

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Владимир Поляков

ВОЗДУШНЫЕ РАЗВЕДЧИКИ – ГЛАЗА ФРОНТА



ХРОНИКА ОДНОГО ПОЛКА

1941—1945

Военная авиация XX века

Владимир Поляков

**Воздушные разведчики
– глаза фронта. Хроника
одного полка. 1941–1945**

«Центрполиграф»

2014

Поляков В. Е.

Воздушные разведчики – глаза фронта. Хроника одного полка. 1941–1945 / В. Е. Поляков — «Центрполиграф», 2014 — (Военная авиация XX века)

В книге на примере судьбы конкретного человека, вся фронтовая служба которого прошла в одном полку, показана специфика боевой деятельности представителей редкой, но очень нужной военной специальности – воздушных разведчиков. В своей работе автор опирается на воспоминания отца и его фронтовых товарищей, а также многочисленные архивные данные. Приведены ранее неизвестные факты о боевых действиях авиаторов в период советско-финской войны, а также в самые первые часы и дни Великой Отечественной, участия советской авиации в обороне Москвы, участия в освобождении Донбасса, Криворожско-Никопольской, Яссо-Кишиневской наступательных операциях; даны впечатления авиаторов от Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии.

Содержание

Предисловие	6
От автора	8
Глава 1	9
«В далекий край товарищ улетает»	9
Первые шаги	11
Финская война	15
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Владимир Поляков
Воздушные разведчики – глаза фронта.
Хроника одного полка. 1941–1945

© Поляков В.Е., 2014

© ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2014

© Художественное оформление серии, ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2014

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

Предисловие

Неожиданно ко мне обратился сын моего фронтового начальника, майора Полякова Евгения Матвеевича, и сообщил, что он готовит книгу по истории авиационного полка, в котором служил и воевал его отец. Просит поделиться с ним имеющимися у меня материалами по тематике книги, а также, уже в качестве рецензента, посмотреть всю работу.

Это предложение меня сильно взволновало, потому что 39-й авиаполк был единственной войсковой частью, в которой прошла вся моя боевая юность. В качестве воздушного стрелка-радиста в составе экипажа этого полка я принял участие в пятидесяти успешных боевых вылетах на самолетах Пе-2 с января 1943 по май 1944 года.

У меня возникло сомнение: вправе ли я высказываться о истории полка, существовавшего три четверти века. Но, вспомнив, что на мою долю выпало участвовать в боях в один из самых напряженных периодов войны, я дал согласие. Тогда, в середине марта 1943 года, наш еще ближнебомбардировочный авиаполк выполнял боевую задачу по нанесению ударов по танковому корпусу врага, рвавшегося к Харькову с юга. Бомбометание производили с высоты 800—1000 метров, что гарантировало лучшие результаты ударов. Немецкий танковый корпус имел хорошо организованную противовоздушную оборону, в состав которой входили зенитная артиллерия и истребители под единым авиационным командованием. Сначала нас встречали плотным зенитным огнем, который вдруг прекращался, и начиналась атака истребителей. В какой мере наши удары задержали напор немецких танкистов, я не могу судить. Но нам эти полеты стоили дорого: полк потерял половину имевшегося тогда летного состава. В авиаэскадрильях оставалось всего по два-три боеготовых экипажа.

Не менее трагичными были действия полка при подготовке и проведении Никопольско-Криворожской операции в январе – феврале 1944 года. Для предоставления данных о противнике командованию 17-й воздушной армии и 3-го Украинского фронта наш уже разведывательный авиаполк производил ежедневно боевые вылеты на разведку несколькими экипажами при любой погоде. Линию фронта, проходившую в основном по Днепру, преодолевали на малых высотах, и экипажи гибли, разбиваясь в тумане о высокий правый берег.

Автор любезно предоставил мне макет книги, в которой содержится 75-летняя история 39-го отдельного Никопольского ордена Александра Невского разведывательного авиационного полка. Эта история уникальна тем, что вершили ее авиаторы, участвовавшие в трех, даже четырех войнах в Европе и Азии. Замечательно, что ее историю продолжает находящаяся и сегодня в строю войсковая часть номер 53898.

С неослабным интересом и большим душевным напряжением я прочитал этот труд, восхищаясь настойчивостью автора и представляя трудности, которые ему пришлось преодолеть, чтобы собрать такое огромное количество данных о событиях и именах летчиков, штурманов, стрелков-радистов, техников, мотористов, оружейников, радистов. Особенно трогают списки и фотографии бойцов, отдавших жизнь за нашу Победу над нацистской Германией и ее европейскими союзниками.

Читая книгу, я думал о том, какое воздействие она окажет на читателей? Поколению, которое было связано с полком, книга поможет снова пережить, переосмыслить все то, что произошло в те далекие времена. В частности, я, читая, не только сызнавал жил в тех фронтовых месяцах, но и на основании опыта 33-летней службы в военной авиации и 37-летней работы в гражданской авиации близко принимал проблемы совсем мне незнакомых авиаторов, упомянутых в книге.

Мне думается, что читатели из молодого поколения будут захвачены конкретной и жизненной правдой о людях, событиях и отдадут им должную меру уважения, а может быть, и восхищения. Книга дает возможность познакомиться с большим объемом статистических данных

об авиации и войне, основанных на документах, узнать много интересных фактов и получить объективную информацию о том, как развивались боевые действия авиации с начала войны до ее конца.

Особенно следует отметить то, что автор, как профессиональный историк, очень умело на примере жизни одной авиационной части делает нетривиальные выводы общего характера. В частности, он справедливо указывает на слабость высшего руководства наших ВВС в то время, когда у врага авиацией командовало второе лицо в государстве. Очень рельефно он показывает недостатки инфраструктуры нашей авиации, особенно в области связи, и не соответствовавшую задачам тактическую подготовку летного состава.

Считаю нужным особо отметить оригинальность формы, выбранной автором. Это не только хронология, составленная профессионалом историком, но и художественное повествование, написанное живым, доступным для широкого читателя языком, раскрывающее морально-психологический фон тех военных событий, а также переживания и настроения их участников. А то, что стержнем изложения является судьба, жизнь и служба советского офицера далеко не высокого ранга, позволит читателю судить, каково было нести тяготы войны людям, обремененным ответственностью за непосредственных исполнителей.

К сожалению, нас, участников тех событий, остались единицы, и мы уже не в силах собраться и сказать коллективное спасибо Владимиру Евгеньевичу Полякову, автору замечательной книги. Видимо, мне выпала честь принести ему сердечную благодарность от себя и от имени всех моих фронтовых побратимов.

Михаил Атражесв, полковник-инженер в отставке, кандидат технических наук, доцент, почетный радист СССР 9 сентября 2012 г.

От автора

Так, видно, было угодно судьбе, что история 39-го авиаполка стала частью истории моей семьи. Возвратившись после выхода на заслуженный отдых на родину, в Крым, отец не порывал связи с однополчанами, и многие из них постоянно приезжали к нам в гости: с женами, детьми, внуками.

С детских лет я с удовольствием слушал рассказы отца о его воинской службе, о боевых полетах, о друзьях-товарищах.

Став профессиональным историком, писателем, я постоянно занимался сбором материалов по истории полка, но делал это как бы в ущерб тому, что мне казалось в ту пору более важным, пока не пришло понимание того, что написать книгу об отце, о его друзьях – это мой сыновний долг.

Общаясь с отцом, его фронтовыми друзьями, я видел, какое огромное место в их жизни занимали песни. Именно поэтому в качестве эпиграфа к каждой главе я взял историю создания той или иной знаковой песни нашей Родины.

Выражаю признательность за помощь, оказанную в период работы над книгой: Леониду Войнову и его сыну Евгению (Москва); Владимиру Гуркину (Ульяновск); Александру Жиброву (Кировоград); Игорю Живчину (Тирасполь); Тимуру Макипову (Балхаш); Александру Соловьеву (Санкт-Петербург); Анне Тарасовой (Симферополь); Василию Харину (Москва), связавшему автора с десятками потомков авиаторов и знатоков авиации; дочери Ольге и внуку Илье за помощь в создании этой книги, а также всем тем, кому небезразлична история 39-го отдельного разведывательного авиационного полка (орап), и прежде всего детям, внукам и правнукам авиаторов 39-го орап.

Во избежание путаницы необходимо оговориться, что 39-й орап неоднократно переформировывался, имея свой профиль и названия. Однако номер полка «39» оставался неизменным. И что особенно важно – неизменным оставался и костяк личного состава части.

Май 1938 г. – январь 1940 г. – 39-й легкий бомбардировочный авиационный полк (лбап);
январь 1940 г. – октябрь 1941 г. – 39-й скоростной бомбардировочный авиационный полк (сбап);

октябрь 1941 г. – март 1943 г. – 39-й ближнебомбардировочный авиационный полк (ббап);

с марта 1943 г. до конца войны – 39-й отдельный разведывательный авиационный полк (орап).

Владимир Поляков

Глава 1

Мирное небо

«В далекий край товарищ улетает»

Давным-давно, в середине пятидесятых годов, когда я гостил у своей бабушки Анастасии Ильиничны, по радио зазвучала какая-то мелодия. Бабушка встрепенулась: «Женину песню передают». И, отложив дела, присела на стул и задумчиво стала слушать. Женя – это мой отец. С трудом дождавшись окончания песни, я сразу же приступил к расспросам.

История оказалась занятная и выходила за рамки чисто семейного предания.

В марте 1941 года сразу же после окончания финской кампании, в которой отец участвовал в качестве штурмана скоростного бомбардировщика, он приехал в родной город в отпуск. В большой квартире бабушки на улице Пролетарской, 20, собрались по этому поводу родственники, друзья. Все с интересом смотрели на человека, который еще неделю назад был на самой настоящей войне. В какой-то момент вечера Евгений взял гитару и, подбирая себе мелодию, запел песню о том, что в далекий край улетает летчик, о тающем в дымке любимом городе, который мог спать спокойно и среди весны видеть сны.

Эта песня в исполнении старшего лейтенанта ВВС поразила собравшихся. Не было ни малейшего сомнений, что поет он о себе, о своем родном Симферополе.

На следующей неделе отец уехал к новому месту службы на западную границу, где, как оказалось, ему и суждено было встретить новую войну.

Но каково было изумление бабушки, когда спустя два месяца, во время просмотра кинофильма «Истребители» она услышала, как герой фильма, тоже летчик, вдруг запел Женину песню о любимом городе.

Шли годы, и сколько бы раз ни доводилось Анастасии Ильиничне слышать эту песню, в ее памяти вставал довоенный Симферополь, круг родных лиц. Как я теперь понимаю, эта встреча была последним семейным торжеством, на которое тогда собрались все близкие. Вспоминая всех поименно, я с ужасом осознаю, что погиб из них каждый третий.

История возникновения песни о любимом городе, как я уже говорил, выходит за рамки семейной хроники. Появившаяся в предвоенные годы, она оказалась востребована даже несмотря на то, что отдельные строки песни оказались прямо-таки анекдотичны, но об этом чуть позже.

Своим рождением песня была обязана даже не самим авторам – композитору Никите Богословскому и поэту Евгению Долматовскому, – а ее первому исполнителю и «заказчику» артисту Марку Бернесу. В фильме «Истребители», играя роль молодого летчика, он буквально затерроризировал Евгения Долматовского, требуя песню, которую его герой смог бы спеть в кругу друзей. Он отвергал вариант за вариантом, а тот, который, наконец, был им принят, напрочь забраковало руководство киностудии. Вокруг песни разразился форменный скандал. Доснимать фильм стали на личные деньги Бернеса, Долматовского и Богословского. К окончательному показу было готово два варианта кинокартины: с песней и без нее. Пока решалась судьба фильма, началась Финская война, и Долматовский убыл в действующую армию, а песня, оказавшись с ним на фронте, зажила своей жизнью. Еще не вышел на экраны фильм, а песня, никем не санкционированная, можно сказать, незаконнорожденная, уже стала своей в боевых частях, эскадрильях.

Совершенно неожиданно последовало распоряжение какого-то высокого начальства о ее запрете как идейно невыдержанной, мягкотелой, неактуальной. Встревоженный поэт, пользу-

ясь старым знакомством, обратился к тогдашнему секретарю Московского комитета партии Щербакову за разъяснениями.

«Песню запретить нельзя! – усмехнулся Щербаков, и, хотя на дворе был март 1941 года и Финская война только что закончилась, неожиданно спросил: – А не устарела ли строчка о том, что «любимый город может спать спокойно»?»

Обрадованный благополучной судьбой песни (из кинофильма, стало быть, не вырежут), Долматовский легкомысленно заверил: «Ну что вы! Нисколько не устарела!»

Не прошло и трех месяцев, как началась война. В 1942 году на Дону Долматовский попал под жесточайшую бомбежку. В секунду затишья кто-то из лежащих рядом офицеров поднял голову и под хохот остальных изрек:

– Вот бы сюда того поэта, что написал: «Любимый город может спать спокойно».

Долматовский проявил скромность и раскрывать свое авторство в этой ситуации не стал.

В далекий край товарищ улетает,
Родные ветры вслед за ним летят.
Любимый город в синей дымке тает —
Знакомый дом, зеленый сад и нежный взгляд.
Пройдет товарищ все бои и войны,
Не зная сна, не зная тишины.
Любимый город может спать спокойно,
И видеть сны, и зеленеть среди весны.
Когда ж домой товарищ мой вернется,
За ним родные ветры прилетят.
Любимый город другу улыбнется —
Зеленый дом, зеленый сад, веселый взгляд.

Первые шаги

В 1936 году мой отец, Поляков Евгений Матвеевич (1911–1992), в ту пору только что окончив Оренбургское летное училище по специальности «летчик-наблюдатель» или, как стали называть в дальнейшем, летчик-бомбардир, а затем штурман, получил назначение в город Старый Быхов, в 59-ю авиационную бригаду.

В тот год ему уже было 25 лет, но его военная карьера, в силу совершенно не зависящих от него причин, вновь только начиналась. Дело в том, что в ту пору отец уже имел три кубика, что соответствовало званию старший техник, так как до этого он уже окончил 2-ю военную школу авиационных техников (2-я ВШАТ, Вольск, Саратовская область). Успел послужить младшим авиатехником 26-го авиапарка ОКДВА. Затем служил в Хабаровске авиатехником на ТБ-3, военным представителем на авиационном заводе. Работа у него спорилась. Он освоил и внедрил стенд для наземных испытаний авиационных двигателей и однажды даже демонстрировал его работу самому начальнику ПУ РККА Яну Гамарнику.

Все изменилось после того, как в связи с массовым формированием авиационных полков было принято решение отправить на ускоренные курсы авиационных летчиков-наблюдателей командиров самых различных воинских профессий. Так в 1936 году отец оказался в 3-й военной школе летчиков-наблюдателей (Оренбург).

С 1936 года он вновь начинает свою воинскую карьеру с самых низов: младший летчик-наблюдатель 59-й бригады скоростных бомбардировщиков.

Первоначально отец служил в 21-й эскадрилье, которой командовал Дмитрий Петрович Юханов. Эскадрилья была на хорошем счету, и уже в 1936 году Юханов был награжден орденом «Знак Почета».

В 1937 году на Дальнем Востоке, в месте первоначальной службы отца, после отъезда родителей был арестован практически весь командный состав. Их обвиняли в организации покушения на Климента Ворошилова, который якобы должен был приехать в их гарнизон. Моих родителей это событие, вероятно, не должно было бы коснуться, если бы не одна деталь. До замужества, еще в Симферополе, мама работала секретарем директора швейной фабрики и неплохо печатала на пишущей машинке. Об этом стало известно в штабе бригады. Ее стали привлекать для распечатывания каких-то особо срочных документов. Кроме этого, жена командира бригады тоже была родом из Крыма. Мама стала бывать у нее дома. Все это не понравилось моему отцу, человеку чрезвычайно гордому, который, однако, в тот период находился на низшей ступени в военной иерархии бригады. Отец категорически запретил маме работать в штабе и встречаться с женой комбрига.

Впоследствии все работники штаба, включая секретарш, а также жен командного состава, были арестованы. Возможно, что интуитивно отец отвел от семьи очень серьезную беду.

«На основании указаний Народного Комиссара Обороны СССР к 1 мая 1938 года в г. Быхове сформировать 39-й легко-бомбардировочный полк. На управление полка – кадры управления 59-й авиабригады».

Судя по приказу по полку, его формирование было закончено 20 мая 1938 года. Первым командиром полка стал майор Г.А. Георгиев.

Просматривая в военкомате личное дело отца, я обнаружил справку, в которой указывалось: «Освоил полеты на 7000 метров». Для сравнения: самая высокая вершина на территории бывшего СССР – пик Сталина, он же пик Победы – имеет высоту 7439 метров.

Вот на такую высоту они и летали без кислородных аппаратов. Однажды, уже на земле, у себя в квартире, отец почувствовал, что ослеп. Перепуганная мама позвонила в госпиталь. Вскоре выяснилось, что это же случилось со всеми экипажами, которые летали на 7000 метров.

Ослепших летчиков и штурманов изолировали от семей. Гуськом водили в столовую, в туалет, давали какие-то напитки. Дня через два зрение вернулось, но больше без кислорода на такие высоты они уже не летали.

Впоследствии в одной из публикаций я обнаружил следующую запись: «Также запутал генерал-лейтенант Пумпур дело с высотной подготовкой, отменив существовавшие в ВВС КА формы отчетности, где требовались данные о числе летчиков, летающих на 6000, 7000, 8000, 9000 метров, и ввел форму отчетности, требовавшую указывать число летчиков, летающих на «6000 метров и выше», что запутывало и тормозило дело с обучением высотным полетам».

Чтобы стало понятно влияние такой высоты на организм человека, я хочу воспользоваться интервью с одним из покорителей Эвереста Федором Конюховым:

«В какой-то момент начинается то, что альпинисты называют «зоной смерти». На высоте восемь – восемь с половиной тысяч метров не знаешь, как поведет себя организм. Пойдешь раньше времени, не акклиматизировавшись, – плохо. Пересидишь – тоже плохо.

При недостатке кислорода клетки головного мозга отмирают. А на восьми тысячах метров и выше с кислородом беда. Голова немножечко «плывет», и проблемы с памятью после Эвереста – обычная история.

Постепенно все восстанавливается – но не до конца. Имена помнишь, а вот стишки какие-то забываются напрочь».

Как вспоминала мама, в один из дней в полку впервые проходили прыжки с парашютом. Происходило все буквально на глазах у жителей гарнизона.

Я попросил отца рассказать об этом событии. Прыжок с парашютом ему совершенно не понравился. Собственно говоря, самого прыжка, как такового, и не было. Довольно сложно было выбираться из кабины, затем надо было ползти по крылу, держась за различные предметы, и только потом, разжав пальцы, скатываться по крылу вниз.

Все участники прыжков получили значки. Примечательно, что в тот год они были еще номерные. У моего отца № 18754.

Началась война в Испании. Стало известно, что 39-й полк отправится на нее в полном составе. Попрощались с семьями и дня три проторчали на аэродроме в ожидании команды на перелет, но ее все не поступало. Наконец стало известно, что Польша отказалась пропустить наши самолеты через свою территорию и полк в Испанию не полетит. Только вернулись домой и уже успокоились, как сообщили, что в Испанию отправятся отдельные экипажи.

Впоследствии, читая мемуары Ильи Эренбурга «Люди, годы, жизнь», я обнаружил упоминание о том, что летчик Юханов фактически спас ему жизнь, вывезя его на самолете из уже почти занятого франкистами города.

В книге воспоминаний участников испанских событий прочитал воспоминания бывшего штурмана 39-го сбап Николая Герасимовича Гуменного. Я показал его фотографию маме, и она вспомнила его как соседа по дому.

Моему другу Леониду Войнову удалось найти в архиве несколько любопытных документов.

«Боевая работа СБ в Испании.

Разведуправление РККА

Боевая работа скоростной бомбардировочной авиации 30 сентября 1937 г.

Доклад тов. З. (карандашом дописано Златоцветов. – Авт.)

2) Сколачивание группы СБ и эскадрилий шло параллельно сборке. Были выработаны примитивные штаты, определено имущество, необходимое для самостоятельной работы, наменчен и утвержден боевой расчет каждой из трех эскадрилий группы.

3) Боевые действия группы СБ начались 26.10.36 г. на первых семи собранных самолетах, вошедших в состав 1-й эскадрильи. Объектами бомбометания были аэродромы Касерес и Севилья. По выполнении задачи эскадрилья совершила посадку на новом, назначенном для нее

аэродроме Аргамасилья-де-Альбе, откуда в дальнейшем и продолжила свою боевую работу. По мере сборки самолетов были созданы еще две эскадрильи, последовательно, после небольшой тренировки, вступившие в боевую работу. Эти новые части были расположены в Сан-Клименте и Альбасете.

Основные трудности начального периода боевой работы заключались в отсутствии хороших карт, частом перегреве моторов рядом летчиков, имевших небольшой опыт полетов на СБ, и отсутствии переводчиков для технического состава. Постепенно все указанные трудности были изжиты.

Характер полетов СБ виден из следующей информации по состоянию на 01.03.37 г.:

- по войскам противника – 127 вылетов (45,3 %);
- по аэродромам – 74 вылета (26,6 %);
- по портам – 21 вылет (5,3 %);
- по ж/д станциям – 54 вылета (19 %);
- по крейсерам противника – 9 вылетов (2,9 %);
- по заводам и пр. – 1 вылет (0,9 %).

Это соотношение сохранилось почти без изменения все время и до настоящего дня.

Группам в девять самолетов удавалось дважды безнаказанно бомбить аэродром Севилья и ж/д узел Мерида, но только при условии предварительной демонстрации одиночными самолетами, отвлекавшими весь огонь зенитной артиллерии.

Встречи с истребителями противника, несмотря на частные случаи их, значительного ущерба для СБ не приносили. Самолет и в одиночку и группой прекрасно уходил от «Хейнкелей» и «Фиатов» на скорости 270 км и выше. «Фиат» догонял СБ только при большом преимуществе в высоте, на пикировании. При выходе на прямую СБ снова легко уходил от него. Это положение позволило СБ работать все время и во всех случаях без прикрытия истребителей.

4) Потери.

За полгода операций потери СБ выразились:

- погибло в бою – 6 самолетов, 4 экипажа;
- катастрофа (туман) – 2 самолета, 6 человек экипажа;
- бомбометанием при сборке – 2 самолета.

Итого: 10 самолетов, 10 человек.

По болезни за этот же срок выбыло из строя:

- летчиков – 7 человек;
- штурманов – 7 человек;
- стрелков-радистов – 5 человек.

Всего: 19 человек.

Эти цифры относятся только к летному составу и в процентном отношении составляют 25 % от общего количества летного состава.

Таким образом, налицо положение, при котором боевые потери равняются потерям по болезни, хотя последние носят временный характер:

- венерические – 30 %;
- злокачественные ангины – 40 %;
- аппендициты и пр. – 30 %.

5) Как правило, каждая эскадрилья имела свой аэродром, где располагалось в среднем по 10 самолетов» [2, с. 1–7].

Кроме этого, в архиве обнаружен доклад майора Юханова «О работе республиканской авиации в Испании 15.08–15.09.38 г.», но его не выдали из-за плохого состояния документа.

Все «испанцы» вернулись в полк с орденами. Как правило, награждали по следующему принципу: летчик – орден Ленина или Боевого Красного Знамени; штурман – «Боевик» или «Красная Звезда», техник – «Звездочка» или медали «За отвагу» или «За боевые заслуги».

«Боевик», «Звездочка», «За б.з.» – так в летных кругах сокращенно называли эти боевые награды.

Но что более всего поразило сослуживцев, так это тот факт, что каждый «испанец» привез новые французские велосипеды, которые вызвали истинную зависть. Впрочем, в полку многие из вернувшихся уже не задержались: кто-то уехал учиться в академию, кто-то сразу же ушел на повышение. Отцу запомнился стремительный карьерный взлет одного из его товарищей той поры. Штурман звена, вернувшись из Испании с орденом Ленина, он сразу же получил звание дивизионного комиссара (равноценно генерал-майору) и должность политработника крупного масштаба.

Мне довелось беседовать только с одним из друзей отца – участником испанских событий. Это был киевлянин Алексей Михайлович Шмаглий. В Испании он был авиатехником, награжден орденом Красной Звезды. Сразу же по возвращении он попросился на учебу в Академию имени Жуковского, по окончании которой служил в службе главного инженера 17-й ВА, а затем в должности главного инженера 39-го орап. Закончил службу главным инженером авиационной дивизии на Камчатке.

Жил он в Киеве на Бадаевой горе. Поскольку в те годы я учился в Киевском автодорожном институте, то часто бывал у него в гостях, ночевал. Он и его супруга Мария Максимовна с радостью меня встречали, на столе появлялся графин с яблочным вином, пирожки, и мы садились играть в преферанс, в ходе которого он обычно рассказывал что-нибудь интересное из своего прошлого. Как-то я задал дурацкий вопрос: «Доводилось ли вам в Испании видеть анархистов?»

Он расхохотался: «Ты что, думаешь, что анархисты выглядят как-то по-другому? У них растут рога, хвосты?»

Честно сказать, в те годы в моем сознании они рисовались, конечно, не так вульгарно, но тем не менее я представлял их исключительно в матросской форме, обвешанных пулеметными лентами...

О своем пребывании за границей он иронизировал. Рассказывал, что какой-то его товарищ постоянно к месту и не к месту любил говорить: «Когда я бывал в Париже...»

С 1 мая 1938 года полк принимал участие в воздушных парадах над Москвой. Отец рассказывал, что непосредственно перед полетом люди с весьма высокими воинскими званиями лично осматривали каждый самолет, проверяя бомболюки, пулеметы: нет ли в кабине чего-нибудь такого, что можно сбросить.

Вторая мировая война началась для 39-го сбап в сентябре 1939 года.

«Полк под командованием командира майора Георгиева в составе 60 боевых экипажей участвовал в боевых действиях против белополяков, за освобождение народов Западной Белоруссии с аэродрома Новая Серебрянка» [11].

«Полк под командованием командира полка майора Георгиева в составе 60 экипажей перебазировался на аэродром Улла, где поступил в распоряжение Военного Совета ЛВО» [12, с. 2].

Его первое боевое крещение состоялось на Барановичском рубеже.

Полк бомбил колонны отступающих польских войск, разбрасывал листовки, вел воздушную разведку. Боевых потерь не было.

Финская война (1 февраля – 13 марта 1940 года)

Приведенные выше даты являются официальными в отношении участия полка в этих событиях. В действительности, как стало известно из обнаруженных Леонидом Войновым архивных документов, участие в Финской войне не только отдельных экипажей, но и эскадрилий началось много раньше. Полк готовился к перебазированию в Латвию [13], как вдруг поступил приказ: «5-я авиаэскадрилья под командованием командира эскадрильи капитана Легейда передается в распоряжение штаба ЛВО» [16]. Эскадрилья вошла в состав Североморской группы Мурманского направления. После боевых действий возвратилась в состав полка.

2-я авиаэскадрилья под командованием командира эскадрильи капитана Журавского выбыла на Северо-Западный фронт [17].

В свою очередь полк пополнился двумя эскадрильями из состава 46-го сбп из Брянска взамен убоавших [19].

Лет тридцать спустя, когда мои родители отдыхали в одном подмосковном военном санатории, кажется «Архангельское», отца разыскал Дмитрий Терентьевич Журавский, который после выхода на пенсию жил в Люберцах. От кого-то из однополчан он узнал о приезде своего старого, еще довоенного товарища по 39-му полку.

Уже из архивных документов мне удалось установить, что в Финскую войну Журавский летал в составе 31-го лбап и был награжден орденом Ленина. Отечественную он провел на различных фронтах в качестве представителя авиационного отдела Генштаба, а закончил войну командиром полка связи.

Примечательно, что соседом по столу моих родителей в течение всего отдыха был прославленный летчик Алексей Маресьев. Впрочем, кроме «доброе утро» и «приятного аппетита», никаких разговоров у них не было. В санатории отец почти каждый день принимал кого-нибудь из многочисленных своих сослуживцев, осевших после выхода на пенсию в столице или ее окрестностях.

Война в Финляндии сразу же стала складываться не так, как задумывалось, и в конечном итоге высшему руководству страны стало ясно, что силами одного, даже усиленного, Ленинградского военного округа ничего не получится.

«Полк под командованием командира полка майора Георгиева начал перебазирование на Финский фронт (аэродром Лодейное Поле) в распоряжение командующего ВВС 8-й действующей армии» [14].

«02.02.40 г. полк в составе 63 боевых экипажей сосредоточился на аэродроме Лодейное Поле, где вошел в состав 13-й авиабригады и приступил к боевым действиям» [78].

Как вспоминал отец, морозы стояли очень сильные, и когда после перелета поступила первая боевая задача на вылет, то оказалось, что техники не в состоянии запустить моторы. Полк бездействовал несколько дней, пока кто-то из мотористов не сообразил заливать в двигатели горячее масло.

Примечательно, что 39-й сбп наступил на те же грабли, что и его предшественники. Вот что писал член Военного совета авиации 8-й армии Андрей Рытов:

«Прилетев на аэродром, я спросил, почему полк бездействует. Инженер и начальник базы растерянно разводят руками:

– Мороз. Все сковало. С самого рассвета бьемся.

Видю, люди трудятся на совесть, даже рукавицы побросали, голые руки примерзают к металлу. Что делать? Руганью положение не исправишь, и вдруг один из техников предлагает:

– Давайте закатим бочку с маслом в баню, разогреем как следует, а потом зальем в самолетный бак.

Способ подогрева масла, предложенный опытным техником, натолкнул меня на мысль сделать что-то подобное и в других частях. Я рассказал об этом инженеру М.М. Шишкину, и он срочно распорядился использовать для подогрева масла и воды все мало-мальски подходящие на аэродромах помещения. А позже где-то раздобыл водомаслогрейки.

Нашлись умельцы, которые соорудили брезентовые рукава, наподобие пожарных шлангов. Горячий воздух от печек подавался по ним к моторам самолетов и под капоты автомобилей.

Во время очередной встречи со Штерном я доложил ему о смекалистом механике. Командующий распорядился вызвать его в штаб армии, чтобы он поделился своим опытом с инженерами-автомобилистами. В наземных частях водители тоже мучались на морозе не меньше, чем наши. Нехитрая выдумка, а как упростила дело. Техника Штерн наградил и с почестями отправил в свою часть» [96, с. 88].

Прибывшим через пару месяцев техникам 39-го сбап предстояло все постигать заново, никакой передачи опыта не было.

ВВС 8-й армии командовал недавно вернувшийся из Испании Герой Советского Союза комбриг И.И. Копец; член Военного совета – уже упоминавшийся Андрей Рытов, который совсем недавно был комиссаром авиационной группы в Китае.

13-й скоростной бомбардировочной авиабригадой, состоящей из 3-го тбап, 18-го сбап и 39-го сбап, командовал один из первых Героев Советского Союза И.В. Водопьянов.

Впрочем, для отца это был уже второй случай совместной службы с первыми Героями Советского Союза. Николай Каманин улетал на челюскинскую эпопею из их авиабригады безвестным летчиком, а вернулся уже всемирно известным человеком.

Впоследствии, читая мемуары Каманина о том периоде, я обнаружил одно совпадение. В личном деле отца я прочитал удивившую меня фразу: «В воздухе стреляет хорошо, на земле – плохо». Разъяснение я получил в воспоминаниях Каманина. Оказывается, в бригаде проходила серьезная проверка. Все шло отлично, как вдруг выяснилось, что из личного оружия все отстрелялись очень плохо, что и повлияло на общую оценку [95].

Все связанное с пребыванием 39-го авиаполка на Финской войне было для меня окутано тайной, пока судьба не послала мне помощь в лице моего старого друга еще по симферопольскому автотранспортному техникуму Леонида Войнова, который, став жителем Москвы, предложил мне помощь по сбору материала в архиве. Думаю, что «Центр» с меньшим нетерпением ждал весточек от «Юстаса», чем я сообщения моего друга.

«Сведения о боевом составе 39-го сбап на 15.02.1940 г.

По штату всего: 510; летчики – 69; летнабы – 69; стрелки-радисты – 62; авиатехники – 73; авиамеханики – 57; мотористы – 62; оружейники – 20.

Факт по списку: 493; летчики – 62; летнабы – 69; стрелки-радисты – 59; авиатехники – 68; авиамеханики – 56; мотористы – 62; оружейники – 20.

Боевых самолетов: СБ – 59 ед., из них исправных – 46; неисправных —13.

Кроме того: СБ – 1 учебный; У-2 —1 связи;

Степень боевой готовности к полетам:

экипажей: днем – 60, ночью – 6; на больших высотах – 38;

звеньев: днем – 20, ночью – 2, на больших высотах – 12;

эскадрильи: днем – 5, ночью – 0, на больших высотах – 3» [4, с. 104].

В следующем письме поступил список всего полка с указанием числа боевых вылетов на 20 февраля 1940 года.

Многие фамилии мне были хорошо знакомы, так как они часто упоминались родителями. Я знал, что отец летал в экипаже Фролова, что и подтвердилось архивными документами: младший летчик лейтенант Фролов Василий Николаевич, начальник связи эскадрильи

старший лейтенант Поляков Евгений Матвеевич, воздушный стрелок-радист младший командир Козаченко Григорий Алексеевич.

Благодаря тому, что, наконец, появились сведения о его имени и отчестве, удалось проследить его дальнейшую судьбу.

Погиб Василий Фролов ориентировочно 22 августа 1942 года. К этому времени он уже был старшим лейтенантом, заместителем командира эскадрильи 215-го сбав.

Стрелок-радист экипажа старшина Григорий Козаченко продолжал служить в 39-м полку и погиб в январе 1943 года.

Запомнилась отцу Финская война полным отсутствием каких-либо видимых ориентиров: кругом снег, снег, снег. Их основным противником в воздухе, по его словам, были английские истребители, которые иногда доставляли достаточно много хлопот. После одного вылета техники обнаружили в кабине две дырки от пуль и вставили в них камышинку. Изумило их то, что, кто бы ни садился в кабину, камышинка упиралась прямо в голову. Отец вновь сел на свое место, и тогда все увидели, что камышинка прошла рядом со шлемом. Отец снял его и обнаружил царапину. Много лет спустя, когда я, пятнадцатилетний юноша, гордо заметил, что стал выше отца ростом, он рассказал мне эту историю о камышинке и о том, что, будь он на пару сантиметров выше, меня не было бы на свете.

В один полет в составе их экипажа отправился кинооператор из Москвы. Он так увлекся съемкой, что далеко высунулся из кабины, а далее произошло непоправимое – в руках державшего его за ноги отца остались валенки, а кинооператор вывалился из самолета. Случай этот не имел никаких последствий. В Москву сообщили, что кинооператор «погиб при исполнении обязанностей во время боевого вылета», что, в сущности, было истинной правдой.

Однажды в Лодейное Поле приехал начальник Политического управления РККА Лев Мехлис. Он потребовал созвать на совещание всех комиссаров частей, и когда все собрались, то оказалось, что комиссар одной из эскадрилий 39-го полка Бакурадзе отсутствует. Причина уважительная – он совершал боевой вылет. На Мехлиса факт боевой работы комиссара произвел неизгладимое впечатление. Дождавшись его прилета и лично увидев, как тот, усталый, выбирается из самолета, на котором были видны пробоины, Мехлис, ничего не сказав, уехал, но уже на следующий день пришел приказ о награждении Бакурадзе орденом Боевого Красного Знамени. За всю Финскую войну это было пока единственное награждение в полку, и такое вот несуразное. Бакурадзе, скромного парня, прекрасного человека, не подначивал в те дни разве что ленивый.

Именно на Финской отец неожиданно для себя осознал, что теперь он больше начальник связи, нежели штурман. Дело в том, что еще в Быхове на всех штурманов звеньев были возложены дополнительные «общественные» обязанности: друг отца Володя Бабенко стал начальником химической подготовки, Сергей Рябиков – начальником парашютно-десантной службы эскадрильи, Евгений Поляков – начальником связи эскадрильи.

Думаю, что это назначение не было случайным. Дело в том, что его отец, Матвей Поляков, еще до революции был механиком Симферопольского телеграфа. Какое-то время на аппаратах Бодо работала телеграфистской моя бабушка, и потому детство отца проходило среди этого телеграфно-телефонного хозяйства.

После одного особенно трудного боевого вылета, когда экипажи вернулись домой, на отца набросился кто-то из старших командиров и стал распекать за плохую связь с эскадрильей. Отец оторопело молчал, а его друг Володя Бабенко от такой несправедливости даже заплакал.

Финская война для отца имела неожиданное продолжение лет сорок спустя. Вместе с мамой он поехал в санаторий Министерства обороны, расположенный в городке Кексгольм, что неподалеку от Ленинграда. Из санатория поехали на экскурсию на знаменитый остров Валаам. Вот тут у отца произошло дежавю. Слушая экскурсовода, он постоянно испытывал странное

чувство, что все это уже видел. Наконец его осенило, и, прервав ее рассказ, он неожиданно выпалил: «Но ведь этот остров принадлежал финнам, и я прекрасно помню, как бомбил этот монастырь!»

От этого заявления маме чуть не стало плохо, все экскурсанты с удивлением посмотрели на отца, ничего не понимая, и только экскурсовод улыбнулась и ответила: «Да! Вы правы! До 1940 года он принадлежал Финляндии и был освобожден нашими войсками».

Вот выписка из журнала боевых действий той поры:

«Боевые документы 39 сбп штаба ВВС 15 армии. Начато: 07.02.1940 г. Окончено: 22.02.1940 г.

Командиру 13 авиабригады

Боевое донесение от 08.02.40 г.

Полк в течение дня произвел 16 самолето-вылетов. 7 самолетов бомбили остров Валаам, Н – 2000 м, цель перекрыта, 2 бомбы попали в монастырь. Сброшена ФАБ-100 – 42 шт. На обратном маршруте у стрелка-радиста Тараканова сорвало маску, обморозил щеки. Самолеты произвели посадку на свой аэродром благополучно.

Боевое донесение штаба 39-го сбп за 2-й вылет 12.02.40 г.

По дополнительно установленным сведениям, на обратном маршруте 1-я авиаэскадрилья была атакована звеном истребителей противника типа полутораяплан с синим крестом на плоскостях в районе западнее озера Варна-Ярви. При стрельбе по истребителям стрелок-радист Киреев прострелил двумя пулями стабилизатор своего самолета.

Боевое донесение от 12.02.40 г.

В период с 11.30 до 14.30 полк произвел 27 самолетовылетов. Две девятки задание выполнили. Сброшено: ФАБ-100 – 54 шт., АО-8 – 288 шт., ФАБ-500 – 18 шт. Один самолет потерял ведущего и вернулся на аэродром самостоятельно. Одна эскадрилья из-за плохой видимости вернулась на аэродром.

Третья авиаэскадрилья в составе 9 самолетов взлетела в 14.00. Сбросила 432 бомбы АО-8 и 4 шт. ФАБ-32 на танки и пехоту противника, один экипаж вел пулеметный огонь по автомашинам, двигавшимся из Митро на Сюску-Ярве.

Боевое донесение от 13.02.40 г.

Первая эскадрилья в составе 9 самолетов произвела повторный вылет. Бомбили 6 эшелонов на ст. Леппя-Сюрья. Сброшено ФАБ-100 – 53 шт. В районе восточнее Номила были атакованы звеном истребителей. Один самолет противника загорелся в воздухе, летчик выпрыгнул с парашютом. Потери: ранен в ногу стрелок-радист Халфин, самолет получил 12 пробоин, выведен из строя один мотор, все самолеты вернулись на аэродром.

Боевое донесение № 31 штаба 39 сбп от 09.03.40 г.

Произведено 44 самолето-вылета:

а) 9 самолетов бомбили противника в районе Муста-Ярве;

б) 9 самолетов бомбили артпозиции противника в юго-восточной части острова Суован-Ярве;

в) 26 самолетов задание не выполнили и вернулись с маршрута из-за низкой облачности у озера Суо-Ярве. Посадка на свой аэродром с бомбами благополучно. Один самолет, командир звена Красихин, штурман звена Чугункин, стрелок-радист Карнаух, произвел вынужденную посадку на своей территории из-за неисправности мотора. Остальные 43 самолета сели на свой аэродром благополучно. На 10.03.40 г. готовятся к вылету 45 самолетов».

Семьи авиаторов продолжали жить в Пинске. Как рассказывала мама, стали поступать первые известия о гибели экипажей. Стало страшно. Тогда она написала в Симферополь и попросила приехать свою маму – мою бабушку Анастасию Ильиничну. Потом мама с юмором рассказывала о том, что однажды она захотела оставить трехлетнего сына с бабушкой, а сама

пойти в Дом Красной армии на какой-то концерт. В ответ услышала: «Муж твой воюет, а ты будешь по концертам ходить. Сиди дома!»

«Вызвала на свою голову!» – шутила потом мама.

В Интернете мне доводилось читать следующее: «39-й сбав потерял сбитыми не один самолет, как утверждает Аптекарь, а семь (!) только до выхода из состава 13-й авиабригады 1 марта» [110].

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

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