и майора Трофимова за работу по отысканию и восстановлению вынужденно севших подбитых самолётов. Майор Трофимов был тогда награждён орденом Красной Звезды.

Много делалось лётчиками эскадрильи и лично Трофимовым по обеспечению корпуса новыми аэродромами. Выше я неоднократно приводил примеры того, как вовремя и хорошо подготовленные аэродромы обеспечивали активную боевую работу полков и как резко падала эта активность из-за малого количества аэродромов, большого их удаления от линии фронта и их качества. За два года войны корпус перебазировался более 50 раз. На каждом новом аэроузле готовилось 10–12 действующих, 2–3 запасных и 2–3 ложных аэродрома. В общей сложности за это время было подготовлено около 700 аэродромов. Короче говоря, ежедневно входил в строй один новый аэродром. Качество аэродрома, объём работы по подготовке его к эксплуатации и сроки готовности во многом зависели от разведки полей, пригодных для аэродромов. Одним из основных средств разведки будущих аэродромов была эскадрилья связи. Майор Трофимов часто летал на разведку новых аэродромов, он и командир аэродромно-строительного батальона майор Свиридов были в корпусе главными «аэродромщиками». Я многократно лично проверял их доклады и материалы

о новых аэродромах и всегда убеждался в большой обстоятельности и добросовестности проделанной ими работы.

Эскадрилья связи и её командир майор Трофимов с честью выполнили свой долг перед Родиной во время войны. Пётр Григорьевич Трофимов награждён орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, 2 орденами Красной Звезды и многочисленными медалями¹.

После окончания войны Трофимов много лет работал в Гражданском воздушном флоте и в Министерстве путей сообщения. За успехи в мирном труде Пётр Григорьевич награждён орденом Трудового Красного Знамени. П.Г. Трофимов ведёт большую общественную работу, поддерживает активные связи с ветеранами эскадрильи и корпуса. Он связан с десятками пионерских отрядов имени Аркадия Каманина, очень часто встречается со школьниками и рассказывает им о боевом пути 5-го штурмового авиационного корпуса и о том, как лётчики эскадрильи связи помогали штурмовикам громить фашистские полчища.

Рита

Так звали её все в дни войны, когда она была рядовым солдатом-радишкой, так зовут её ветераны войны сейчас — опытного заслуженного врача, десятки лет работающего в Заполярье. Рите Победоносцевой было семнадцать лет, когда началась Великая Отечественная война. За несколько дней до войны она окончила десятилетку. Выпускной бал в школе. Прогулка на всю ночь всем классом по набережным Москвы. Песни. Танцы. Мечты. Рита мечтала быть детским врачом. Они были счастливы, перед ними были открыты все пути в красивую, заманчивую, большую жизнь. Рассвет они встречали на Красной площади. Кто-то предложил, и все немедленно с радостью поддерживали — встретиться здесь, на Красной площади, ровно через десять лет — 20 июня 1951 года в 4 часа утра. Встретиться и доложить друг другу о том, как осуществляются мечты, как проходят

¹ В 1985 году П.Г. Трофимов был награждён орденом Отечественной войны 2-й степени.



Личный состав радиовзвода, 1943 год

первые годы самостоятельной жизни. Но через день грянула война, она перечеркнула все планы и мечты и заполнила собой всё вокруг.

Первое время Рите казалось, что пройдёт месяц-другой и война кончится, вернутся счастливые довоенные дни. Время шло, а пламя войны всё больше разгоралось. Враг приближался к Москве. По ночам Рита слышала частые выстрелы зениток и взрывы бомб, сброшенных врагом на родной город. Отец ушёл в ополчение, все знакомые ребята и многие подруги добровольно пополнили ряды защитников Москвы. Рита с семьёй эвакуировалась в Тамбовскую область. Осень и зиму 1942 года работала в колхозе, весной с группой комсомольцев райкомом комсомола была направлена на трудовой фронт под Воронеж. В августе 1942 года районный военный комиссариат призвал Маргариту Победоносцеву в ряды Красной Армии. Никто из родных и знакомых не верил, что Рита может быть солдатом — маленькая, тоненькая, она выглядела 14-летней девочкой. Но вот пришёл официальный документ, и Рита-солдат, направлялась в полковую школу радистов в город Горький. Полгода напряжённой учёбы, и Рита получает направление

в 294-ю отдельную роту связи при штабе 5-го штурмового авиационного корпуса.

Она запомнилась мне с первой встречи. Это было на Калининском фронте в деревне Большое Кузнечково — штаб корпуса разместился в большом одноэтажном доме, деревянное крыльцо дома выходило прямо на улицу. Шло формирование корпуса и штаба. Каждый день прибывали новые офицеры и группы солдат. В один из дней марта 1943 года, подходя к штабу, я увидел на крыльце подростка в шинели до пят, шапка закрывала глаза, а винтовка казалась выше часового. Приветствуя часового, я спросил его фамилию. «Рита Победоносцева», — услышал я в ответ. Взглянув ещё раз на часового, я понял, что солдат-девушка первый раз исполняет обязанности часового.

Так начался боевой путь Риты-солдата. Её назначили радисткой радиовзвода, предназначенного для обслуживания передового командного пункта корпуса. А это значило, что всё время нужно было быть в 1–2 километрах от передовой линии в самых горячих точках фронта. Вот как сама Рита описывает свои боевые дорожки:

«Боевые действия корпуса начались с Орловско-Курской дуги. Наша часть стояла тогда в деревне Свино-Погорелое. Радиовзвод в полном составе прибыл на ПКП корпуса. С нами было две радиостанции, смонтированные на автомобилях, грузовая и легковая машины. Радиостанция РАФ предназначалась для телеграфной связи со штабом корпуса. Экипаж состоял из шести человек: начальник радиостанции сержант Лисин, шофёр Ермаков, механик Каргашин и три радиотелеграфистки — Завьявкина, Старостина и Трунина. Вторая радиостанция РСБ — она поддерживала связь с самолётами корпуса. Начальник радиостанции — сержант Гурин, механик Вавилкин, шофёр Костерин и три радистки — Шуваева, Чернова и я. Были с нами и связисты-линейщики — Виктор Смирнов и Пётр Ишин, которые проводили телефонную связь между ПКП и наземными войсками. Возглавлял всю нашу группу старший лейтенант Проскуров. Иногда состав группы менялся, но большинство её прошло все невзгоды и ужасы войны до светлых и радостных дней победы.

Впервые всем составом ПКП мы выехали на передовую ранним утром в июле 1943 года. Ехали с каким-то затаённым любопытством и страхом. Как там на передовой? С бомбёжками мы были уже знакомы, а здесь ждали чего-то нового, неизведанного и неприятного. Ближе к линии фронта всё чаще попадали в «пробки». Два раза нас бомбили и обстреливали из пушек и пулемётов немецкие самолёты. К счастью, прилетели наши истребители и прогнали фашистских стервятников. Первый раз в жизни



*Маргарита Григорьевна
Победоносцева-Илларионова*

мы видели воздушный бой, упали два горящих самолёта, но наши или вражеские, мы не определили. Поздно ночью мы приехали на место. Было тихо-тихо, не верилось, что где-то рядом притаились полчища фашистов. Получили приказ: зарыться в землю и к 4 часам утра быть готовым к работе. Спали часа два. Перед восходом солнца прилетел генерал Каманин, он сел метрах в 400 от нашей рации и зарулил на самолёте в ложбину. Через несколько минут началось настоящее землетрясение, сразу заговорили сотни орудий, через наши головы со свистом летели снаряды, чертили огненный след «катюши», а над головой группа за группой шли штурмовики, а выше их летели бомбардировщики. Над нами было голубое небо, всходило солнце. А там, в стане врага, где рвались наши снаряды и бомбы, был настоящий ад. Высокая, плотная стена дыма и пыли закрыла весь горизонт на юго-западе. Более часа мы, выполняя приказ генерала Каманина, говорили штурмовикам — идите на свои цели! Но вот пришёл наш генерал, сел у выносного микрофона, разложил прямо на земле большую карту и стал давать штурмовикам другие цели. Так продолжалось до конца дня. Генералу по-

могали подполковник Бенюк и старший лейтенант Проскуров. Когда генерал улетел, Проскуров собрал нас всех и сказал, что наши войска продвинулись на 15–20 километров. Штурмовики корпуса произвели около тысячи полётов, и что завтра с рассветом нам надо быть на новом месте, километров на 20 западнее. Через полчаса мы снова тронулись в путь.

Стояла жуткая жара, густая пыль, дым и запах гари мешали дышать, мучила жажда, а останавливаться нельзя было, нужно до наступления полной темноты добраться до новой точки. Ехали медленно, часто стояли, все мосты были разрушены, на дороге было много больших воронок от снарядов и бомб. Дорога была забита автомашинами, орудиями, повозками и колоннами войск. На каждом шагу встречались ещё не убранные трупы немецких солдат. Все деревни, которые мы проезжали, были выжжены дотла. Только за эти сутки я поняла, что такое фронт, война и какой ужас, какие несчастья она несёт людям. Но здесь, на войне, я увидела, узнала и восхищалась людьми, которые ежедневно десятки раз смотрели смерти в лицо и оставались людьми — это были лётчики-штурмовики и их вожаки — ведущие групп. Сколько раз мы наблюдали с земли море зенитного огня, казалось, что в воздухе нет ни одного квадратного метра непростреливаемого пространства, а за хвостом наших самолётов занимают позиции для атаки «мессеры» и «фоккеры», и в этой опаснейшей обстановке мы слышали знакомые голоса ведущих: «За мной, ещё заход!» Да, мы узнавали ведущих по голосам, хотя многих из них мы ни разу не видели на земле. Иногда генерал привозил с собой кого-нибудь из ведущих, чтобы они с земли понаблюдали за работой своих товарищей. Так мы познакомились с капитанами Зудиловым, Виноградовым, Якурновым, Береговым и другими. Ведущим на нашем ПКП не нравилось: уж очень шумно, в воздухе спокойнее, говорили они. Когда группы штурмовиков возвращались с задания и ведущий докладывал о результатах работы, хотелось сказать им что-то приятное, хорошее, ободряющее. Пролетая над нами, они в ответ приветливо покачивали самолёт. Но было немало случаев, когда не все самолёты возвращались с задания. До жгучей

боли сжималось сердце: кто погиб, вынужденно сел, отстал? И сколько было радости, когда к нам на ПКП приходили экипажи подбитых и вынужденно севших самолётов.

После освобождения Белгорода и Харькова наши наземные войска устремились к Днепру, и нам приходилось почти ежедневно менять «квартиру». Запомнилась переправа через Днепр. Это было в ночь на 7 ноября 1943 года. Киев был взят, но не уцелел ни один мост. Единственный понтонный мост не обеспечивал переправу войск, на левом берегу скопилось много пехоты, артиллерии и танков. Противник непрерывно освещал переправу светящимися снарядами и бомбами. Бомбардировщики врага буквально висели над Днепром, им удалось разрушить понтонный мост. Пришлось переправляться на пароме. Наша рация плясала на пароме, готовая каждую секунду перевернуться в воду. Снаряды и бомбы рвались вокруг нас, волны перекачивались через паром. Все были мокры до костей и окоченели от холода. И всё-таки мы выбрались на правый берег и к рассвету были на КП танковой армии генерала Рыбалко. А утром, как всегда, прилетел генерал Каманин. Группы штурмовиков почти непрерывной цепочкой летели через нас на запад добивать отступающего врага.

Так день за днём мы жили и работали на передовой. Артиллерийские обстрелы были настолько часты, что мы привыкли к ним и не всегда уходили в укрытия. Но на каждом новом месте мы обязательно закапывались в землю — это была наша главная защита от снарядов и бомб. И всё же на ПКП мы несли потери. Погибли капитан Чижиков, сержанты Виктор Смирнов и Петя Ильин. Ранены Валя Трунина, Нина Завьявкина и другие. Разбита радиостанция РАФ. Наш радиовзвод прошёл от Белгорода до Вислы, а после перехода корпуса в состав 2-го Украинского фронта мы обеспечивали командиру корпуса управление штурмовиками над полем боя в боях за освобождение Румынии, Венгрии, Австрии и Чехословакии».

Да, правильно пишет Рита Победоносцева, радиовзвод роты связи штаба корпуса за всё время боевой работы нас не подводил. Хорошо работал весь взвод. Они, шофёры, радисты, механики, прошли на своих полуторках более

30 тысяч километров по разбитым и опасным фронтовым дорогам. Это не было прямолинейное движение за наступающими войсками, а бесконечные зигзаги, переходы от одной наземной армии к другой, а иногда и длительные переезды по рокадным дорогам с левого фланга фронта на правый и наоборот. Сейчас, вспоминая весь пройденный корпусом боевой путь, я с особой теплотой воскрешаю в памяти дни, проведенные мной на ПКП, жаркие бои штурмовиков, схватки в воздухе и наше горячее стремление помогать нашим лётчикам громить ненавистного врага. Помогали лётчикам все — солдаты, сержанты и офицеры, каждый на своём месте. Я хорошо знал весь состав взвода. Товарищи Лисин, Ермаков, Каргашин, Гурин, Вавилкин, Костерин, Смирнов и девушки-радистки Старостина, Завьявкина, Трунина, Шуваева, Чернова и другие образцово выполняли свой долг перед Родиной — и я им очень благодарен. Но особенно хорошо работали на ПКП и были моими надёжными помощниками старший лейтенант Василий Проскуров и солдат Рита Победоносцева.

В сентябре 1945 года мы провожали из армии девушек-военнослужащих. Демобилизовалась и Рита. Четыре года тяжёлой войны встали непреодолимой преградой на её пути к осуществлению мечты — работать детским врачом. Но война кончилась, и вновь засияло солнце свободы для народов Европы, советский народ приступил к восстановлению разрушенных войной городов, сел, заводов и фабрик, институтов и школ. Сбылась мечта Риты — она поступила в медицинский институт. Быстро пролетели годы учёбы, и Рита получила диплом детского врача. Москвичка по рождению, Рита могла остаться работать в родном, любимом городе, но она выбирает для себя более трудный путь. Она едет работать в Заполярье. Кольский полуостров, Мурманск, Мончегорск становятся для Риты на десятки лет близкими и дорогими. Тысячи детей-северян проходят через нежные руки опытного врача. С материнской любовью возится неутомимо Рита с малышами Севера, заменяя им солнце в долгие полярные ночи. Далеко Север. Но никакие расстояния не могут помешать дружбе и общению людей. Рита поддерживает постоянные связи с фронтовыми

друзьями. Она — активный участник и организатор всех сборов ветеранов 5-го штурмового авиационного корпуса. Солдат Рита, детский врач Маргарита Григорьевна Победоносцева-Илларионова всегда в боевом строю, всегда в массе народа и в боях за его счастье.

Женщины — ветераны корпуса

В ротах связи, в штабах, в батальонах аэродромного обслуживания и в полках работало более тысячи женщин, точнее, это были девушки 18–20 лет. Они исполняли обязанности машинисток, радисток, телеграфисток, мотористов, мастеров по вооружению, бухгалтеров, кладовщиков, работников столовых и другие обязанности. В авиационном корпусе, в дивизиях и полках ведущей фигурой всегда был лётчик, он шёл в бой, он уничтожал врага, ежеминутно рискуя жизнью. Все остальные специалисты лётных частей и подразделений обслуживания только помогали лётчикам воевать, от них зависело многое, без них ни один лётчик не мог выполнять своих обязанностей — летать в бой и уничтожать врага. Но опасность работы лётного состава не идёт ни в какое сравнение с условиями работы других специалистов. Это можно легко подтвердить тем, что за два года боевой работы корпуса мы потеряли более 600 лётчиков и около 800 воздушных стрелков — это более 200% штатного состава. Потери за этот же период остального личного состава не превышали 1,2%. Но война есть война, она требовала от каждого бойца, где бы он ни находился и кем бы он ни был, — максимального напряжения физических и нравственных сил. Война тяжёлое и очень опасное занятие для мужчин, для женщин, чьё само предназначение на земле уже отрицало и перечёркивало любую войну, — оно было ещё тяжелее. Женщины на войне, я их видел тысячи в самых различных условиях, и они всегда поражали.

Хрупкие, застенчивые девушки времён Великой Отечественной... Сколько они вынесли на себе, сколько перенесли непосильной, изматывающей мужской работы! Надо очень любить Родину, чтобы переносить так, как переносили наши женщины, все тяготы и ужасы войны. В полках

корпуса среди технического состава работало много девушек. Мотористы, мастера по авиавооружению под руководством опытных техников и инженеров непрерывно готовили самолёты к боевым вылетам, по 4–5 вылетов в день делали самолёты, и каждый раз они уходили в бой, подготовленные и женскими руками. Особенно трудно приходилось техническому составу в период осенней и весенней распутицы. В ходе Корсунь-Шевченковской операции лётчикам 235-го штурмового авиационного полка выпала труднейшая задача — летать с сильно размокшего аэродрома. На взлёте и посадке самолёты так сильно забивало грязью, что перед очередным вылетом они проходили настоящую баню, каждая деталь самолёта, всё его оборудование освобождалось от грязи, промывалось и смазывалось. Работы шли непрерывно днём и ночью. Многие самолёты возвращались из боя с сотнями пробоин и исковерканными деталями. За ночь самолёты нужно было вылечить и подготовить к полёту. В эти трудные дни героически работал весь технический состав полка, в том числе комсомолки-мотористы и мастера по вооружению Вера Скосырева, Надежда Рогова, Зина Курганская, Анастасия Пахомова, Ульяна Бородина, Анна Безайкина, Зина Хлыновская. Примеров самоотверженной боевой работы девушек в корпусе было много. О лучших из них писали в боевых листках, в армейской и фронтовой газетах, наиболее отличившихся награждали орденами и медалями.

Вот далеко не полный перечень тех, кто в годы Великой Отечественной войны хорошо помогали лётчикам бить ненавистного врага и с честью выполнили свой долг перед Родиной: Мария Ефремовна Анкушева, Анна Афанасьевна Берникова, Мария Петровна Богданова, Евдокия Васильевна Борунова, Надежда Андреевна Бурсакина, Евгения Ивановна Буткина, Надежда Ивановна Быкова, Зинаида Петровна Глотова, Нина Николаевна Дадашова, Вера Васильевна Дуванова, Анна Александровна Заблоская, Вера Феокистовна Иванцова, Клавдия Терентьевна Игнатьева, Маргарита Григорьевна Илларионова, Мария Михайловна Каманина, Анна Сергеевна Кудряшева, Тамара Александровна Кутейникова, Полина Ильинична Лешукова, Анна Фёдоровна Лукина, Зинаида Евдокимовна Ляшенко, Алек-

сандра Николаевна Маршева, Валентина Павловна Меньшикова, Анастасия Лаврентьевна Наумкина, Мария Ефимовна Подлинная, Анна Михеевна Проскурова, Лидия Павловна Прощаева, Надежда Порфирьевна Рогова, Нина Фёдоровна Свечникова, Екатерина Алексеевна Серова, Зинаида Ивановна Скрипец, Наталья Дмитриевна Слободина, Евгения Яковлевна Терещенко, Мария Михайловна Тужикова, Александра Фёдоровна Уханова. Здесь я перечислил только тех, с которыми был лично знаком в годы войны и послевоенные годы. Со многими из них во время войны мне приходилось встречаться по работе чуть ли не ежедневно, в первую очередь это связистки и работники управления корпуса: Проскурова, Илларионова, Кутейникова, Скрипец, Лешукова, Буткина, Дадашова.

Мне хочется сказать несколько слов и о моей жене — Марии Михайловне Каманиной. Её не призывали в армию. В 1941–1942 годах она работала в ташкентском госпитале. В марте 1943 года, узнав, что её четырнадцатилетний сын Аркадий стал солдатом действующей армии, она добровольно приехала на Калининский фронт и стала работать делопроизводителем штаба корпуса. Так почти вся наша семья, кроме младшего сына Лёвы, стала фронтовой.

Прошло уже больше полувека нашей совместной жизни. И весь этот длинный беспокойный путь военного лётчика, авиационного командира, рядом со мной была моя Муся. Жена лётчика — это трудная и беспокойная роль. Пять лет я летал на Дальнем Востоке. Сотни раз попадал днём и ночью в труднейшие ситуации, садился на вынужденные посадки, и всё проходило благополучно, наверное, потому, что жена верила в меня и ждала, а я не мог обмануть её веры и ожиданий — это давало силы выходить победителем в самых трудных условиях. «Жди меня, и я вернусь», — было нашим девизом всю жизнь. В дни челюскинской эпопеи, когда в тундре «затерялось звено лётчика Каманина», когда больше недели не было связи, когда каждый новый день казался вечностью, она ждала и верила и дождалась победы. Дождалась потому, «что умела ждать, как никто другой». Она много летала, хорошо знала сложность и опасности профессии лётчика, и она «благословила» на самостоятель-

ные полёты своего четырнадцатилетнего сына. Для такого согласия нужно было очень хорошо знать сына и безгранично верить ему. Она знала, верила, и сын не обманул её.

Последние два года войны Мария Михайловна работала адъютантом командира корпуса. Она обязана была знать и знала всех лётчиков корпуса, постоянно следила за боевым составом полков, ежедневно вела журнал боевых вылетов, читала все боевые донесения, знала о каждой боевой потере. Она ежедневно провожала в полёт не только мужа и сына, но и всех лётчиков корпуса. С рассвета и до наступления ночи она дежурила у радиоприёмников и телефонов и прослушивала все разговоры в воздухе. Надо ли говорить, что вся эта работа была крайне необходима для штаба корпуса и для меня лично. Я хорошо знал боевую работу штурмовиков, я видел и слышал всё, что творилось над полем боя, а мой адъютант знала и слышала всё, что происходило на аэродромах корпуса. Поздно ночью, возвращаясь с передовой, я за несколько минут узнавал главные итоги боевой работы: количество боевых вылетов, наши потери, причины потерь, боевой состав полков на завтра. А если было время, мог, как на экране, «просмотреть» и проанализировать итоги лётной работы за день. В этом мне незаменимым помощником была мой адъютант — моя жена Мария Михайловна Каманина.

После войны прошло тридцать пять лет. Много больших и важных событий совершилось, многое изменилось. Неизменной осталась дружба двух ветеранов авиации — генерала и солдата. Мы идём рядом и, как в годы Великой Отечественной войны, помогаем друг другу с честью пройти весь жизненный путь.

Содержание

О Николае Петровиче Каманине.....	5
1. Жаль расставаться с дивизией.....	8
2. Формирование корпуса.....	22
3. Степной фронт.....	44
4. На главном направлении.....	57
5. Здравствуй, Днепр!.....	76
6. Над Правобережной Украиной.....	105
7. Под крылом — граница.....	152
8. Сандомирский плацдарм.....	201
9. Из Польши в Румынию.....	215
10. В боях за Будапешт.....	229
11. В небе Чехословакии.....	276
12. Дни мира.....	294
13. Итоги боевой работы 5-го штурмового авиационного корпуса.....	301
14. Ветераны 5-го штурмового авиационного корпуса.....	311
Михаил Васильевич Афанасьев.....	317
Анатолий Васильевич Безденежных.....	322
Георгий Тимофеевич Береговой.....	327
Григорий Кириллович Денисенко.....	337
Анатолий Семёнович Казаков.....	345
Василий Николаевич Коряков.....	346
Алексей Павлович Красилов.....	356
Василий Андреевич Кузнецов.....	359
Григорий Петрович Лешуков.....	362
Пётр Григорьевич Трофимов.....	368
Рита.....	372
Женщины — ветераны корпуса.....	379

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

Каманин Николай Петрович

НА КРЫЛАТЫХ ТАНКАХ

Фронтной дневник командира штурмового авиакорпуса

В авторской редакции

Ответственный редактор **А. Махров**

Литературные редакторы **М. Каманина, Т. Граус**

Художественный редактор **П. Волков**

Технический редактор **О. Лёвкин**

Компьютерная верстка **Г. Ражикова**

Корректор **О. Супрун**

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 3

E-mail: editor@yauza.moscow

Тел.: 8 (495) 745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.

Тел. 8 (495) 411-68-86.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.

Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша
арыз-талаптарды қабылдаушының

өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8(727) 2 51 59 89, 90, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить по адресу:
<http://eksmo.ru/certification/>

Өндірген мемлекет: Ресей

Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 01.04.2016. Формат 84×108^{1/32}.

Гарнитура «Петербург». Печать офсетная. Усл. печ. л. 20,16.

Тираж 1 500 экз. Заказ 3722

Отпечатано с электронных носителей издательства.

ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.

Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15

Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-88525-1



9 785699 885251 >



За спасение челюскинцев автор этой книги был удостоен звания Героя Советского Союза, получив Золотую Звезду под номером 2. В начале Космической эры генерал авиации Каманин курировал подготовку первых советских космонавтов. А в годы Великой Отечественной войны он командовал 5-м штурмовым авиакорпусом, воевавшим на прославленных «крылатых танках» Ил-2. Курская Дуга и форсирование Днепра, освобождение Киева и Правобережной Украины, победные наступательные операции в Польше, Румынии, Венгрии, Чехословакии – повсюду штурмовики Каманина стали для врага «черной смертью».

«Краснозвездные "летающие танки" утюжили высоту, с пологого пикирования обрушивая на немцев бомбы, расстреливая из пушек и пулеметов. Одновременно с третьим заходом штурмовиков наша пехота поднялась в атаку. Высота была взята, в плен захватили группу гитлеровцев. Фашисты были "чокнутые" – так метко определили наши бойцы психологическое состояние противника после налета штурмовиков. А один из пленных все время плакал и непрерывно что-то бормотал. Когда прислушались и перевели его бормотание, оказалось, что он повторяет одни и те же слова: "черная смерть", "черная смерть" – так гитлеровцы окрестили наши славные самолеты Ил-2...»

«Мне доводилось неоднократно встречаться с Иосифом Виссарионовичем Сталиным. Не могу умолчать о впечатлении от одной из речей Н.С. Хрущева, которую он произнес через некоторое время после смерти Сталина. В той речи Хрущев сказал: "Сталин ни с кем не считался, боевыми действиями армий он руководил по глобусу..." Подобное заявление, мягко выражаясь, было беспардонной ложью, оно до глубины души возмущало всех, кто хоть немного знал И.В. Сталина и соприкасался с ним по работе. Все они приводят тысячи фактов, подтверждающих, что Сталин с глубоким знанием дела и неиссякаемой энергией руководил войной и всеми делами Родины. За годы войны я не встречал ни одного военного, который бы охаивал Сталина. И это естественно: ведь мы собственными глазами видели людей, которые с возгласами: "За Родину, за Сталина!" шли в бой и побеждали. Сталин любил авиацию и летчиков. Летчики любили Сталина. Я любил и продолжаю любить Сталина...»



ISBN 978-5-699-88525-1

