

---

АРТЁМ ДРАБКИН

---

ТОЛЬКО БЕСТСЕЛЛЕРЫ!



АРТЁМ ДРАБКИН

---

МЫ ДРАЛИСЬ  
НА  
ИСТРЕБИТЕЛЯХ

---

ДВА БЕСТСЕЛЛЕРА ОДНИМ ТОМОМ

Москва  
«ЯУЗА»  
«ЭКСМО»  
2014

УДК 355/359  
ББК 68  
Д 72

В оформлении переплета использована  
иллюстрация художника *И. Савина*

**Драбкин, Артем Владимирович.**

Д 72 Мы дрались на истребителях / Артем Драбкин. —  
Москва : Эксмо : Яуза, 2014. — 832 с. — (Артем Драб-  
кин. Только бестселлеры!).

ISBN 978-5-699-75664-3

ДВА БЕСТСЕЛЛЕРА ОДНИМ ТОМОМ. Уникальная возможность увидеть Великую Отечественную из кабины истребителя. Откровенные интервью «сталинских соколов» — и тех, кто принял боевое крещение в первые дни войны (их выжили единицы), и тех, кто пришел на смену павшим. Вся правда о грандиозных воздушных сражениях на советско-германском фронте, бесценные подробности боевой работы и фронтового быта наших асов, сломавших хребет Люфтваффе.

Сколько килограммов терял летчик в каждом боевом вылете и какой мат стоял в эфире во время боя.

Как замирает сердце после команды «Прикрой, атакую!» и темнеет в глазах от перегрузки на выходе из атаки.

Что хуже — драться «на вертикалях» с «мессерами» и «фоками», взламывать строй немецких бомбардировщиков или прикрывать «пешки» и «горбатых», лезущих в самое пекло.

Каково это — гореть в подбитой машине и совершать вынужденную посадку «на брюхо».

Как жили, погибали и побеждали «сталинские соколы» — и какая цена заплачена за каждую победную звездочку на фюзеляже.

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-75664-3

© Драбкин А., 2014  
© ООО «Издательство «Яуза», 2014  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

## **ВВЕДЕНИЕ**

...придет время, страшное время, когда по земле пойдет враг, и всю землю опутают проволоками, а в небе будут летать железные птицы и клювами своими железными будут клевать людей, и то уже будет перед концом света...

*А. Кузнецов. «Бабий Яр»*

★ Как только человеку удастся что-либо изобрести, он тут же старается найти применение своему изобретению в области уничтожения себе подобных. Не стало исключением и, возможно, самое значительное достижение научно-инженерной мысли начала XX века — самолет, с появлением которого родилась, позднее став одной из самых престижных военных специальностей, профессия военного летчика. Своеобразной элитой этой «касты небожителей» являлись летчики-истребители, поскольку только в их задачу входила борьба с «себе равными» — авиаторами противоборствующей стороны. Ожесточенные воздушные схватки Первой мировой войны, следовавшие за ними рекордные перелеты и гоночные соревнования мирного времени привели к тому, что тысячи мальчишек по всему миру к середине 30-х годов грезил небом, строили модели аэропланов и планеров, а повзрослев, шли в планерные школы, аэроклубы и авиаучилища, после окончания которых лучшие из лучших садились в кабины боевых самолетов. В Со-

ветском Союзе с популярностью Громова, Чкалова, Коккинаки, летчиков — участников спасения экипажа «Челюскина» могли поспорить только звезды отечественного кинематографа. В стране, где многие ни разу не видели паровоза, любая профессия, связанная с техникой, считалась престижной, а уж к человеку, способному управлять самолетом, почет и уважение были особыми. А форма! В то время, когда мальчишки летом ходили босиком, чтобы не снашивать зачастую единственную пару обуви, а взрослое население носило дешевые полотняные брюки и парусиновые туфли, летчики в пошитых на заказ хромовых сапогах, темно-синих бриджах, гимнастерках с «курицей» на рукаве заметно выделялись из общей массы. Наряду с танкистами, грудь авиаторов часто украшали ордена, бывшие в то время огромной редкостью и полученные за участие в многочисленных предвоенных конфликтах, к которым СССР имел тайное или явное отношение. Нельзя забывать и таких простых фактов, что летчики получали высокое жалование, не говоря уже о полном обеспечении и хорошем питании.

Однако многое изменилось, когда в конце тридцатых годов СССР начал увеличивать армию, готовясь к грядущей «большой войне». Коснулись эти изменения и ВВС. Первичная подготовка летчиков осуществлялась, как уже было сказано, в аэроклубах. До середины тридцатых годов они функционировали только за счет взносов, поступавших от членов добровольного общества Осоавиахим, при этом учлеты обучались без отрыва от производства, в свободное время. В конце тридцатых, когда прозвучал призыв: «Дать стране 10 тысяч летчиков!», аэроклубы стали получать государственную поддержку, инструкторам подняли зарплату (она стала сравнима с таковой у командного состава РККА), а учлеты стали обучаться с отрывом от производства. Они жили в общежитиях, их обеспечивали питанием, обували и одевали. Многим курсантам аэроклубов пришлось ради обучения «на летчика» бросить школу. В это время наряду с добровольцами, считавшими небо целью своей жизни, в аэроклубы и летные училища пришло очень много случайных людей, направленных в авиацию по так называемым спецнаборам, целью которых было привлечение в авиацию прежде всего комсомольцев и молодых коммунистов. Многие из них впоследствии стали замечательными летчиками, но значительной части это было просто не дано. В этом плане советские ВВС были

уникальными в мире — набор летных кадров по призыву не практиковался больше нигде!

После экзаменов в аэроклубе, принимать которые приезжали летчики-инструктора из училищ, прошедших отбор выпускников направляли для прохождения следующего этапа подготовки в летное училище. Однако, если в середине 30-х годов цикл подготовки летчика на этом этапе составлял порядка 2,5 лет, то к весне 1941 г. в связи с резким ростом ВВС он был предельно уплотнен. Для подготовки пилотов были созданы летные школы с четырехмесячным сроком обучения и летные училища с десятимесячным сроком (первые предполагали наличие у курсанта подготовки в объеме аэроклуба). Это не замедлило сказаться на профессионализме летчиков. Обучение пилотов теперь состояло, большей частью, из элементарных взлетов и приземлений, которые шлифовались до автоматизма, остальным элементам уделялось второстепенное внимание. В результате в боевые подразделения направлялись молодые летчики с 8—10 часами самостоятельного налета на боевом самолете, часто совершенно другого типа, чем в полку назначения, умевшие в буквальном смысле слова только держаться за ручку управления, не обученные ни высшему пилотажу, ни ведению воздушного боя, ни пилотированию в сложных метеоусловиях. Крайне мало будущие истребители тренировались в огневой подготовке: большинство выпускников авиашкол и училищ имели в активе от силы 2—3 стрельбы по буксируемому самолетом матерчатому конусу, а также не умели правильно пользоваться прицелами.

Конечно, было бы неправильно утверждать, что все советские летчики-истребители к лету 1941-го выглядели именно так — в ВВС имелись пилоты с хорошей выучкой середины 30-х годов, с опытом боев в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии, но их количество относительно резко выросшего за последний предвоенный год общего числа летного состава было незначительным.

Страшным ударом по престижу летной профессии стал приказ «лучшего друга летчиков», наркома маршала Тимошенко № 0362 (см. приложение) «Об изменении порядка прохождения службы младшим и средним начальствующим составом в ВВС Красной Армии». В соответствии с этим приказом всем выпускникам училищ вместо звания «младший лейтенант» или «лейтенант» присваивалось звание «сержант». Летчики, не прошедшие четыре года службы, обязаны были жить в казар-

мах — при этом успевшие обзавестись семьями были вынуждены подыскивать для них частные квартиры или отвозить жен и детей к родственникам. Соответственно изменялись и нормы довольствия, оклады, они лишены были права надеть ту самую престижную форму с «курицей» на рукаве и даже носить прическу! Многими это было воспринято как личное оскорбление, что значительно снизило боевой дух летного состава ВВС РККА, которому буквально через полтора года предстояли кровавые схватки с немецкими асами.

В противоположность советским летчикам, к лету 1941 г. все пилоты Люфтваффе — немецких военно-воздушных сил — являлись тщательно отобранными добровольцами. К тому моменту, когда молодой летчик прибывал в боевое подразделение, он имел уже порядка 250 летных часов, потраченных в том числе на высший и групповой пилотаж, полеты по приборам и т.д. Обучались молодые летчики и управлению самолетом в нештатных ситуациях, вынужденным посадкам. Большое внимание уделялось отработке группового и индивидуального воздушного боя, стрельбе по наземным целям. После распределения в строевую часть летчик не сразу отправлялся в бой, а попадал в резервную группу, где под руководством инструкторов с боевым опытом совершенствовал навыки ведения воздушного боя и стрельбы, и только затем принималось решение о его готовности к боям. Несомненно, что к 1941 году система подготовки летчиков Люфтваффе была одной из самых лучших в мире.

В тактическом плане Люфтваффе также заметно превосходили советские ВВС. Тактика, внедренная в частях Люфтваффе, была разработана после тщательного анализа опыта войны в Испании. В ее основу было положено использование истребителей в свободном строю пар и четверок. Это тактическое построение стало основным в мировой практике применения истребительной авиации на протяжении всей Второй мировой войны. Отказ от прежнего формирования из трех самолетов, летящих в форме буквы «V», затруднявшего взаимное маневрирование в бою, давал немецким летчикам возможность гибко использовать превосходство в скорости, которым обладали их самолеты. Советские же летчики-истребители в 1941 году, напротив, действовали именно в плотном строю трехсамолетных звеньев. К чисто техническому превосходству, которое немецкие летчики имели в силу лучших характеристик своих истре-



бителей, это обстоятельство добавляло еще и немалое тактическое преимущество.

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

Кроме того, в Люфтваффе всячески культивировалась и поощрялась самостоятельность и инициатива авиационных командиров всех уровней — немецкий летчик-истребитель был свободен в выборе методов решения поставленной задачи. Советские летчики в этом плане могли только позавидовать своим оппонентам: перед вылетом им, как правило, жестко задавался не только район действия, но и скорость и высота полета. Естественно, при таком раскладе гибко реагировать на быстро меняющуюся ситуацию они не могли. Нельзя также сбрасывать со счетов тот факт, что советские авиационные части в первой половине войны в большинстве случаев подчинялись непосредственно командованию сухопутных армий, многие штабные офицеры которых имели весьма отдаленное представление о специфике боевого применения авиации. «Притчей во языцех» стали многочисленные приказы, в которых группам истребителей, выполняющим задачи по прикрытию наземных частей, предписывалось патрулировать максимальное время, на небольшой высоте и пониженной скорости, «чтобы пехота постоянно видела в небе нашу авиацию и чувствовала себя уверенно». Естественно, находясь в таких условиях, наши самолеты были легкоуязвимы для немецких «охотников», атаковавших с большой высоты на повышенных скоростях, и несли большие потери.

Безусловно, большую роль в превосходстве немецких истребителей над советскими на начальном этапе войны сыграло также наличие у летного состава и командования Люфтваффе двухлетнего опыта тяжелых боев, прежде всего — с ВВС Великобритании. В СССР же опыт предвоенных конфликтов во многом был проигнорирован. Эти и некоторые другие факторы стали причиной жестоких поражений и огромных потерь советских ВВС начального периода войны.

Однако с течением времени положение стало меняться. В системе подготовки кадров произошли качественные изменения.

Несмотря на то, что авиационные школы по-прежнему выпускали летчиков по сокращенной до минимума программе, они уже не попадали на фронт прямо «со школьной скамьи». Теперь вчерашние курсанты направлялись в запасные авиационные полки, где проходили дополнительное обучение уже на тех типах самолетов, на которых им впоследствии предстояло воевать. Большое количественное превосходство советских ВВС позволяло не бросать молодое пополнение в бой и при попадании на фронт — теперь новичков можно было вводить в строй постепенно.

Не стояла на месте и тактика. Все большая часть новых советских и поступавших по ленд-лизу истребителей имели радиостанции (последние комплектовались ими всегда), что позволило наконец-то наладить наведение истребителей на цель и управление воздушным боем как с земли, так и непосредственно командирами групп в бою. Пары истребителей теперь могли действовать на увеличенных дистанциях друг от друга, в разомкнутых порядках и эшелонированно по высоте. Командиры групп стали более свободны в принятии решения, активно стал перениматься опыт противника. Все это не могло не сказаться на результатах войны в воздухе, и, хотя Люфтваффе оставались исключительно сильным, умелым и жестоким противником, отважно сражавшимся до самого конца войны и порой наносящим весьма болезненные удары, на общий итог противостояния это повлиять уже никак не могло.

Последние 10—15 лет в отечественной литературе ведется широкая дискуссия, в которой преобладает мнение, что победа в воздухе была достигнута исключительно за счет количественного превосходства советских ВВС. Возможно, предлагаемая книга может читателю понять, почему это произошло на самом деле — слово предоставлено главным свидетелям в этом споре.

В книге собраны воспоминания летчиков-истребителей, судьба которых сложилась совершенно по-разному.

В ней практически впервые наряду с прославленными асами и авиационными командирами дано слово рядовым труженикам войны. Как известно, специфика применения истребительной авиации не предоставляет воздушным бойцам равные условия для самореализации. Не все летчики-истребители имели возможность отличиться — гораздо меньше шансов для наращивания боевого счета было, например, у истребителей ПВО и летчиков, занимавшихся в основном сопровождением ударных самолетов.

Для первых относительно редкими были сами встречи с воздушным противником, особенно во второй половине войны, для вторых первостепенной задачей были не сбитые вражеские самолеты, а сохранность «подопечных», когда достаточным условием выполнения задачи считался срыв атаки перехватчиков противника, а ввязываться в бой было нежелательно.

Самым же общим случаем рядового летчика-истребителя, не имевшего на счету сбитых самолетов противника (а таких, по статистическим данным, было более 80% от общего числа принимавших участие в боях), являлся ведомый, обеспечивавший действия ведущего. Случаи равноценной с точки зрения возможностей использования бортового оружия пары истребителей, когда, в зависимости от складывающейся обстановки, ведущий и ведомый менялись местами, были сравнительно редки. Наиболее распространенной являлась практика, когда ведущий выполнял роль, если оперировать футбольной терминологией, штатного «забивалы», а его ведомый обеспечивал прикрытие. Естественно, первый имел гораздо больше возможностей для атаки противника, и, как следствие — для увеличения счета, получения наград и продвижения по служебной лестнице, у второго же гораздо большей была перспектива оказаться сбитым самому. Несомненно, что взгляд на воздушную войну глазами рядового летчика, не аса, тысячи которых и вынесли на себе основную тяжесть войны в воздухе, — одно из главных достоинств данной книги.

При прочтении книги у некоторых специалистов по истории авиации тех лет могут возникнуть вопросы к достоверности некоторых эпизодов, о которых поведали в своих воспоминаниях ветераны. Прежде всего это касается разночтений в количестве воздушных побед, одержанных авторами воспоминаний. Хотелось бы остановиться на этом моменте подробнее. Следует понять, что установление числа побед, реально одержанных летчиком-истребителем, является достаточно трудной задачей.

Для начала необходимо четко представлять разницу между термином «подтвержденная победа» и реально сбитым самолетом — боевой потерей противника, что во многих случаях (если не в большинстве) далеко не одно и то же. Во все времена и во всех ВВС мира под термином «воздушная победа» понимается засчитанный по тем или иным правилам и утвержденный командованием факт уничтожения вражеского самолета. Как правило, для подтверждения было достаточно заявки летчика и

доклада непосредственных участников боя, иногда подкрепленных свидетельством наземных наблюдателей. Естественно, что на объективность донесений летчиков в не лучшую сторону влияли сами условия динамичного группового воздушного боя, проходившего, как правило, с резкими изменениями скоростей и высот — в такой обстановке следить за судьбой поверженного противника было практически невозможно, а зачастую и небезопасно, так как шансы самому тут же превратиться из победителя в побежденного были очень высоки. Доклады же наземных наблюдателей зачастую вообще были лишены практической ценности, так как, даже если бой и происходил непосредственно над наблюдателем, определить, кем конкретно сбит самолет, какого типа, и даже установить его принадлежность было достаточно проблематично. Что уж говорить о крупных воздушных битвах, которые неоднократно разыгрывались в небе над Сталинградом, Кубанью или Курской дугой, когда десятки и сотни самолетов вели затяжные бои весь световой день от рассвета и до заката! Вполне понятно, что множество засчитанных по всем правилам на счета летчиков «сбитых» вражеских самолетов благополучно возвращались на свои аэродромы. В среднем соотношение записанных на счета летчиков и реально уничтоженных самолетов для всех ВВС воюющих сторон колебалось в пределах 1:3—1:5, доходя в периоды грандиозных воздушных сражений до 1:10 и более.

Хотелось бы отметить, что нередки были случаи, когда воздушная победа заносилась на счет не ее автора, а другого летчика. Мотивы при этом могли быть совершенно различные — поощрение ведомого, обеспечившего ведущему успешные результаты боя, пополнение счета товарища, которому не хватало одного-двух сбитых до получения награды (которые, как известно, у летчиков-истребителей достаточно жестко были привязаны к количеству одержанных побед), и даже, если так можно выразиться, «право сильного», когда командиру засчитывали на боевой счет достижения подчиненных (было и такое).

Еще одним фактором, вносящим путаницу в определение окончательного счета конкретного летчика, являются нюансы, присущие классификации воздушных побед, принятой в советских ВВС. Как известно, на протяжении всей войны здесь существовало разделение воздушных побед на две категории — личные и групповые. Однако предпочтения, к какой категории

отнести заявку на сбитый самолет, с ходом войны существенно менялись. В начальный период войны, когда удачно проведенных воздушных боев было гораздо меньше, чем поражений, а неумение взаимодействовать в воздушном бою было одной из главных проблем, всячески поощрялся коллективизм. Вследствие этого, а также для поднятия боевого духа все заявленные сбитыми в воздушном бою самолеты противника нередко заносились как групповые победы на счет всех участников боя, вне зависимости от их количества. Кроме того, такая традиция действовала в ВВС РККА со времен боев в Испании, на Халхин-Голе и в Финляндии. Позже, с накоплением опыта и появлением успехов, а также с появлением четко привязанной к количеству побед на счету летчика системы награждений и денежных поощрений, предпочтение стало отдаваться личным победам. Однако к тому времени в советских ВВС было уже достаточно большое количество летчиков-истребителей, имевших на счету по десятку и более групповых побед при двух-трех лично сбитых самолетах противника. Решение было простым и парадоксальным одновременно: в некоторых полках был произведен пересчет части групповых побед в личные, чаще всего из соотношения 1:2, т.е. летчик с 5 личными победами и 25 групповыми превращался в аса с 15 личными и 5 групповыми, что во второй половине войны автоматически делало его кандидатом на присвоение звания Героя Советского Союза. В ряде случаев в штабах частей и соединений, не утруждая себя пересчетами, поступали еще проще: победы, необходимые летчику для получения той или иной награды, «добирались» из числа групповых, одержанных в предыдущие периоды боевой работы, при этом разделение сбитых на «лично» и «в группе» в наградных документах попросту опускалось.

Естественно, что по прошествии десятков лет в воспоминаниях ветеранов часто стерта грань между подтвержденными и не подтвержденными победами, личными и групповыми и т.п. Немного разобраться во всех этих хитросплетениях призваны списки воздушных побед летчиков, составленные на основе архивных документов частей и соединений, где они служили. Некоторые из таких списков побед неполные и количество побед в них не совпадает с цифрами боевых счетов, значащимися в летных книжках, наградных листах и других итоговых документах. Связано это прежде всего с тем, что архивные фонды далеко не всегда содержат документы об интересующем периоде времени. Особенно грешит

неполнотой и отрывочностью период с начала войны примерно по середину 1943 г., хотя «белые пятна» в документации встречаются и в более поздние периоды.

Предвосхищая возможные вопросы читателей, почему в данном сборнике не нашлось места воспоминаниям самого, пожалуй, популярного и «раскрученного» печатью и телевидением в последние годы советского летчика-истребителя, Героя Советского Союза Ивана Евграфовича Федорова, можно сказать следующее. К сожалению, этот человек, безусловно, проживший яркую и насыщенную жизнь, имеющий славную боевую и трудовую биографию (война в Испании, Великая Отечественная, работа летчиком-испытателем в ОКБ С.А. Лавочкина, где он в 1948 году первым в стране превзошел в испытательном полете скорость звука и заслуженно получил за это звание Героя Советского Союза), с годами встал на путь откровенного подлога и фальсификации, чем воспользовались малопрофессиональные журналисты. В результате их «трудов» свет увидели собрания ничем не подтверждающихся и откровенно нелепых выдумок Федорова. Достаточно сказать, что число сбитых в Испании и в Великой Отечественной войне самолетов противника преувеличено им более чем в десять раз. Причем с годами число «сбитых» им во всех возможных войнах середины XX столетия вражеских самолетов только растет, постепенно приближаясь к 200!!!

Безусловно, И.Е. Федоров участвовал в боях в Испании, где хорошо себя проявил: по данным его личного дела, сбил два франкистских самолета. Итогом же его участия в Великой Отечественной войне стали 114 боевых вылетов, 15 воздушных боев, в которых на счет Федорова были занесены 11 немецких самолетов, сбитых лично и один в группе. Это опять-таки официальные данные из архива Министерства обороны. Рассказы о 49 лично и 47 в группе сбитых самолетах не находят подтверждения в архивных документах.

Выдумкой от первого и последнего слова являются и рассказы о предвоенной поездке в Германию, об участии в войне в Корее 1950—1953 гг., о сбросе им первой советской атомной бомбы — во всех случаях он не имеет никакого отношения к данным событиям!

Отличительной особенностью «воспоминаний» И.Е. Федорова является то, что он рассказывает исключительно о своих заслугах — в его «откровениях» практически нет места боевым товарищам и коллегам по испытаниям авиатехники. Упоминания в

рассказах Ивана Евграфовича удостаиваются практически только те его сослуживцы, коих он «спас», «прикрыл», «научил» и т.д. ...

В канун 60-летия Победы с открытым письмом выступили его бывшие коллеги, заслуженные летчики-испытатели, Герои Советского Союза С.А. Микоян и А.А. Щербаков, с которым можно ознакомиться в Интернете, по адресу <http://www.airforce.ru/history/discussion/fedorov>. В приложении к нему приведены также документы из личного дела И.Е. Федорова, в которых командованием 16-й Воздушной Армии отмечается «личная нескромность и пристрастие к правительственным наградам», а также «исключительная нечестность и очковитирательство», выраженная в приписках на свой личный счет сбитых самолетов.

К счастью, «явление» И.Е. Федорова в среде летчиков-ветеранов скорее досадное исключение, чем правило. Большинство ветеранов основное внимание зачастую уделяют не описанию своих личных достижений, а рассказу о боевых товарищах, тех или иных особенностях взаимоотношений между людьми на фронте, «тонкостях» боевой работы. Этим, по существу, прежде всего и ценны мемуары живых участников событий военных лет — они дают возможность читателю окунуться в атмосферу событий, взглянуть на войну «изнутри», что архивные документы, написанные сухим казенным языком и также не избавленные от ошибок (а зачастую искажений и преувеличений), сделать не позволяют.

Конечно, основное место в воспоминаниях летчиков-истребителей занимали и всегда будут занимать воздушные бои, но не менее ценными являются и воспоминания о повседневной жизни на войне — о дружбе, любви, предательстве, о том, как люди проводили свободное время, чем питались, во что одевались. Боевой опыт, накопленный за войну, был многократно осмыслен и задокументирован, воспоминания же о том, что чувствовал человек на войне, уходят сейчас навсегда, к сожалению, с последними представителями победившего поколения. Некоторые из ветеранов, чьи воспоминания здесь представлены, ушли из жизни уже в процессе подготовки мемуаров к изданию. Хочется надеяться, что почувствовать, чем на самом деле была для них война, как они смогли выстоять и победить, поможет данная книга.

*А. Пекариш*

