
АРТЁМ ДРАБКИН

ТОЛЬКО БЕСТСЕЛЛЕРЫ!

АРТЁМ ДРАБКИН

Я ДРАЛСЯ
НА
ШТУРМОВИКЕ

ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ

Москва
«ЯУЗА»
«ЭКМО»
2015

УДК 355/359
ББК 68
Д 72

Драбкин, Артем Владимирович.

Д 72 Я дрался на штурмовике. Обе книги одним томом / Артем Драбкин. — Москва : Эксмо : Яуза, 2015. — 640 с.— (Артем Драбкин. Только бестселлеры!).

ISBN 978-5-699-80466-5

К 70-летию Великой Победы! Самое полное издание бестселлеров Артема Драбкина «Я дрался на Ил-2»! ОБЕ КНИГИ ОДНИМ ТОМОМ! Уникальное собрание интервью летчиков-штурмовиков Великой Отечественной. Вся правда об одной из самых опасных воинских профессий.

«Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии как хлеб, как воздух» — эти слова И.В. Сталина, прозвучавшие в 1941 году, оставались актуальны до самого конца войны. Наши бойцы величали прославленный штурмовик «летающим танком» и «горбатым» (не только за характерную форму фюзеляжа, но и потому, что «илы» на своем горбу всю войну вынесли), а немцы окрестили «Железным Густавом» и «Черной смертью».

Однако, вопреки послевоенным мифам, Ил-2 нельзя считать «непревзойденным» или «неуязвимым» — его броня защищала лишь от пуль и осколков, а летные характеристики были вполне заурядными. Грозным оружием его делали те, кто воевал, умирал и побеждал на «илах», — пилоты и стрелки штурмовых авиаполков ВВС Красной Армии. Их живые голоса, их откровенные рассказы вы услышите в этой книге: что им пришлось увидеть и испытать, каково это — наносить бомбо-штурмовые удары под ураганным зенитным огнем и отражать атаки вражеских истребителей, за что «илы» прозвали «Черной смертью» и какая цена заплачена за Великую Победу.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-80466-5

© Драбкин А., 2015
© ООО «Издательство «Яуза», 2015
© ООО «Издательство «Эксмо», 2015



ХУХРИКОВ

Юрий Михайлович

★ Я коренной москвич в четвертом или даже пятом поколении. Мои предки были дорогомилловскими ямщиками, а прадед, Степан Хухриков, даже был их старшиной. Родился я в 1924 году в семье военного, участника пяти войн, бывшего офицера сначала Царской, а затем Красной Армии. Жили на Чистых прудах, напротив «Колизея», сейчас это театр «Современник». Учился в 311-й школе, которая находилась в Лобковском переулке, переименованном в переулок Макаренко. Со мной в школе учились Юрий Нагибин и Женя Руднева.

В 1940 году, еще учась в средней школе, я поступил в аэроклуб Бауманского района. Меня не брали, говоря, что еще мал, но я добился своего, и меня оставили при условии, что я от родителей принесу расписку с их согласием.

Первый раз поднялся в воздух на У-2 в сентябре 1940 года с подмосковного аэродрома Красково. 1 мая 1941 года в составе своего аэроклуба участвовал в последнем мирном параде на Красной площади, а в июле со справкой об окончании был направлен в Саратовское бомбардировочное училище. Быстро пройдя теоретическую подготовку, мы стали летать на Р-5. Однако вскоре пришло распоряжение наркомата обороны о передаче Саратовского училища в ведение ВДВ. Нам пригнали спортивные планеры: УС-4, УС-5, Ш-10, Г-9, «Стахановец». Были и десантные — «Рот Фронт-8» и «Рот Фронт-11». Прибыли

и сильные инструкторы — Юдин, Анохин и другие. Сложность полетов на планере заключалась в том, что при посадке на нем нельзя ошибиться в расчетах — двигателя-то нет, чтобы уйти на второй круг или подтянуть чуть-чуть. Кроме этого, я прошел курс обучения командира диверсионной группы: подрывное дело, рукопашный бой, борьба с собаками. Да-да! Надевали перчатки, куртки и дрались с собаками. В октябре я со своим товарищем Борей Безруковым, с которым вместе учились сначала в школе, а затем и в аэроклубе, повез какой-то груз в Москву. Привезли, сдали груз и решили, как патриоты, махануть на фронт, благо до него рукой подать. Просочились на передний край, добыли винтовки, стреляли. Правда, Особый отдел нас быстро вычислил и задержал: «Кто? Откуда?» — Все рассказали, как есть. — «Документы?» — А у нас только справки из аэроклуба и бумаги нашей командировки в Москву. — «Чтобы духа вашего здесь не было!» — Мы ноги в руки и — в Саратов. Вся эта эпопея заняла не больше недели, но медаль «За оборону Москвы» мне вручили. Вернувшись в училище, я, как и все, написал бумагу с просьбой перевести в истребительную авиацию, и 31 декабря меня перевели в Ульяновск, в авиационно-истребительную школу. Наш аэродром, Белый Ключ, находился в 18 километрах от Ульяновска, недалеко от Волги. В училище мы сразу начали летать на УТ-1, УТ-2, И-16. Здесь меня догнало известие, что Боря Безруков погиб. Они летели ночью, планер обогнал самолет, буксировочный трос зацепился за крыло и оторвал его. В катастрофе погибли восемь человек, в том числе и он. В конце 1942 года в училище из Куйбышева пригнали штук тридцать штурмовиков Ил-2, и нас пересадили на них.

В конце 1943 года я окончил Ульяновскую школу. Почему так долго? Мне еще повезло! Многие вообще

после войны окончили! Брала только самых способных, чтобы обучение заняло как можно меньше часов — бензина было мало.

Выпускников направили в ЗАП, что располагался в Дядькове, в 18 километрах к северу от Дмитрова. Там летчики проходили боевое применение — учились бомбить и стрелять. Но все обучение занимало буквально несколько часов. Вскоре приехал «купец», будущий дважды Герой Жора Паршин — это ас, штурмовик от бога, летавший с первых дней войны. Мужик отличный. Мы после войны частенько гудели в Ленинграде в забегаловке на Литейном проспекте, частенько в нашей компании бывал и Александр Маринеско, тот самый, что потопил пароход «Вильгельм Густлов». А тогда, в начале 1944 года, мы пристроились за ним и перелетели на фронт в 566-й Солнечногорский ШАП. Вместе со мной в дивизию прибыло 28 человек, а к концу войны осталось 13...

Я попал в первую эскадрилью, командовал которой Вася Мыхлик. Будущий дважды Герой. Нам повезло — мы прилетели в полк летом 1944 г. в межоперационный период, была возможность подучиться, строем походить, в зону сходить. Командир вылетел с каждым из четырех летчиков, пополнивших его эскадрилью, с целью подобрать себе ведомого. Я хорошо летал, любил летать, и он выбрал меня. Я с ним вылетов сорок сделал.

Началась война, и мы заработали на полную катушку в Прибалтике.

Воевали на Ил-2. Отличная машина по тем временам! Простая в управлении, живучая. Радиус действия был примерно 400 километров. Штурмовик нес 400–600 кг бомб, две пушки, три пулемета, один из которых был у стрелка, восемь РС и 10 дистанционных авиационных гранат для защиты задней полусферы. Мы уже летали на двухместных штурмовиках,

так что задняя полусфера была защищена. Правда, расположение бензобаков — спереди, под сиденьем и сзади — создавало некомфортное ощущение, будто сидишь на бочке с бензином.

А. Д. Как обеспечивался быт летчиков?

— Быт и боевую работу обеспечивали батальоны аэродромного обслуживания БАО. Это их задача и аэродром подготовить, и горючее со снарядами и бомбами подвезти, и летчиков расположить и накормить. На нашей территории мы жили в землянках на 12–15 человек. Электричества не было, освещалась она «катюшей» — сплющенной сверху гильзой, в которую был залит бензин с солью и вставлен фитиль, сделанный из полы шинели. Зимой ставили печки-буржуйки. Спали на двухэтажных нарах. В землянке было душновато, но молодость скрадывала все эти неудобства. Каждый из нас не придавал этому большого значения. Так что наутро все были свежие и здоровые. На фронте не болели, напряженность съедала всю хворь. И люди держались за счет этой напряженности.

В Прибалтике деревень не было, были мызы, и в каждой такой мызе поселялась эскадрилья. Лучшие места отводились, конечно, летному составу. Ведь чтобы хорошо работать, нужно хорошо отдыхать. Но и про технический состав не забывали. Кормили нас вкусно и сытно. Когда мы из тыла прилетели, то в первые дни мы уплетали не меньше килограмма хлеба на каждого. Мы были голодные, худые, нас буквально откармливали.

А. Д. Какие задачи ставили чаще?

— Чаще всего работали по переднему краю. Я один раз был на рекогносцировке, ездили на машине на передний край. Так пехотный командир гово-

рит: «Вы, ребята, не стреляйте. Прилетайте и хотя бы обозначьтесь. Достаточно. Ну, а если отработаете — всегда желанными гостями будете!» Топил корабли в портах, четыре раза на аэродром ходил. Это очень страшно! Они очень хорошо были прикрыты зенитками. Работали и по танковым группировкам.

Боевая работа началась летом 1944 года. На двадцать восьмом вылете меня едва не сбили — в плоскость попал снаряд. Чудом долетели — дыра в метр была. Взрывная волна пошла в сторону стрелка, и осколками ему изуродовало ноги. Сигнализацию порвало. Возвращаемся на аэродром, я заруливаю, выключил мотор, выскакиваю на плоскость — стрелок Виктор Шахалев лежит без сознания. Прибежали ребята, выдернули его. Еле-еле ноги спасли, но он уже больше не летал. Вообще за войну у меня сменилось четыре стрелка, но только этот — по ранению. Оказалось, что и меня зацепило. Осколок царапнул спину. Я, правда, от госпитализации отказался. Один день потемпературил, а на второй — уже все прошло. Почему не лег в лазарет? Потому что мы прибыли на войну для дела, воевать. К тому же следующие несколько дней стояла нелетная погода, так что у меня было время подлечиться. И потом, каждый стремился сделать как можно больше боевых вылетов. Самое ценное, что приобретает летчик на фронте, в нашей штурмовой авиации, это количество боевых вылетов. Конечно, понимали, что чем больше вылетов, тем больше шансов, что тебя наградят, но за награды никто не воевал. Они сами приходили, наверное, существовала норма. Их даже не обсуждали — ну, наградили, так наградили. Тебя сегодня наградили Звездой, а меня завтра Красным Знаменем. По традиции награду заливали водкой, такой был неписанный закон об-

мывать правительственные награды... Нет, нет, были совершенно другие посылы, которые заставляли нас по-другому смотреть на самих себя, на товарищей. Надо было добивать зверя. На этой основе строилась и вся взаимосвязь между людьми на фронте. Главное победить, помочь довести войну до конца.

А. Д. Самый опасный противник — зенитки или истребители?

— Зенитки. В начале войны, конечно, истребители «доканывали» штурмовиков. А в конце войны — зенитки. Это страшное дело! Стоит несколько десятков стволов и все дуют в одну точку. А кругом еще черные шапки от СЗА. Летишь и не знаешь, кто тебя... поцелует.

А. Д. опишите боевой вылет, из чего он складывался.

— Описать один боевой вылет невозможно — они стираются из памяти, поскольку похожи один на другой. Поэтому я просто попробую воссоздать некую суммарную картину боевого дня.

Вставали утром еще до рассвета, за несколько часов до того, как надо было появиться на КП эскадрильи. Умывались, но никогда не брились — брились только с вечера. У нас был случай, когда Петя Говоров брился днем, уже после того, как сыграли отбой, а тут неожиданно тревога. Он даже не успел добриться, только пену полотенцем с лица вытер. Из вылета он не вернулся... Так что бриться перед вылетом — примета плохая. Одевались в летную одежду и шли в столовую завтракать. Если погода нелетная — это одно дело, все расслаблены, шутят, а если погода хорошая и, как тогда говорили, «будет война», никто завтракать не может — не лезет и все! Полстакана чая выпьешь, и то хорошо. В обед тоже никакого аппетита.

После завтрака шли или ехали на КП эскадрильи, который обычно располагался в каком-нибудь домике или землянке. Снимали верхнюю одежду, если дело было зимой, и ожидали получения боевой задачи. Командир эскадрильи получал задачу на КП полка, потом, если позволяло время, приходил в эскадрилью. Рассказывал о цели, метеоусловиях, определял порядок выруливания, сбора, нахождения в воздухе: «Идем 1400–1500 метров, подходим к цели, атака по моей команде. Воздушным стрелкам смотреть за воздушной обстановкой. Нас будут прикрывать 4 или 6 маленьких (нас частенько прикрывала «Нормандия — Неман»»). Определялось и количество заходов. Правда, все зависело от ситуации над целью. Противодействие бывает такое — не приведи господь! Тогда только один заход делали. Все сразу выкладываешь — РС, пушки, бомбы. Если противодействие несильное, можно и несколько заходов сделать. Выстраивали круг с наклоном к земле в 30–40 градусов и интервалом между самолетами 500–600 метров и четыре-пять раз штурмовали. По переднему краю всегда несколько заходов делали.

А. Д. Как назначали летчиков в боевой расчет?

— В эскадрилье была «ударная» четверка. В нее входил комэск Вася Мыхлик, я, его ведомый, заместитель командира эскадрильи Коля Степанов и Витя Сперанский. Если нужна была не четверка, а шестерка, то она дополнялась другими летчиками: Дубровский, Далинский, Торопов и другие. В эскадрилье основная нагрузка ложилась на эту четверку. Среди тех молодых летчиков, которые прибыли вместе со мной, я сделал больше всех вылетов — 84, а некоторые сделали на 20–30 вылетов меньше. Всех нельзя посадить за один стол, если он маленький. Но поскольку таково было решение командира, то обижаться не приходилось.

Как получили задачу, летчики начинали готовиться — прокладывать маршрут с нанесением курса, расстояния, время полета до цели. Курс всегда прокладывали кратчайший от своего аэродрома. Стрелки тоже находились на КП и присутствовали при получении задачи, но в основном они держались несколько в стороне.

Цель определена, маршрут проложен. Вылет может быть по установленному времени или звонку с КП полка. Вот здесь нервное напряжение достигает предела, поскольку возникает разрыв во времени между получением задачи и ее выполнением. Все курят (я не помню, чтоб в эскадрилье были некурящие). В голову начинают лезть самые черные мысли. Мы же знаем, что там нас встретит смерть в самых разных ее обличьях. Каждый переживает это по-своему. Один читает газету, но я-то вижу — он ее не читает. Он в нее уперся и даже не переворачивает. Кто-то специально ввязывается в разговор или спор. Другой байки травит, а остальные слушают. Иногда врач приходил, что-нибудь спрашивал. Обязательно надо развеяться, иначе такое «сосредоточение дерьма» в организме добром не кончится. Ведь исполнение всех элементов полета требует уравновешенности и полного контроля за своими действиями, только тогда все будет хорошо. Во всяком случае, я не помню, чтобы кто-то безразлично относился к предстоящему вылету, каждый по-своему переживал. Несмотря на такую нервную обстановку, я не помню, чтобы кто-то срывался на крик или отказывался от вылета. Был такой случай. У меня был друг, хороший летчик, Генка Торопов из Кинешмы по кличке «Волк», которую он получил за свои металлические зубные протезы. Мы с ним вместе прибыли в полк. Вылете на десятом он подошел ко мне и говорит: «Ты знаешь, настроение у меня ужасное». — «Что такое?» — «Меня, наверное,

смахнут сегодня». — «Да ладно тебе». — «Ты, Юра, пойми, я сам себя не обману. Как ни крутился — ничего не получается!». — «Давай я тебе под рев двигателя колеса прострелю». — «Ты что?! Под трибунал захотел?!» Как сейчас помню, погода была паршивая. Пошли пятеркой на высоте метров 150 — из автомата смахнуть могут. Вел нас Вася Мыхлик, ведущим у меня был Коля Степанов, за нами Генка Торопов и Витя Сперанский — вот пятерка. Сделали один заход, быстро отстрелялись, на точку прилетели вчетвером — Генка погиб. Предчувствие...

Второй раз я столкнулся с этим после войны. Мы перегоняли Ил-2 из Тарту под Саратов. Нам нужно было выбрать самолеты, на которых лететь. Мы, человек двенадцать, идем к стоянке — еще только коки винтов видны. Я ребятам говорю: «Вон, видите самолет с красным коком?» — «Да». — «Если четный номер на хвосте самолета, то все будет хорошо, а если нечетный — может произойти какая-то «бьяка». Все рассмеялись. Подходим, видим — «копейка». Начали облетывать самолеты. Не нравится мне, как движок работает. Когда долго летаешь, ухо уже привыкает к определенному звучанию мотора, и любое отклонение от этого звука сразу же улавливается, и тут что-то не то, хотя показания приборов в норме. У меня был отличный техник, Жуковку окончил, Сашка Греков. Я говорю: «Саша, елки-палки, посмотри. Не нравится мне, как движок работает!» Гоняем это движок на земле — ничего. Взлетаю — то же самое. Тогда он слетал со мной: «Да, что-то не то». Целый рабочий день колдовали с этим движком, но ничего не нашли. И я полетел. Когда до Тамбова оставалось километров тридцать, у меня повалил дым между ног. Дым прет! Я потихоньку отстаю. Пламя полыхнуло, это уже не шутки! Я выключаю мотор. Вот тут мне помог навык полетов на планере, который я получил в Саратове в

41-м. Сел на живот мягко — даже корзина масляного радиатора осталась цела. Вот так.

А возвращаясь к войне, думаю, у каждого из нас был талисман. У меня был коричневый в белую крапинку шарфик. У других зажигалка или портсигар. Герой Советского Союза Саша Артемьев крестился, когда линию фронта проходили.

А. Д. Случаи трусости были?

— Был случай, когда один хороший пилот, Афонченко, воевавший с 41-го года, повел группу из 20 самолетов на финский аэродром, не выдержал, не дошел до цели и повернул. Дали ему 7 лет, он искупил вину и в итоге был четырежды награжден орденом Боевого Красного Знамени. Были хитрецы, мало, но были. Мы атакуем, а Саша Агаян висит на высоте, потом снизится на тысячу метров, бомбы и РС сбросит и встает в строй. Морду ему не били, но по-человечески предупредили: «Саш, еще раз так сделаешь, мы тебя сами смахнем». Надо сказать, подействовало. Он же разрывает взаимосвязь! В атаке дистанция шестьсот метров между самолетами, а он выше пошел, значит, дистанция 1200. Взаимосвязь нарушена. Кстати, к нам, бывало, присылали провинившихся офицеров, не обязательно летчиков, которые должны были выполнить 10 боевых вылетов в качестве воздушных стрелков.

Наконец, команда! Мы разбегаемся по самолетам. Сначала надо провести внешний осмотр самолета — чтобы струбцинки на элеронах не забыли снять, чтобы колеса были подкачены. Надо ткнуть ногой в колесо, помочиться на дутик, если есть время. Механик уже держит парашют, рядом стоит остальной наземный экипаж — оружейник, приборист. Расписался в книге о том, что принял исправный самолет. За ручку подтянулся на крыло и — в кабину. Ноги на педали. Пристегнулся поясными и плечевыми ремнями.

Вилку шлемофона воткнул в гнездо радиостанции и барашками зажал. Она еще не работает. Ее можно включить от аккумулятора, но мы так не делали. Начинаешь осмотр кабины слева направо. Проверяешь, законтрены ли рычаги шасси, чтобы на таксировании случайно их не задеть. Рычаги щитков не трогаешь. Триммер проверил. Приборы. Включил аккумулятор. Зажглись четыре лампочки, сигнализирующие, что внутренняя подвеска заполнена бомбами. Приборы, пока двигатель не запущен, молчат. Можно только убедиться в их целостности. Справа барашки баллонов сжатого воздуха и углекислого газа и два прибора ЭСБ-ЗП, позволяющих сбрасывать бомбы и РС в заданной комбинации. Проверил связь со стрелком — звуковую и световую сигнализацию (со стрелком уже договорились, какая лампочка соответствует какому сигналу. Помню, красная лампочка означала: «Прыгай!»). Пока проверяешь самолет, все посторонние мысли уходят, но чувство тревоги еще остается.

Ракета! Запустил двигатель. Доложил командиру, что к вылету готов. Выруливаем на старт. У меня на ноге самодельный металлический планшет, в котором лежит лист бумаги, рядом на веревочке болтается карандаш. Я отмечаю время вылета. Это поможет в дальнейшем ориентироваться, когда будем к цели подходить. Если полоса хорошая, то расстанавливаемся не друг за другом, а парами. Расконтрил шасси. Фонарь закрыл. Ну, а дальше — по газам, и пошел на взлет. Собрались на кругу над аэродромом и полетели на цель. В полете уже только о том думаешь, как сохранить место в строю — 50 метров интервал, 30 — дистанция... Тут уже никаких мыслей. Только бы добраться до цели и отработать. Подходили к цели, если позволяла погода, на 1200—1400 метров, а если нет, то шли на бреющем. Подлетая к линии фронта, связывались с наводчиком, обычно представителем авиадиви-