

Г. З. Карт

И на земле куют победу в небесах

Воспоминания инженера авиации
Северного флота о Великой Отечественной войне



Гедеон Зиновьевич
Карт



Гедеон Зиновьевич Карт

И на земле
куют
победу в небесах

Воспоминания
инженера авиации Северного флота
о Великой Отечественной войне

Петрозаводск, Берлин
2019

От издателей

Эту книгу написал наш отец, Карт Геден Зиновьевич.

Для нас он был и навсегда останется дорогим и близким человеком.

Он родился в 1913 году, в семье техника-технолога по хранению и переработке зерна и учительницы музыки в г. Генической Херсонской области, в Крыму. Потом семья переехала в г. Симферополь. У отца были два старших брата – Изорий и Семен.

По рассказам отца, в детстве он был не самого примерного поведения – дружил с местными хулиганами, участвовал в драках и прочих шалостях. Но в конфликт с законом не вступал. Революция и череда различных властей пришлись на его детство. Семья жила очень скромно, поэтому после окончания восьмилетней школы его определили учиться на кузнеца. Наверное, у него были очень хорошие наставники, потому, что по его воспоминаниям, именно там ему привили вдумчивое и творческое отношение к работе. Вскоре отец начал работать кузнецом самостоятельно.

В те годы началось бурное развитие радиолобительства. Отец тоже был активным радиолобителем. С большим трудом он доставал отечественные и зарубежные журналы, дефицитные радиодетали и строил не только приемники, но даже телевизор с механической разверткой! Он рассказывал, как с друзьями смотрел изображения, передаваемые по радио из Европы.

Как и многие молодые рабочие того времени, отец был членом комсомола. Он мечтал о высшем образовании, хотел быть инженером. В Симферополе таких институтов не было. В 1932 году, после семейного совета, отца отпустили в Ленинград для поступления в институт. На первое время его приютил у себя Изорий, который перебрался туда ранее.

Выяснилось, что образования, которое получил отец дома, для поступления в институт не хватает. Нужно было оканчивать еще два старших класса школы. Для этого отец поступил работать на завод слесарем, а затем и токарем. Там было общежитие и был, так называемый рабфак, вечерняя школа рабочей молодежи для подготовки к учебе в ВУЗах. По окончании рабфака в 1934 году отец подал документы для поступления в Ленинградский политехнический институт.

Одной из задач комсомола в те годы была агитация молодежи для поступления в ВУЗы и военные училища, готовящие кадры для авиации. Отца вызвали в районный комитет комсомола и, несмотря на возражения, вручили направление в Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота. Так определилась его судьба на многие годы.

Отец всегда придумывал что-то новое, полезное и многое умел делать своими руками. Свои первые изобретения он сделал уже в первый год работы на Московском Авиационном заводе. И во время войны, на фронте, и в мирной жизни он постоянно придумывал полезные изобретения и приспособления. При этом он руководствовался важным правилом авиации: лучшее – враг хорошего. Что означает: не следует менять то, что проверено опытом, хорошо и надежно работает.

В ВВС ВМФ отец прослужил до 1961 года. После ухода его на пенсию мы жили в Ташкенте. Поскольку по законам того времени отец не имел права получать зарплату больше, чем пенсия, то он выбирал должности не выше, чем ведущий инженер в различных конструкторских бюро.

Круг проблем, которые ему приходилось решать простирались от технологии сушки высоковольтных изоляторов до сонаров подводных лодок, от разбраковки личинок шелкопряда до спектральных анализаторов растительных масел и хлопка. Что отличало отца – это системный подход к решению каждой задачи. Каждой теме предшествовало глубокое изучение вопроса. Результатом были приборы и установки, защищенные авторскими свидетельствами на изобретения, экспонаты всесоюзных выставок.

Когда в 1966 году отец решил собрать в книгу отдельные воспоминания о годах войны, он подошел к этому как к обычной творческой задаче. Сначала были прочитаны и критически оценены книги, журнальные и газетные статьи. Помогали ему фронтовые товарищи, которые для этого работали в архивах или присылали свои воспоминания по некоторым эпизодам. Когда накопилась внушительная папка рукописных листов, у нас появилась старенькая печатающая машинка Рейнметал, к ней отец сконструировал и самостоятельно изготовил специальный складывавшийся столик. Одновременно появился самоучитель машинописи и ежедневные упражнения стали для него нормой. Но творческая мысль отца не стояла на месте и был сконструирован и самостоятельно изготовлен оригинальный пюпитр для рукописей, гораздо более удобный, чем те, что продаются сейчас.

Работа над книгой продолжалась почти 20 (двадцать) лет. О некоторых эпизодах он сначала рассказывал нам, своей семье. Весь текст, более 500 машинописных страниц, он перепечатывал сам и не раз. Даже рукопись окончательного варианта содержит его правки.

Попытку издать книгу отец предпринял в 1986 году. Тогда он отправил рукопись в издательство Министерство обороны, но ему ответили, что у них длинная очередь воспоминаний маршалов и генералов и до подполковника она вряд ли дойдет.

Еще была попытка в издательстве ДОСААФ. Но там ответили, что воспоминания – это не их профиль.

В 1994 году я по просьбе отца отправил письмо в ветеранскую орга-

низацию 151 крыла Королевских ВВС Великобритании с предложением опубликовать у них те главы книги, которые касаются их пребывания на Северном флоте во время войны. Они были очень рады, что такое описание существует, но сообщили, что сами они перевод сделать не смогут и денег для этого у них нет.

Прошло много лет как папы не стало: 20.09.1994. Ему было 81 год. У него был третий инфаркт.

Произошло много событий в истории и в жизни нашей семьи.

Его супруга, наша мама Ольга Алексеевна Карт, прожила с ним длинную и нелегкую жизнь, переезжая с места на место по военным гарнизонам. Она пережила его на десять лет и скончалась в городе Петрозаводске 5 ноября 2013 года.

Мы, дети, уже тоже не молоды, но считаем своим долгом опубликовать эти воспоминания хотя бы не для широкого круга читателей, а малым тиражом для родных и близких, чтобы сохранить память об очень незаурядном, талантливом, добром человеке, свидетеле и активном участнике страшной по своим потерям и разрушениям Великой Отечественной войны.

Карт Вадим Гедеонович,

Карт Ирина Гедеоновна.

Петрозаводск,

Берлин, 2018

От автора

Все отдаленнее в памяти человечества становится трагедия второй мировой войны, завершившейся Победой народов Советского Союза над германским фашизмом.

Этому событию посвящено много книг, выполнено большое количество исследований, ее участниками написано большое количество воспоминаний сказано очень мало. Для того, чтобы история человечества была полнее и достовернее необходимо привлечь максимально большее количество непосредственных участников войны к написанию своих воспоминаний, хотя и не каждый из них может это сделать. К сожалению, участников Великой Отечественной войны становится все меньше, уходят из жизни свидетели многих, еще неизвестных, событий войны, которые очень нужны для познания нашей истории.

В 1965 г., будучи проездом в Москве, мне довелось вместе с моими фронтовыми друзьями по Северному флоту, проживавшими в Москве, побывать в ЦДСА (Центральный Дом Советской Армии) на встрече с известным писателем, публицистом, общественным деятелем, участником Великой Отечественной войны К.Н. Симоновым. Главная тема встречи — привлечь максимально возможное количество участников Великой Отечественной войны к написанию своих воспоминаний.

Он призывал активных участников войны поделиться воспоминаниями о личном участии в войне. Он говорил, что об этой войне будут еще много и длительное время писать, но никто из авторов не сможет рассказать о войне правдивее, чем сами ее участники, что не обязательным условием является, чтобы написавший воспоминания имел навыки и умение писателя, нужно только писать о действительных событиях, эпизодах, честно и правдиво.

Под впечатлением этой встречи, мои друзья, «североморцы», приняли решение воплотить практически рекомендации К.Н. Симонова. Нам было, что рассказать. Н.И. Савельеву поручили собирать необходимый архивный материал, а мне написать текст, т.к. в моей памяти еще хорошо сохранились многие события, которые мы пережили в годы войны.

Все мои друзья были авиационные инженеры: эксплуатационники и ремонтники разных специальностей, самолетчики, мотористы, вооруженцы, прибористы, электрики, поэтому воспоминания должны были быть посвящены героическому инженерно-техническому составу, самоотверженно обеспечивавшему боевую деятельность ВВС Северного флота в период Великой Отечественной войны. Они не сбивали самолеты, не топили вражеские корабли, не бомбили вражеские аэродромы и его базы, и на личном счету у них не было боевых побед. Они выполняли главную для них задачу – в любое время года, при не заходящем летнем солнце, в лютые морозы и при постоянной темноте полярных зим готовить самолеты к боевым вылетам. При этом аэродромы подвергались постоянным интенсивным бомбежкам авиации противника. Одновременно с подготовкой отечественных самолетов к воздушным боям, инженерно-технический и летный составы в очень короткие сроки осваивали незнакомые ранее самолеты, передаваемые военными союзниками – США и Великобританией.

В книге приводятся факты устранения на этих самолётах серьезных конструкторских и заводских дефектов, приспособления сухопутных самолетов для использования их над северными морями (Белым, Баренцевым и Карским) далеко от берегов.

В книге имеется глава, в которой я делюсь с читателем воспоминаниями о временном пребывании, с августа по октябрь 1941 г., 151 Крыла ВВС

Великобритании на аэродроме Ваенга ВВС Северного флота, личный состав которого принимал активное участие в совместных боевых действиях против нашего общего врага – фашистской Германии.

Ограниченный объем книги и коллективный характер труда инженерно-технического состава не дали мне возможности подробно выделить отдельных людей, особо проявивших себя на отдельных эпизодах и фактах, поэтому о них мне пришлось писать очень коротко. У легчиков, например, истребителей были личные счета сбитых вражеских самолетов, у торпедоносцев – количество потопленных кораблей противника, а у инженерного, технического составов такие счета не велись. Они были соучастниками всех сбитых самолетов и потопленных кораблей.

Благодаря выполненным нами работам удалось осуществить боевые операции с минимально возможными потерями летных экипажей, самолетов и существенно повысить эффективность ударов по противнику.

Содержание книги имеет мемуарный характер. В ней, наряду со ссылками на данные из архивов, я делюсь своими суждениями о ряде событий, о которых читатель может иметь свое мнение, что не может понизить познавательную ценность книги.

Содержание книги будет особо интересным для читателя близкого по роду деятельности к авиации. Технические подробности имеют специфику, характерную для поршневой авиации, которая уже почти забыта.

Карт Геден Зинивьевич

Марш авиаторов

(Авиамарш)

Музыка Юлия Хайта

Слова Павла Германа

Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,
Преодолеть пространство и простор.
Нам разум дал стальные руки-крылья,
А вместо сердца – пламенный мотор.

Припев:

Все выше, выше, и выше
Стремим мы полет наших птиц;
И в каждом пропеллере дышит
Спокойствие наших границ.

Бросая ввысь свой аппарат послушный
Или творя невиданный полет,
Мы сознаем, как крепнет флот воздушный,
Наш первый в мире пролетарский флот.

Наш острый взгляд пронзает каждый атом,
Наш каждый нерв решимостью одет.
И верьте нам – на всякий ультиматум
Воздушный флот сумеет дать ответ.

Глава первая

НАЧАЛО ПУТИ

Девятнадцатого июня 1940-го года сбылась моя давняя юношеская мечта быть инженером. Это событие осуществилось после успешной защиты дипломного проекта в стенах Ленинградского Института Инженеров Гражданского флота, который в 1941-м году был официально оформлен как Ленинградская Военно-Воздушная Инженерная Академия ВВС СА им. Можайского.

Шесть лет учебы остались позади. Я – бывший рабочий, за эти годы был подготовлен для деятельности в качестве авиационного специалиста, способного исполнять руководящую должность в развивающемся воздушном флоте молодого советского государства.

Почти все слушатели академии были бывшие рабочие, колхозники, летчики, направленные на учебу по партийному и комсомольскому набору,

В целях обороны страны, государство энергично развивало военно-воздушные силы, строило самолеты, но не хватало летчиков, инженеров, техников. «Сто тысяч комсомольцев на самолеты!» Таков был в те годы популярный призыв ЦК ВКПб, обращенный к советской молодежи. И мы, комсомольцы тех лет,

откликнулись на этот призыв массовым пополнением числа курсантов летных, технических училищ, слушателей военных академий.

Тема моей дипломной работы для тех лет была необычной: «Упрощенные методы астрономической ориентировки в полете, с анализом погрешностей авиационных секстантов с жидкостной и гироскопической вертикалью».

В те годы, советские выдающиеся летчики: В. П. Чкалов, М. М. Громов, Г. Ф. Байдуков, С. А. Леваневский, В. К. Коккинаки, В. С. Гризодубова и др. совершили свои знаменитые межконтинентальные и сверхдальние перелеты.

Готовились к таким перелетам другие экипажи. Самолеты перекрывали с места взлета до посадки, огромные пространства земли. Полеты выполнялись в условиях дня и ночи, над обширными, необъятными просторами, лишенными обычных земных ориентиров, над ледяными полями Арктики, морями и океанами.

Находясь в воздухе, экипаж самолета должен знать где он находится, чтобы управлять самолетом и направить его по кратчайшему пути и достигнуть намеченной конечной цели посадки. Для этого в состав летных экипажей всегда входили и входят сейчас, на современных лайнерах, военных самолетах дальнего действия штурманы /навигаторы/. При выполнении сверх дальних перелетов ориентировку самолета в ночных условиях выполняли с помощью астронавигации т.е. по звездам небесного пространства.

Астронавигация наука древняя, с помощью которой ориентировались корабли наших дальних предков мореходов, она широко применяется и в современных условиях в морской навигации, получила распространение в авиации. В настоящее время появились современные астрономические приборы сложнейших конструкций, совмещенных с ЭВМ.

С учетом разности скоростей перемещения относительно земной поверхности корабля в море, и самолета в воздухе, соответственно изменились и методы авиационной астроориентации. В последнем случае, они должны осуществляться во много раз быстрее, чем в море, на корабле. Ученные разрабатывали новей-

шую измерительную аппаратуру – секстанты, для наблюдения за звездами.

Руководителей моей дипломной работы было трое. По астронавигации – Л. П. Сергеев, ведущий сотрудник НИИ ВВС КА. Он был в те годы главным теоретиком астронавигации ВВС КА. По аэрологии – профессор П. А. Молчанов, начальник кафедры аэрологии, крупнейший ученый с мировым именем.



Выдающийся советский метеоролог Павел Александрович Молчанов

По астрономии – профессор Г. Н. Натансон, научный сотрудник Пулковской обсерватории. По числу руководителей моей дипломной работы можно судить о сложности темы, над которой мне пришлось работать.

Если темы дипломных работ других дипломантов были посвящены вопросам радионавигации, по самолетным передающим и приемным устройствам, различным светотехническим самолетным и аэродромным системам и авиаприборам, так как мы учились на факультете электро-, радио-, спецоборудования самолетов, то тема моего дипломного проекта была встречена приемной государственной комиссией с большим интересом и вниманием.

В 1940 году государственная приемная комиссия с первых дней своей работы повела себя необычно строго и требовательно к дипломантам. Нас заранее предупредили, что объяснительные записки к дипломным проектам должны выполняться только рукописно. Печатать на пишущих машинках категорически запрещалось. На выступление дипломанта отводилось строго 25 минут.

Кроме дипломной темы, членам комиссии разрешалось задавать вопросы из прослушанных нами основных курсов за весь шестилетний период обучения в стенах института.

Такие нововведения подействовали на дипломантов удручающе. Что же еще можно было ожидать от приемной комиссии? Оказывается, нашлось еще одно новое для нас, которое некоторым обошлось дорого и совершенно неожиданно.

Это новое заключалось в том, что сам председатель комиссии в период выступления дипломанта, внимательно слушая его, одновременно просматривал рукописно выполненную объяснительную записку, и, при обнаружении существенных орфографических ошибок снижал общую оценку результатов защиты дипломных проектов. Обстановка при которой происходила защита дипломных проектов накалилась до предела. Появились досадные срывы даже у слушателей “отличников” за шесть лет учебы.

Это оказалась неприятной неожиданностью не только для дипломантов, но и для всего профессорского и преподавательского составов. Я как и другие не мог ожидать такой обстановки при защите, но по опыту защит прошлых лет, учел чрезвычайно ответственный момент как выступление при защите диплома. Раз десять, по написанному тексту, я повторял его пока не довел до автоматизма, каждый раз следя по часам за временем затрачиваемом на выступление. В результате такой тренировки, я стал укладываться точно в отводимое время на защиту – 25 минут.

В зале, где проводилась защита, было много присутствующих из числа дипломантов, слушателей старших курсов, у которых был повышенный интерес к такому событию и конечно преддипломники, которые вскоре должны были приступить к дипломному

проектированию. В зале все места были заняты. В период защиты была полная тишина, нарушаемая дружными аплодисментами, радостными улыбками, поздравлениями при успешных защитах.

В составе комиссии было около пятнадцати человек, включая руководителей дипломных работ.

Наконец наступала и моя очередь. Председатель комиссии пригласил меня приступить к защите проекта. Не спеша, последовательно, я выступил с ранее тщательно подготовленным текстом объяснения, и уложился точно в отведенное время. Председатель комиссии А. Луценко улыбнулся:

– Вы уложились точно в 25 минут и не секунды больше. Я считаю, что дипломантом сказано все, что он должен был доложить комиссии. Прошу членов комиссии задавать вопросы.

Несколько вопросов вначале мне задал Павел Александрович Молчанов, которые касались математических обоснований упрощенных методов астрономической ориентировки, принцип которых был разработан в НИИ ВВС КА под руководством Леонида Петровича Сергеева, касались таблиц, вычисленных Институтом Математики АН СССР для звезд: Арктур, Поллукс, Вега, Кассиопея, с которыми не был знаком ранее Павел Александрович.

На все его вопросы я дал исчерпывающие ответы и в зале наступила тишина, молча сидели члены комиссии. А. Луценко, электрик, не знал, что же мне подкинуть для вопроса. Я стоял и ждал. Присутствующие в зале улыбались. Члены комиссии были в замешательстве. Что же сейчас произойдет?

А. Луценко повторил приглашение задавать мне вопросы. Тогда профессор Л. Д. Гольдштейн, читавший нам сложнейшую теорию электрического поля, прекрасный радист, математик, физик теоретик, большая умница, исключительно добрый, остроумный, часто разговаривающий с улыбкой, обладавший привлекательной внешностью, заявил, как обычно с улыбкой:

– Все-таки товарищ Карт хитрый человек. Он ведь специально взял астрономический диплом, чтобы нас, радистов, электриков, светотехников и физиков поставить в положение присутствующих при сем так, что по сути диплома ему могут задать вопросы только его руководители дипломного проекта и совсем не бес-

пристрастно дадут оценку его защиты.

А. Луценко и все члены экзаменационной комиссии в зале засмеялись и оживленно обменивались репликами:

– Лев Давидович, а разве дипломант у Вас учился плохо?

– Нет, конечно, он всегда у меня учился отлично, но меня удивляет, почему его потянуло к звездам в такой ответственный момент?

Тут уже никто не смог удержаться от смеха. Сразу обстановка резко разрядилась, наступило всеобщее расслабление, потеплели лица не только у присутствующих в зале, но и у членов комиссии. Продолжая смеяться, председатель предложил:

– Ну уж если товарищ дипломант решил слукавить, то и мы не простаки, вот поэтому прошу Вас члены комиссии, задавать ему вопросы по всем основным предметам, которые в данном случае не относятся к теме проекта, но он их изучал.

В начале мне задал вопрос профессор Штиллерман - он читал нам радио пеленгаторы, радиомаяки, гониометрические системы и др. Потом задал вопросы Л. Д. Гольдштейн, потом светотехник Ф. Ф. Кравец, за ними задал вопрос В. Г. Карпов по радиопередающим устройствам. На все вопросы я дал удовлетворившие их ответы. Все почувствовали, что наступил вполне благополучный исход защиты. Подсознательно создалась торжественная минута общего удовлетворения, произошел волнующий акт выпуска в жизнь нового авиационного специалиста для страны. Воцарилась радость появления новорожденного инженера, как у меня самого, так и у всех присутствующих.

Радостно пожав руки всем членам комиссии, которые искренно меня поздравили с успехом, я быстро убирал все свои чертежи. А. Луценко объявил окончание моей защиты и перерыв, а комиссия осталась для заседания и вынесения решения, по оценке результатов моей защиты.

В коридоре товарищи меня обнимали, целовали. У всех была большая радость! Вы знаете, уважаемый читатель, такое событие запоминается на всю жизнь.

А пока, расскажу о дальнейших событиях.

В зале готовилась следующая защита. Перерыв закончился. В коридоре кроме меня никого уже не было. Нервное возбуждение постепенно спадало. Голова стала какая-то пустая, никаких мыслей. Я стоял, прижавшись спиной к стене, из зала в коридор вышел Павел Александрович Молчанов. Он молча подходил ко мне, я пошел к нему навстречу. В его очень добрых серых глазах светилась радость. Видно было, что он был очень доволен моим успехом. Неоднократно встречаясь с ним в процессе учебы, на аэродроме при испытаниях его знаменитого на весь мир шара-радиозонда, для аэрологического зондирования атмосферы, в мастерских, помогая ему осуществить практически ряд его многочисленных идей.

Несмотря на его всемирную известность, он умел создавать среди окружающих его слушателей теплую, товарищескую обстановку общения со всеми нами.

Бывал я у него несколько раз дома по вопросам диплома. Всегда у него была ясная, рациональная мысль. Он находил прямые пути достижения технических целей и человечность даже с противниками ученых решений.

Много я мог бы рассказать о нем интересного, хотя бы о его борьбе за признание принципиального положения в аэрологии. Где образуются облака? Над слоем инверсии или под этим слоем? Ряд международных аэрологических школ науки: как французской, шведской и др. считали, то облака образуются под слоем инверсии. П.А. Молчанов доказывал, что они образуются над этим слоем. Дело было не в споре для спора, а в большом практическом значении истины для прогнозирования погоды и для полетов самолетов.

Павел Александрович спросил:

- Какое у Вас внутреннее состояние после защиты?
- Пустота, Павел Александрович!
- Правильно! Хорошо помню свое состояние, оно было такое же.

В это время из зала вышел профессор Г. Н. Натансон. Высокий, плечистый, большие серые глаза седой, в очках.

Шел он медленно, степенно. Увидев нас, с улыбкой он направился к нам. Поздравил меня:

– Ну, Павел Александрович, что Вы скажете о защите нашего подопечного? Как здорово он защищался от атак Штиллермана и Гольдштейна? Им не понравилось, что диплом у него астрономический! Мы же всю эту группу должны были готовить для полетов с применением радио и астронавигации. Радионавигацию они приняли как должное, а астронавигацию в штучки! Эти радисты хотели его заклевать, но он молодец, отбился!

Павел Александрович весело рассмеялся и предложил пойти в столовую. Мы пошли втроем пообедать. Время прошло весело в нашей беседе.

Мои руководители поинтересовались, куда меня распределили на будущую работу, какие мои дальнейшие планы, и многое другое. Долгое время в моей памяти сохранился этот непринужденный, товарищеский обед. Даже сейчас, находясь в преклонном возрасте, хотя в моей жизни это был всего маленький кадр, я с удовольствием вспоминаю эту встречу.

После обеда, тепло распрощавшись со своими учителями, я поднялся наверх в зал, где еще продолжалась защита дипломных проектов, помогал товарищам развешивать чертежи на досках, снимать их после окончания защиты, и также горячо поздравлял защитившихся, как они поздравляли меня.

К сожалению, не все результаты защит были благополучными. Случаи эти огорчали всех, даже членов государственной комиссии. Неудачников ждали повторные защиты осенью, но основная часть дипломантов с защитой справились хорошо, и у всех было радостное, приподнятое и праздничное настроение. Никто из нас не задумывался о завтрашнем дне, что нас ждет в ближайшее время. Пока, у нас был праздник и огромное чувство победы!

Еще за 5-6 месяцев до защиты нами дипломных проектов, отдел кадров института приступил к распределению выпускников на места будущей нашей деятельности по приобретенным нами специальностям.

Все распределение возглавлял Начальник отдела кадров ГВФ, и он имел предварительное распределение нас в зависимости от

потребностей на местах, но по существующим правилам, кадровики обязаны были перед окончательным назначением в Приказе по ГВФ, поговорить с назначаемым лицом. Для этих целей он и прибыл в наш Институт.

В отведенном комиссии кабинете, он в присутствии членов комиссии, поочередно приглашал нас на беседу. Распределение охватывало всю огромную территорию страны. Трассы ГВФ в те годы были не столь многочисленными и обширными как впоследствии. Типы самолетов, их количество, интенсивность полетов, возможный грузооборот во много раз был меньше, чем теперь. Однако воздушная связь осуществлялась и с крайним Севером, и с Западом страны.

Самолеты по современным техническим данным, были тихоходными 240-280 км/час, и дальние трассы они пролетали с промежуточными посадками, а продолжительность полета, например, на самолетах Ли-2 от Москвы до Ташкента, при благоприятных метеоусловиях, достигала 10-11 часов. Запас горючего для такого перелета был недостаточен, и экипажу самолета нужно было отдохнуть, поэтому самолет на таких трассах вынужден был делать промежуточную посадку с ночевкой, что в свою очередь увеличивало время нахождения в пути еще на 10 часов.

Эти условия требовали грамотной эксплуатации воздушных линий, особенно в районах крайнего Севера. Требовались не только авиаспециалисты высшей квалификации, но еще в большей степени требовалась четкая организация обеспечения полетов самолетов ГВФ наземными службами аэронавигации, постоянная подготовка летного состава, обучение их полетам в сложных метеоусловиях, отличные знания особенностей каждой эксплуатируемой авиалинии, инженерным обеспечением подготовки самолетов к полетам и после полетов, устранение обнаруженных дефектов и поломок.

Все это в целом, требовало того инженерного состава, и, хотя Ленинградский институт ГВФ ежегодно выпускал больше ста инженеров всех специальностей, а аэронавигаторов, которых начали выпускать только в последние два года, всего 16-18 человек, этого было очень мало.

Каждый выпускник нашего института был, выражаясь фигурально, на вес золота! Каждая кандидатура тщательно, все-сторонне обсуждалась выпускной государственной комиссией, и когда нас вызывали на беседу в комиссию, то практически еще до выслушивания нашего мнения и желания, распределение уже было сделано заранее.

Конечно, были случаи непредвиденных обстоятельств, связанных с семейными делами. У нас было много слушателей семейных, с детьми. Но об этом комиссии было известно, так как уже были предварительные беседы с такими товарищами, а с теми, кто не был семейным, их назначали исходя из интересов служебных.

Когда я зашел на собеседование, мне вежливо предложили присесть. Председатель комиссии заявил, что я назначаюсь в Азербайджанское Управление ГВФ в город Баку, Главным штурманом Управления.

В мою обязанность входило организовать штурманское обеспечение связи Баку со всеми аулами республики в горах, а также организация спасения рыбаков, унесенных в Каспийское море при ловле рыбы с ледяных полей, в те годы это было повседневным зимним явлением, ну и обычная работа по организации и обеспечению аэронавигационной службой в регионе пассажирских грузовых перевозок, выполняемых самолетами Управления. Временно мне представлялось общежитие, позднее обещали выделить квартиру, так как я был без семьи.

Назначение было для меня приемлемое, и я с ним согласился. Многие товарищи были назначены в очень отдаленные места, в Якутию, на Магадан и даже в Колыму, о которой шутили — Колыма, Колыма, родная сторона, десять месяцев зима остальное лето!

Таким образом, выполняя дипломные проекты, мы уже знали, где нам придется работать. Одни были довольны распределением, часть товарищей отнесли к своему распределению равнодушно, а часть товарищей были очень удручены предстоящей службой “У черта на куличках” и предпринимали все возможные меры для их переназначения.

Однако вскоре случилось совершенно непредвиденное событие. В Правительстве страны и в ЦК ВКП/б было принято решение передать значительное число выпускников нашего Института в кадры ВВС Красной Армии. Срочно из Москвы прибыли сразу две комиссии: от ВВС Красной Армии и от морской авиации Военно-Морского флота, и с ними был представитель от отдела кадров ГВФ.

Наше распределение началось заново, по второму кругу. Но теперь приобрело совсем иной характер, так как решался вопрос о выборе судьбы каждого из нас — стать на всю жизнь кадровым военным инженером. К такому варианту никто из нас не был готов. Необходимо было все это осмыслить очень серьезно. Время на раздумье нам не давали. В отношении коммунистов, среди выпускников их было не мало, партком наш объявил, что по решению ЦК ВКП/б они все обязаны были уйти в кадры вооруженных сил, двух решений быть не могло! А небольшое число комсомольцев и беспартийных товарищей имели право выбора: или оставаться гражданским специалистом ГВФ, или уходить в кадры ВМФ.

Нужно отдать должное нашим беспартийным товарищам, они прекрасно понимали очень беспокойную международную обстановку тех дней, необходимость укрепления наших Вооруженных сил специалистами, в которых была очень большая нужда, и все они решили, как коммунисты, уйти в кадры Красной Армии и ВМФ.

Нам было предоставлено право выбрать где служить: или в частях ВВС Красной Армии или в Морской Авиации ВМФ.

Я дал согласие уйти в морскую авиацию. Представитель ВМФ, из отдела кадров, военный интендант 1-го ранга т. Ломоносов, обещал мне, что при моем согласии пойти в морскую авиацию, мне будет предоставлена возможность работать на летной работе в Институте морской авиации в Севастополе. Летать, это стало моей мечтой, и я, как и другие, написал рапорт на имя Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова с просьбой о зачислении меня в кадры ВМФ.

Наконец, Приказы были получены, мы узнали кто, где будет служить. К моему и общему удивлению, нас распределили совсем не так, как было нам обещано при встрече с комиссиями, при-

езжавшими к нам на распределение. Но дело уже было сделано и ничего исправить невозможно.

Вместо обещанной службы в Севастополе, меня назначили в Москву, в военное представительство на самолетостроительный завод №1. Так, одним росчерком пера была исключена моя мечта летной деятельности, перечеркнута мечта применить полюбившуюся мне астронавигацию для самолетовождения!

Глава вторая

ТАМ, ГДЕ НАЧИНАЕТСЯ АВИАЦИЯ

Получилось довольно странное по логике, но обычное для военных кадровиков обстоятельство: того, кто имел жилье у родственников или у родных в Москве, о чем указывал в своем рапорте, назначили, например, в Севастополь; я просил назначения в Севастополь – назначили в Москву, где у меня не было никакой возможности на жилье! А нас предупредили, что в Москве нет возможности обеспечить квартирой за счет площади ВМФ. Тем более, что по приобретенной мною специальности в нашем выпуске в тот год не было инженеров по астронавигации, так что в некотором роде, я был вне конкуренции на право заниматься летной деятельностью в числе сотрудников НИИ гидроавиации ВМФ.

К сожалению, это был не первый случай, с которым мне приходилось потом неоднократно встречаться, находясь в кадрах Красной Армии, когда при кадровых назначениях начальники пренебрегали логическими, справедливыми решениями, имея власть над подчиненными им людьми, аргументируя свои решения «пользой для службы».

Назначение я получил, и, согласно Приказу Наркома ВМФ, я прибыл Москву, и, так как остановиться мне было не у кого, прямо с вокзала приехал сразу в Управление Авиации ВМФ, оста-

вив вещи в камере хранения на вокзале. Здание всего Наркомата ВМФ находилось рядом со станцией метро Арбат.

После соответствующих телефонных звонков, мне вынесли пропуск в Управление авиации, где меня встретил инженер 1-го ранга Яхневич, районный инженер Управления по самолетостроительным заводам. Познакомились. Он тщательно и подробно расспрашивал о всех моих основных биографических и профессиональных данных и других интересовавших его сведениях. Он сообщил мне куда я назначен, должность которую я буду занимать, кто будет моим начальником, особенность работы которую я должен буду выполнять. В конце беседы он попросил меня дать мой адрес, по которому я буду жить. Меня этот вопрос озадачил.

— Я как раз хотел Вас об этом спросить, товарищ военный инженер первого ранга,— ответил я ему.

Он внимательно посмотрел на меня, очевидно приняв мой вопрос как шутку:

— Вы не имеете в Москве места где жить?

— Нет, не имею. Я был удивлен, когда узнал о моем назначении в Москву, так как совершенно не имею желания жить и работать здесь, да еще заниматься военпредовскими делами. Я получил летное образование, инженер аэронавигатор по аэронавигации, и хочу летать. Когда меня приглашал в морскую авиацию товарищ Ломоносов, когда он приезжал к нам в институт на распределение, он обещал, что я буду назначен старшим штурманом в Институт гидроавиации ВВС ВМФ. В рапорте на имя Наркома я просил назначения в этот институт и на летную работу, но, извините, я и не мечтал жить и работать в Москве.

— Но, теперь, после приказа Наркома, это уже не изменить. Хотите Вы или не хотите, придётся подчиниться. Вам необходимо приступить к работе. Предварительно Вас оформят как командира ВМФ. Вы примете письменную присягу. Вас оденут в форму командира ВМФ, выдадут соответствующее удостоверение, и Вам необходимо будет стать на партийный учет. А в отношении квартиры, дело очень неперспективное: Наркомат строит дома, но очень медленно. Один дом построили в Химках, а второй начали строить, но прервали по каким-то причинам. Да, квартирный вопрос возник совершенно для меня неожиданно. Как правило, к нам назначают товарищей имеющих квартиру. Тут что-то наш отдел кадров сработал не по адресу. Может быть мы что-нибудь придумаем, а пока постарайтесь хотя бы временно где-нибудь устроиться пожить.

Что я мог ему предложить? Действительно жить мне в Москве было негде. Правда, я знал, что мой товарищ по учебе (он был на один курс старше), Лева Богатырев, по окончании Института был назначен в Москву преподавателем в Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского и ему предоставили в академическом общежитии отдельную комнату. Он не был женат. Я решил попробовать устроиться у него. Характер у Левы был очень хороший. Это был человек редчайшей доброты и недюжинного ума. Но не все зависело от него, и я высказал свои предположения Яхневичу, который одобрил мою попытку.

Распрощавшись с Яхневичем, я из Управления сразу поехал в общежитие ВВА им. Н. Е. Жуковского. Оно было недалеко от станции метро Динамо рядом с Академией. На мое счастье Лева был у себя. Встретил он меня с большой радостью. У него никого в Москве тоже не было, он скучал. На новом месте работы пока не обзавелся новыми друзьями и кроме проведения занятий бывал один. Лева был очень общительным человеком, любил людей и, естественно, был искренно рад моему появлению.

Когда я ему рассказал сложившуюся у меня обстановку с жильем, он расстроился, обвинил Яхневича, что тот послал меня искать жилье по городу:

— Он должен был пойти с тобой к начальнику Управления, доложить о обстановке, чтобы тот в свою очередь вызвал кадровиков. У них должна болеть голова, что совершили такое назначение. Но я понимаю, Гедеон, твое положение и я попробую договориться с комендантом общежития. Ты, в конце концов, не стеснишь меня, а ему до этого нет дела. Если заартачится, мы ему поставим пол-литра и все будет как нужно.

Лева на время вышел к коменданту. Вскоре он вернулся вместе с комендантом, мужчиной средних лет, внешне добродушным человеком. Он внимательно выслушал мой рассказ. Я объяснил ему всю обстановку, предъявил ему свои документы. Он заявил, что не возражает на временное размещение в комнате Богатырева, но предупредил, что через месяц в Академию должны приехать абитуриенты. В этот период помещений будет мало, и придется уплотнять всех преподавателей-холостяков-одиночек. Мне придется тогда из общежития уходить. Пока и это меня устраивало. На радостях я дал ему на пол-литра, но он отказался от этого презента, возмущившись, что он человек, и рад помочь в беде.

На следующий день с утра я поехал в Управление. Позвонил Яхневичу, рассказал о моих делах с устройством жилья. Мое сообщение его обрадовало, и он предложил мне сразу поехать вместе с ним на завод, где я буду работать, чтобы представить меня моему непосредственному начальнику. Военное представительство размещалось в здании заводоуправления. Туда пропусков не требовалось. Там он меня познакомил с моим начальником т. Л. Н. Меркуловым.

Это был человек крупного телосложения, без чрезмерной полноты. Небольшие серые глаза, крупные черты лица. Говорил он не спеша, внимательно изучая собеседника. По выражению глаз я понял, что это человек невредный. Он не был угрюмым, шутил, смеялся, но не часто, и всегда в меру. Первое мое впечатление о нем — спокойный, сдержанный, это хорошо. Не будет ли он сковывать мой каждый шаг, долбить, что у меня еще мало опыта и нужно делать не так, а нужно иначе т.п. Это предстояло еще выяснить позже, в совместной службе. Такие мысли мгновенно пролетели у меня в голове при этой первой нашей встрече.

После нашей беседы с Яхневичем и Меркуловым, я первый с нами распрощался и уехал по своим делам. К этому времени, подъехали на работу другие товарищи из числа немногочисленной группы военных представителей на заводе от морской авиации: заместитель Меркулова военинженер 2-го ранга т. Чичерин, военинженер 3-го ранга Л. Рублев — наш выпускник с эксплуатационного факультета, которого я давно хорошо знал еще по институту. Он окончил институт на два года раньше меня. Я знал также его жену Веру, она училась слевой на одном факультете. Встреча для нас была совершенно неожиданной, радостной. В дальнейшем мы все время слевой дружили, я бывал у них дома. Была в этой группе и Лена Рукавишникова, воентехник второго ранга. По образованию она была техник-технолог, авиационного образования не имела, работала на заводе военным представителем в заготовительных цехах.

Таким образом, я стал пятым представителем морской авиации на заводе, и самым молодым по возрасту. За время моего пребывания на заводе в течении года, наша группа “моряков”, как нас называли в военпредовском аппарате завода, была очень дружная, и в деловом отношении высококвалифициро-

ванной по своему профилю. Однако, основной костяк военных представителей на заводе составляли представители ВВС Красной Армии.

Главный военпред на заводе был военинженер 1-го ранга т. М. В. Францев. Заместителем его был военинженер 1-го ранга т. Гусев, по вооружению – военинженер 2-го ранга т. Куканов, по радио оборудованию и приборам – военинженер 3-го ранга Янушкевич и другие инженеры.

В ведущих цехах: сборочном, летной испытательной станции, в КБ, были филиалы военпредовского аппарата со своими старшими цеховыми военпредами и просто военпредами. В сборочном цехе старшим военпредом был военинженер 2-го ранга Федорчук, заместителем у него был военинженер 3-го ранга т. Егудаев. На летной испытательной станции старшим цеховым военпредом был военинженер 2-го ранга т. Т. Н. Галкин.

В Конструкторском бюро завода группу военпредов возглавлял военинженер 2-го ранга т. Нахманович. В числе военпредов этой группы были военинженеры 3-го ранга Б. Князев, Л. Рублев, Н. Мануильский и военинженер 2-го ранга т. И. Зоедило - бывший старый летчик, участник Гражданской войны, отмеченный в те годы орденом Красного Знамени.

Были военпреды и в заготовительных цехах, одна из них Лена Рукавишникова. По тем годам, завод был большой, и, соответственным по численности был военпредовский аппарат.

В сборочном цехе военпреды принимали не только готовые, собранные на стапелях самолеты, но и устанавливаемые на них агрегаты, устройства, комплектующие изделия. Проверялось качество сборки самолетов, особенно стыковка крыльев с Фюзеляжем, подвеска рулей управления, надежность соединения с рулями тяг управления, отсутствие затирания при перемещении рулей и другие возможные дефекты.

При однотипности изготавливаемых самолетов в большом их количестве, работа военпреда цеха была довольно нудная. Военпред был обязан проверить каждый самолет, собранный в сборочном цехе. Учитывая это, от военпредовского аппарата одновременно работали несколько человек.

На летной испытательной станции, куда поступали самолеты после сборки в сборочном цехе, каждый самолет подвергался дополнительной особой проверке на правильность стыковки крыльев с фюзеляжем. Это дополнительная проверка диктовалась большим опытом работы, так как все же бывали пропуски дефектов, с которыми самолет в воздух выпускать было нельзя, иначе была большая вероятность авиационной катастрофы.

За счет люфтов в узлах стыковки крыльев с фюзеляжем из-за производственных допусков, можно было собрать крылья не строго симметрично относительно продольной оси самолета в горизонтальной и вертикальной плоскостях проекции. Поэтому, после стыковки крыльев, с помощью оптического прибора - нивелира, проверяли, и в большей части, регулировали симметричность положения левого и правого крыльев относительно продольной оси самолета. На всех этапах этой работы, исполнители сталкивались с допустимыми отклонениями не только производственными, но и с субъективными. Лица, производившие регулировку, каждый по-своему определял степень несимметричности, возможные отклонения.

Когда самолеты поступали на летную испытательную станцию, каждый самолет проходил проверку на летные качества в воздухе. Оказывалось, что из-за различия качества сборки самолетов, из 10-ти самолетов изготовленных из серийных, одних и тех же узлов, в воздухе каждый самолет вел себя по-разному.

Один самолет получался «летучий». Он легко отрывался от земли при разбеге самолета на взлете, он легко следовал за отклонениями рулей, им было легко управлять. В противоположность такому легкому самолету встречались «тяжелые» самолеты. Они обладали большой инерцией, тяжело отрывались от земли. Для разворота самолета необходимы были значительные отклонения рулей, или имели тенденцию крениться в какую-либо сторону в поперечной или в продольных плоскостях. Такие проявления устранялись специальными устройствами на рулях самолета, потом вновь этот самолет поднимали в воздух, снова регулировали, и так до тех пор, пока его летные данные не соответствовали государственным требованиям.

Были случаи, когда возможная регулировка не давала нужных летных качеств, и самолет разбирали, стыковывали новые кры-

ля и все вновь начиналось снова. Однако такие случаи были очень редкие.

Распоряжением моего начальника т. Меркулова я был направлен в группу военпредов сборочного цеха. Цех был еще в старом здании. Рядом с ним строился новый огромный цех по площади и по длине, почти в два раза больше старого. Однако, даже в старом цехе работа производилась в три смены по несколько тысяч рабочих в смену.

Для сборки самолетов, из заготовительных цехов поступали отдельные узлы, блоки, агрегаты, комплектующие изделия с других заводов: авиадвигатели, авиаприборы, радиоаппаратура, агрегаты воздушной, гидро- и бензосистем. Тут же производилась обшивка самолетов, стыковка узлов. Непрерывно работали пневмодрели и пневмоклейка. Воздух был насыщен целым комплексом звуков не очень громких, но без пауз. Поэтому тишины в сборочном цехе никогда не было.

Каждый самолет собирался на своем месте – стапеле. Каждый тип самолета, в зависимости от типа (в цеху производилась сборка нескольких типов самолетов), имел комплект своих стапелей (набор приспособлений для установки фюзеляжа, крыльев, хвостового оперения, установки двигателей, монтажных работ по прокладке в самолете трубопроводов всех систем).

В те годы завод изготавливал самолеты истребители И-153 “Чайка”. Их изготовление уже завершали. Новые истребители – высотные перехватчики МиГи: МиГ-1, МиГ-3, а также двухмоторные легкие бомбардировщики Як-4, также изготавливали последний год.

По решению правительства завод должен был специализироваться только на изготовлении истребителей МиГ. Мне, как и другим товарищам военпредам по сборочному цеху, необходимо было проверять внешним осмотром состояние всего спецоборудования самолета в кабине, монтаж оборудования по всему самолету. Истребители, самолеты были не большие, насыщенность спецоборудованием самолетов тех годов была незначительной, и, хотя самолетов в течении суток выпускалось немало, и работа была нетрудной, но своей работой я был недоволен.

С таким упорством, огромным желанием посвятив себя летной работе в период учебы, и вкусив ее прелесть на летных практиках

и в строевых частях, я никак не мог смириться с характером деятельности, которую мне предоставили.

Военная служба, не дает возможности заниматься выбором своей деятельности, хотя работа, которой я хотел заниматься была тоже военной, но не в Москве. Поднимать вопрос о переводе, в то время я посчитал не своевременным и нетактичным. Приходилось смириться с фактическим положением, я старался выполнять свои обязательства как можно добросовестней.

Быстрая адаптация к режиму работы и качественное выполнение возложенных обязанностей расположило ко мне моих руководителей, и между нами установились взаимоотношение, особенно со старшим военпредом по цеху т. Федорчуком, а также с руководителями цеха.

Однако в бытовом вопросе было совсем не так благополучно, как бы те хотелось, да и как требовалось. Жилье в Управлении все обещали, а комендант общежития ВВА им. Жуковского почти каждый день напоминал, что отведенный мне месяц на проживание в комнате Левы Богатырева уже истек. А жили мы с ним отлично. Умный, широко эрудированный, несколько своеобразный и прямой, он мне очень нравился. После работы мы с ним ходили в кино, театры или просто прогуливались в парке имени Горького.

И все-таки неприятность случилась самым неожиданным образом. В Академию, как нам говорил комендант, поступило много абитуриентов из строевых частей. В общежитии началось срочное их размещение по всем комнатам, где были места, одиночек уплотняли, доселяли. Командование приняло решение уплотнить проживание и у преподавателей одиночек, по два в каждой комнате, и мне пришлось срочно убраться из Левиной гостеприимной комнаты. Пришлось поехать к Яхневичу, информировать его о случившимся. Он совершил несколько посещений руководителей Управления, они оказались безрезультатными. У меня тогда сложилось впечатление, что, когда я устроился с проживанием в комнате Богатырева, он успокоился, и ни к кому из руководителей не ходил насчет жилья. Я оказался предоставлен сам себе.

— Вот тебе, Гедеон и прелести службы в кадрах, — говорил я сам себе, — хоть иди и занимай место на ночь на скамейке на вокзале среда транзитных пассажиров.

Сначала положение мое казалось безвыходным, но я вспомнил, что в Москве живет мой дядя, двоюродный брат моего отца Зиновий Владимирович Вильштейн. Он работал на кинофабрике Мосфильм. Адрес у меня был, и я решил попытаться устроиться у него хоть на пару недель. Не откладывая надолго этот вопрос, я немедленно поехал к нему. Жил он около строящегося Дворца Советов. Дядя принял меня прекрасно. Иногда, проездом через Москву, я заезжал к нему на пару часов без ночевки, и всегда был радостно принят, теперь уже обстановка резко изменилась. Мне нужен был ночлег, при этом ночлег работающего человека, которому нужно вставать рано утром, с учетом того, что от его дома было трудно и долго добираться до места моей службы. Я все подробно объяснил дяде и его жене Софе. Они прекрасно поняли мое положение и самоотверженно согласились терпеть мое временное проживание у них, пока не решится вопрос с моим жильем руководством Управления.

Условия для проживания у дяди были не из прекрасных. Жилищные условия были без комфорта в Чертельском переулке. Кроме того, у него, как у работника кинофабрики Мосфильм, был свой режим дня. В их доме всегда было много гостей из числа членов кино экспедиций (возвращавшихся или убывающих из Москвы), некоторые ночевали у них. Жили они без режима дня. Там было как в заезжем дворе. Встречи друзей, крепкие объятия, горячие проводы и всегда с соответствующим “обмыванием”. Делалось все это вполне умеренно, но при этом было весело и шумно, причем в той комнате - гостиной, где мне было предоставлено место для ночлега на диване. Я мог лечь спать не раньше часа ночи, а вставать нужно было почти в шесть утра. По моему настоянию, тете не приходилось рано вставать. С вечера она наливала мне чай в термос, а сделать себе бутерброды для меня это было не тяжело. Так что при моем уходе, все еще крепко спали, и я никого не будил. Однако, я всю неделю ходил не отдохнувшим и часто зевал. Единственная возможность лечь на диван после работы была у меня, когда в доме дяди иногда не было дорогих жизнерадостных, гостей. Это не приводило меня в восторг. Но ничего иного пока не было.

Внутренне меня возмущала тупость, упорство начальников, настаивавших на моем пребывании в Москве на заводе, и, что особенно возмущало, без представления жилплощади. Я решил

подождать несколько дней, а потом пойти на прием к Командующему Авиацией ВМФ т. Г.С. Жаворонкову.

В 1937-1940 годах, Правительство постановило решительно покончить с имеющимися случаями прогулов и опозданий на работу на заводах, фабриках и учреждениях. Меры были приняты под влиянием И. В. Сталина. Меры были очень крутыми, беспощадными. Не принимались во внимание любые смягчающие обстоятельства. Применялись меры даже суда над прогульщиками. Судили опоздавших по независимым от них обстоятельствам, наравне с явными пьяницами, алкоголиками опаздывавших на работу по причинам запоя или вообще не выходивших на работу по несколько дней. Различия в наказаниях при этом не было. Для предания суду был повод - опоздание на работу более 30-ти минут, что рассматривалось как прогул. Увольнение с работы заносилось в трудовую книжку. Это было причиной чтобы человека с такой записью уже на работу по своей ранее занимаемой должности, даже если он был хотя бы небольшим руководителем, на подобную должность отделы кадров не оформляли. По партийной линии наказания были еще более суровыми. Старых членов партии за опоздание даже по состоянию здоровья, наказывали выговорами с занесением в личную карточку или вообще исключали из партии.

Конечно, необходимо было навести порядок с трудовой дисциплиной по всей стране, но не с такой же жестокостью... Трудовая дисциплина в народном хозяйстве в огромном большинстве была хорошая, сознательная, но число опозданий и прогулов росло за счет значительного пополнения промышленности рабочими низкой квалификации, пришедшими из сельской местности, не привыкших к работе в больших коллективах.

Страна очень нуждалась в высококвалифицированных кадрах, их нужно было готовить, и начинать нужно было прежде всего с воспитания в них сознательной дисциплины, однако у руководителей не хватало терпения на это, возможно поэтому и были применены такие крутые меры.

В те годы была крылатая фраза – кадры в период реконструкции народного хозяйства решают все!

К сожалению, в связи с заметно возросшим благополучием в стране, значительно улучшившимся продовольственным обеспечением населения, особенно в крупных промышленных центрах и городах, ряд людей потянулись к выпивке, пренебрежению

к общественным интересам страны. Среди них были не только опаздывающие на работу, но даже прогульщики по любым поводам пьянки, гулянки по семейным причинам, а то и просто без причин в рабочее время, когда даже стояли станки, пока их «хозяин», вел разгульную жизнь. Рабочие, специалисты были странно очень нужны. Недостаточность в кадрах тормозила развитие промышленности, построенные новые заводы не могли войти в ритм промышленного производства по этим причинам. Такое нетерпимое положение возмутило многих сознательных рабочих и служащих, всех советских людей. Вот основной корень и причина крутых мер осуществляемых в те годы нас в стране. Очень уж велик был ущерб государству от такого зла. Однако, у нас часто бывало, что любое разумное мероприятие Центра, на местах настолько извращалось, что вместо полезности их осуществления, они порой приносили вред.

В каждом отдельном случае, с каждым отдельным человеком не разбирались. Партийные, комсомольские и профсоюзные организации обязаны были решать эти вопросы дифференцированно, разбираться в каждом случае, но это, как правило не делалось, что вызывало недоумение у многих советских людей.

В этой компании досталось и мне. Как я уже рассказывал, скитаясь без жилья по Москве, ночуя на диване у дяди, я однажды опоздал на работу. То, что должно было случиться, все-таки случилось. Недосыпая каждый день, я настолько устал, что этот раз все же проспал, с опозданием на работу на 17 минут!

Мероприятия по наведению порядка в производственной дисциплине в полной мере коснулись и военпредов, так как они были тесно связаны с производством завода. У нас, в военпредовском аппарате, каждый был обязан отметиться у дежурного утром, при появлении на работе. В то утро дежурил Лева Рублев. Увидев меня опоздавшим на 17 минут, он только ахнул. Кроме нас меня видели уже двое товарищей, и заметили, что я опоздал. Рассчитывать, что они промолчат было опасно, поэтому Лева записал в журнал, что я опоздал на 12 минут.

Кто будет проверять на сколько минут я опоздал. Важно было, что за опоздание на 15 минут рабочих привлекали к суду, а у нас, среди военных, мы не знали, как это получиться, во всяком случае, не суд.

В тот момент я был в отчаянии. Сколько может продолжаться

эта пытка моей неустроенности с жильем. В нашем представительстве все знали мое дикое положение с жильем. Узнав о моем опоздании все мне сочувствовали, даже Михаил Васильевич Францев, включая моего начальника Меркулова. Вскоре, меня вызвали на партсобрание в Управление Авиации ВМФ. Если бы Вы, уважаемый читатель, могли бы услышать, что мне там пришлось выслушать, как меня там только не ругали, кем только не обзывали, причем, характерно, не коммунисты командиры, а коммунисты вольнонаемные – гражданские лица, принятые в военное учреждение для выполнения различных оформительских дел. Но никто из них не спросил, какая причина моего опоздания. Ругали, что наш институт растит безответственных маменькиных сынков, врагов народа и т.п. Слушая всю эту вакханалию, я никак не верил, что это наши советские люди могут дойти до такой степени черствости и жестокости, лишь бы внешне всем показать какой он борец за порядок. Передо мной разыгрывался драматический спектакль - втоптать в грязь человека, который не сделал никакого преступления, никого не обидел, никому не мешал жить. Я был поражен всем что видел и слышал. Характерно, что ругали меня только трое крикунов, остальные сидели молча и не выступали.

В такой обстановке мне нужно было просто молчать, что я и сделал. Ну, и хорошо, пусть выгоняют, думал я. Ну их к черту. Сколько можно терпеть издевательства. Уйду в ГВФ на летную работу и конец всему этому кошмару! Я почувствовал, что кто-то толкнул меня в бок. Я полностью углубился в свои думы и ничего и никого не слушал:

— Как Вы, товарищ Карт, оцениваете свой поступок? Наступила тишина, присутствующие еще даже не слышали моего голоса. Я несколько минут ждал, когда установиться эта тишина. В это время один из крикунов выкрикнул:

— Да что его слушать, выгонять его из Партии надо и делу конец. Еще будем сидеть здесь уши развесив. Дома нас семьи ждут!

Меня это уже разозлило. Спокойно, но громко я спросил его:

— Слушайте, крикун, безупречный коммунист. После собрания, после того как вы обругали меня, оскорбили не раз, оскорбили целый Институт и всех его выпускников, поедете домой к своей семье?

— А как же, — перебил меня крикун, — я порядочный человек, по бабам не бегаю!

— Ну что по бабам, так если вы даже приплатите, то ни одна вас все равно не позовет. Вы как мужик, только одна фикция, оболочка мужика и более ничего!

В зале раздался общий смех.

— А что касается дома, так его у меня нет. Не только дома, а даже угла своего нет, и даже казенной, матроской койки. Вы ведь даже не спросили с какого дома я уезжал и опоздал на работу. В общем, я думал, что в Вашей партийной организации могут уважительно разговаривать, с новым товарищем, пришедшим в вашу парторганизацию. Разберетесь во всем по-человечески, а вы устроили мне такой разгон, что это даже в уголовном кодексе запрещается при судебном разбирательстве преступника.

— Решайте, что хотите, что подскажет ваша партийная совесть, а завтра я пойду на прием к Начальнику Управления Авиации. Пусть меня увольняют с кадров. Я думал, здесь к людям уважительно могут относиться, а меня к злодеям причислили и врагам народа, и черт знает, чего только не наговорили. Я коммунист молодой, думал встречу у Вас участие, а вы просто поиздевались надо мной, наплевали в душу.

— Слушать мне это уже невозможно. Я бываю очень взрывной. Могу наговорить то, чего Вы заслуживаете, а потом обидитесь. Лучше мне уйти, а вы решайте сами. Что решите, то мне расскажут.

Я встал, и при общем молчании, вышел из здания Наркомата.

В тот вечер я долго бродил по вечерней Москве, я понял, что для меня, да и для моих товарищей по учебе кончилась самая золотая пора, когда мы отвечали только за себя. Теперь мы зависели от окружающих нас людей, от их порядочности и от обстоятельств. Как было хорошо работать в дружном, хорошем коллективе. Я ничего плохого не могу сказать в отношении коллектива военпредовских товарищей. Михаил Васильевич Францев смог создать хорошую, товарищескую обстановку среди всех нас, а что касается парторганизации Управления Авиации, то у меня осталось очень неприятное впечатление. В этом, я считал, был виноват заместитель Начальника Управления Авиации по политическим вопросам Алексеев.

Я вспомнил как мы, старшекурсники, мечтали выйти в жизнь.

Применить полученные знания, и как может все перевернуть в наших мечтаниях реальная жизнь! Я понимал, что огромная часть советских людей значительно лучше. Хотя бы товарищи из военпредов на заводе, но почему у нас не проведут решительную борьбу с такими проявлениями хамства, и я бы сказал, проявлением настоящей злобы к людям под предлогом борьбы за наведение порядка. Почему почти все коммунисты Управления сидели молча, когда выступали эти крикуны? Они ведь по-своему не глупые люди. Они, не встречая осуждения в своем поведении, чувствовали молчаливое поощрение. Такое бичевание было страшным, к чему оно приведет?

— Ладно, как решил подать рапорт об уходе из кадров, так завтра и сделаю. Я уже сыт этой Москвой до отрыжки.

С этим решением я добрался до дядиного дома. Там уже начали беспокоиться, что я не приехал в обычное время, но я их успокоил, что было партийное собрание. Ничего неприятного им не сказал, что мне пришлось перенести, так как знал, что они будут переживать за меня. Еще не хватало огорчать их!

На работе обо всем, что произошло уже знали. Друзья по новой работе попросили меня все рассказать. Когда узнали о выступлениях на этом злополучном собрании, ничего не комментировали, молча вздыхали и без обмена мнений разошлись по своим делам.

Мой начальник, Меркулов, отговаривал меня записываться на прием к Начальнику управления. Он был прав, подать рапорт об уходе из кадров от командира, недавно принятого в кадры, дело было очень серьезным, которое должен был решать сам Нарком ВМФ, а этого никто из руководства нашего Управления не допустил бы и мои требования все равно не были бы удовлетворены. Нужно пока подождать, оценить, как развернутся события. Может быть справедливость все же одержит победу?

Через пять дней было общее партийное собрание Наркомата. В числе вопросов повестки дня, был и мой вопрос персонального обсуждения. Зал, где проводили собрание, был главный в Наркомате. Размеры его были внушительными, отделка зала соответствовала кают-компаниям корабля.

Хотя зал был большой, но строители сделали его очень уютным и приятным. В зале окон не было. В президиуме партсобрания

я увидел нашего Наркома, адмирала флота Н. Г. Кузнецова, Начальника Главного морского штаба адмирала И. С. Исакова, заместителей Наркома: адмирала Галлера и др., а также Начальника Политуправления ВМФ Рогова и других начальников ВМФ. Собрание проводилось как обычное партийное собрание, но все проходило на исключительно культурном уровне. Выступления были у всех заранее подготовленными, сжаты по объему, короткие, все имели четко выраженную мысль выступающего, а вносимые предложения по обсуждаемому вопросу имели четко выраженный практический смысл. Во всем проявлялось деловое, военное отношение к делу. Обстановка мне очень понравилась. Я никогда не любил, как и большинство советских людей, излишнюю болтовню при решении каких-либо практических вопросов, пафоса там, где он не нужен. Здесь были пожилые люди, прошедшие длинную, нелегкую дорогу в жизни, высокой общей культуры, умения уважать окружающих, но строго спросить с подчиненного.

Я как-то интуитивно понял, что именно эти люди, имеющие большую власть, смогут понять мое положение, и вынесут действительно справедливое решение по моему персональному делу. Это сознание меня как-то расслабило, стало легче дышать. А я, зная, что через некоторое время мне придется выступить перед всеми этими людьми, в этом огромном зале в роли нарушителя дисциплины, был почти в шоковом состоянии. В зале сидело больше 800 человек!

Наконец, наступил момент разбора моего персонального дела. Все же я почувствовал, как учащенно забилось мое сердце, наверняка значительно чаще, чем перед моим первым парашютным прыжком!

С сообщением о сути дела выступил заместитель Командующего ВВС ВМФ генерал Алексеев. После его информации, в которой упоминалось о решении парторганизации Управления авиации вынести мне партвызыскание – строгий выговор с занесением в личную карточку, председательствующий адмирал Галлер, попросил меня рассказать о себе, почему я опоздал на работу. Сильно волнуясь, но владея собой, я с выдержкой времени, спокойно рассказал о моем желании служить в Севастополе

и летать, как назначив меня в Москву меня никто не обеспечил не только квартирой, но даже местом в общежитии, как мне приходится скитаться по городу, чтобы найти себе ночлег.

Мне задали несколько вопросов, главный из них:

— Где вы сейчас живете?

— Жил у товарища в общежитии Академии им. Жуковского, от туда попросили выехать. Сейчас живу у дяди.

Нарком спросил Алексева:

— Товарищ Алексеев, Вы знали, что у коммуниста направленного по заявке Управления авиации ВМФ, молодого специалиста, в Москве нет жилья, и что он вынужден искать себе ночлег на каждую ночь?

— Нет, товарищ Нарком. Мне об этом не доложили.

— Товарищ Карт, на партсобрании, когда решали Ваше персональное дело, Вы доложили коммунистам о Вашем затрудненном положении с жильем?

— Да, доложил, товарищ Нарком.

— Так, как же Вы предлагаете нам на утверждение решение парторганизации Управления авиации подвергнуть товарища Карта партвызысканию, даже не поговорив с ним лично?

— Я был очень занят товарищ Нарком.

— Ну, а принести это решение и доложить его общему собранию нашего Наркомата у Вас все же время нашлось?

Алексеев стоял молча. Он ничего не мог убедительного ответить Наркому.

Слово попросил адмирал И. С. Исаков, о котором я слышал, как человеку исключительного ума и таланта, высокой интеллигентности:

— Товарищи, налицо факт удивительного бюрократического отношения к молодому пополнению наших славных военных советских моряков. Внимательно посмотрите, как в этом зале мало молодых людей, коммунистов. Мы, старая гвардия ВМФ, не вечны. Мы обязаны готовить себе достойную смену, это наш первоочередный партийный долг. Случай с товарищем Картом, молодым, специалистом, которого длительно готовят нам наши высшие учебные заведения, может повториться и с другими молодыми специалистами, нужными нам для омоложения наших рядов, не делает нам чести ни флотским товарищам, ни авиации. Мне кажется, что, если бы я был на его месте, я бы имел осно-

вания думать о наших начальниках ничего хорошего, ничего хорошего о наших порядках, о нашем морском гостеприимстве и традициях. «Правильно я говорю, товарищ Карт?» - обратился он ко мне.

– Так точно, товарищ адмирал, ответил я вставая.

– Правильный, честный ответ. Это хорошо, молодец! Но я думаю товарищи, что ни о каком наказании товарища Карта, нашего молодого коммуниста не может быть и речи. Нас нужно наказать, что мы превращаем такое нужное государственное дело, как наведение порядка в нашем народном хозяйстве, в дешевую огульную компанию и бьем виновных и не виновных. Я считаю, товарищем Картом необходимо заняться, товарищ Нарком. Не думаю, что наш Наркомат не в состоянии помочь ему в предоставлении жилья хотя бы в гостинице. Сейчас у нас, как вы все знаете, нет квартир. Он одинок, без семьи и гостиница его вполне устроит.

– Вполне с Вами согласен товарищ Исаков, – ответил Нарком.

Он встал и обращаясь к залу спросил:

– Товарищ Богданов здесь?

– Так точно товарищ Нарком, – ответил вставший со своего места начальник финансового Управления ВМФ военный интендант 1-го ранга т. Богданов.

– Прошу Вас, позаботьтесь о размещении товарища Карта в одной из гостиниц города. Пора наконец, создать ему спокойную обстановку для работы и проживания. Предложение товарища Исакова поддерживаю, взыскание по партийной линии не выносить, а нам необходимо обратить внимание на тщательную подготовку к приему молодых командиров, которые должны прибыть к нам из училища имени М. В Фрунзе.

Председательствующий на собрании адмирал Галлер, предложил собранию проголосовать за единственное внесенное предложение, решение парторганизации Управления авиации отменить, ограничиться вызовом коммуниста товарища Карта на общее собрание парторганизации Наркомата.

Одновременно, указать коммунистам руководителям Управлений Наркомата на необходимость внимательного отношения

к поступающим молодым командирам на службу в аппарате Наркомата в отношении их бытового устройства.

Это предложение было принято коммунистами единогласно!

Рядом сидевший со мной Лева Рублев счастливый за такой исход, крепко жал мне руку, поздравлял от всей души. Я знал, что это было искренним выражением его чувств, так как не только он, но и все товарищи по службе были истинно огорчены всей этой нелепой историей. Поздравляли меня даже совершенно незнакомые товарищи из других управлений, присутствующие на собрании. А у меня самого даже закружилась голова. Если в начале я был почти в нервном шоке от возможной надо мной расправе, то теперь я тоже был в шоковом состоянии от такого благополучного исхода всего этого дела. Я преклонялся над мудростью этих пожилых, исключительно человеческих людей. Да, не зря им поручены были такие высокие посты, они их вполне заслуживали!

А мысленно я все же упрекал себя, что сгоряча хотел пойти на прием к Начальнику Управления авиации с рапортом об увольнении из кадров. Я все же не подумал и не оценил возможности партийного общественного влияния на поведение ряда руководителей коммунистов.

Этот случай еще более укрепил мое убеждение, что нельзя всегда обобщать отдельные факты. Это послужило мне уроком на всю остальную жизнь. Все-таки у нас хорошего больше, чем плохого. Другого быть не может!

Собрание кончилось. Ко мне подошли товарищи Богданов, Яхневич, Меркулов. Они заверяли меня в самых лучших пожеланиях, а Богданов предложил мне завтра решить вопрос с моим размещением в гостинице.

Тут же мы договорились с т. Меркуловым, что я на работу с утра не приеду, а явлюсь уже после окончательного решения вопроса с гостиницей.

Утром, на следующий день, к началу работы Наркомата я уже был там. Вскоре мне удалось зайти в кабинет к т. Богданову. Он тут же вызвал к себе бухгалтера, вольнонаемную женщину, и мы совместно решали гостиничный вопрос.

Богданов предложил мне устраиваться в гостинице Москва в номере из двух комнат типа «Люкс», я не принял всерьез его предложе-

ние и попросил устроить меня в гостиницу поближе к заводу.

— Зачем Вам такая гостиница? Снимем «Люкс», она дорогая, и Вам быстрее дадут комнату в новом доме, настаивал Богданов.

Когда я представил себя одного в двухместном, шикарном номере после дядиного дивана, я пришел в ужас! Нет, ни в коем случае! Мне нужна гостиница вблизи завода, настаивал я.

— Такая гостиница есть. Она принадлежит КЭЧ Московского округа. Там не плохо, но нужно получить согласие на Ваше проживание. Начальнику КЭЧ я сейчас позвоню, и может быть все быстро уладим.

Набрав нужный номер телефона, он застал Начальника КЭЧ и быстро договорился с ним о моем длительном проживании в гостинице. Предстояло документальное оформление: написание письма, наложение резолюции, оформление в самой гостинице, оплаты за проживание по безналичному перечислению. Богданов мне сказал, чтобы я поехал на работу, а вечером, после работы ехал в гостиницу по Чапаевскому переулку и обратился к директору гостиницы. Он укажет, где Вы будете проживать, а об уплате за проживание не беспокойтесь, наш бухгалтер все это оформит без Вашего участия.

Я с большой благодарностью к этим людям попрощался и полный самых радостных надежд поехал на работу.

Товарищи в представительстве, узнав исход моих переговоров с Богдановым поздравляли меня с возможностью наконец иметь свою койку.

Они уже имели свои постоянные квартиры, но в недалеком прошлом им пришлось тоже немало помучиться, пока не был положительно решен их квартирный вопрос.

Я с большим нетерпением ждал окончания рабочего дня. Вечером, в гостинице, у директора Иванова Александра Ивановича я получил ключ Б номер 34 на втором этаже. Окно выходило в сторону Парка Ленинградского района. Чапаевский переулок был очень тихим, спокойным, почти без транспорта. Да и пешеходов было мало. Невдалеке была расположена станция метро «Сокол», мимо которой проходили трамваи, автобусы и троллейбусы, надежно связывавших этот район с центром города.

Здесь было прекрасно! Номер был оборудован мебелью. Он был

рассчитан на двух человек, и Наркомат будет оплачивать за два места, таким образом я был хозяином всего номера! Как в сказке.

В номере кроме хороших двух кроватей посредине был стол с четырьмя полумягкими стульями, диван, два кресла, шкаф-шифоньер, большой письменный стол с настольной лампой и приемником, тогда современным СВД-9М. Посредине комнаты лежал большой ковер и около кроватей были прикроватные коврики. В гостинице имелся хороший буфет, где можно было поесть вторые блюда несложного приготовления, парикмахерская, хорошая библиотека с читальным залом, и бильярдная в большом холле на втором этаже. Гостиница была хорошо расположена по отношению к заводу. Требовалось проехать трамваем всего три остановки, и я был на углу Ленинградского шоссе и улицы Беговой, около стадиона Пионеров. Теперь все было хорошо.

Только после устройства в своем новом жилье я, наконец почувствовал себя расслабленным физически и морально. Я понял, что сюда, в Москву, я прибыл надолго. И из военпредовского аппарата мне теперь никуда не уйти.

Попросив два дня на устройство в гостинице у своего начальника, я перевез свой чемодан от дяди. Поехал в Наркомат и получил на вещевом складе давно причитающееся мне обмундирование, вещевое довольствие, выдаваемое молодому командиру, пришедшему из учебного заведения или призванного из запаса в кадры. Одновременно я получил талоны на пошив кителя, тужурки и шинели в пошивочном ателье на третьем этаже Центрального Универмага Военторга на Арбате.

Радостный, я эти дни провел в приятных хлопотах по благоустройству своего быта.

В своем номере в гостинице я блаженствовал — тишина, спокойствие! Одиночество в номере меня очень успокаивало. Мне нужно было побыть одному, и это получилось, номер принадлежал только мне.

Как обычно, при появлении нового жильца в гостинице, да еще когда поселяется одинокий жилец на долгое проживание в двухместном номере, он находится в стадии внимательного изучения дежурными по коридору этажа. Я не был исключением, и ко мне дежурные внимательно присматривались. Обязанности коридорных дежурных выполняли пожилые женщины, в основ-

ном в пенсионном возрасте, с которыми я скоро подружился. Я об этом часто мечтал, перелезая из самолета в самолет в сборочном цехе в поисках возможных нарушений монтажа или неисправности устанавливаемого оборудования.

До чего же бывают крутые повороты в жизни. Вся жизнь у меня еще была впереди, и я не терял надежды на свершение моих мечтаний — летать!

В военпредовском аппарате в значительной степени преобладало число представителей сухопутной авиации. Представители морской авиации в небольшом количестве жили между собой очень дружно, поддерживая также дружественные отношения и с представителями ВВС Красной Армии.

Однажды, в конце ноября 1940-го года, в сборочном цехе мне предъявили для приемки пять самолетов И-153 Чайка. Обычно в таких случаях военпредам самолеты показывали в раскопченном (с открытыми капотами) виде. В данном случае, на самолетах были поставлены на свои места все капоты. Это не давало возможности проверить как выполнен монтаж трубопроводов, проводов, тяг управления рулями самолета. Меня это удивило. Залез в кабину одного из этих самолетов, смотрю, а монтаж самолета не закончен... Посмотрел остальные предъявленные самолеты, у них также монтажные работы не выполнены. Спрашиваю мастера участка:

— А как же вы предъявляете военной приемке самолеты с неоконченными работами?

— Начальник цеха мне приказал, я их и предъявляю. Если доводить их до конца, то это будет не раньше 5-6 декабря, тогда цех не получит премиальных.

К сожалению, еще в те годы наша промышленность, производственная система, разворачивалась работать только во второй половине месяца. В начале месяца она почти замирала.

Я это хорошо знал, но брать на себя ответственность подписать документы на не готовые самолеты, как готовые, для передачи их уже на летную станцию для испытаний в воздухе, конечно было бы безумием! Налицо был явный подлог. Меня возмутило отношение Начальника цеха к такому чрезвычайно серьезному делу. Такой вопрос он должен был решать не между мной и мастером участка, а вместе с Директором завода и Главным военпредом.

— Послушайте, — обратился я к мастеру, — мне необходимо со-

ставить дефектную ведомость на самолет, цех обязан устранить их и сделать отметку в ней. Разве Вы не знаете, что ведомость прикладывается ко всей документации самолета? В данном случае, я не могу составлять дефектную ведомость, так как это еще не самолет.

— Ну и что, это не важно. В начале месяца мы эти самолеты закатим в цех обратно и доведем, как следует, а документы нужно подписать сейчас.

— Нет. Никакие документы я подписывать не имею право, это будет подлог и служебное преступление. Самолеты военные, нужны для обороны страны, поэтому преступление будет еще более тяжким. Я конечно доложу о том, что сейчас здесь произошло своему начальнику, пусть сам Агаджанов (Начальник сборочного цеха) решает это с Федорчуком.

О том, что произошло в цеху, я доложил своему старшему - т. Федорчуку. Он задумался, как быть? О том, что самолеты после окончания месяца вернут в цех и доведут, ни у кого из нас сомнений не было, но пойти на такой риск в те годы, я не представлял себе, кто это сделает, и ради чего? Прикрыть производственную неорганизованность ради того, чтобы рабочие получили премиальную зарплату? Главный виновник создавшейся ситуации был Начальник цеха, а он хотел, чтобы всю ответственность взяли на себя военпреды цеха. Нет, на это не пошел и Федорчук. Он сказал мне, что это сложный вопрос, и он решит его с Францевым.

В это время в кабинет не вошел, а влетел Агаджанов. Как цеховой организатор, он был на хорошем счету, работа цеха была налажена, но зачастую у него, да и у начальников других цехов проявлялись попытки брать «на горло». Он мог разразиться беззастенчивой руганью, давать массу всяких ничего не обязывающих обещаний, лишь бы решить сию минуту нужный ему вопрос. Но в данном случае, вопрос был очень сложный, он сам это хорошо понимал, и поручая решить его со мной через своего мастера участка, проявилась еще раз его система работы, где на прямую не пройдет, работай на «дурака». Но дурака-то не было, вот он сразу и завелся, и прискакал к Федорчуку.

Т. Федорчук хорошо знал, что дело касалось боевых самолетов-истребителей, которых ждали в частях. Да и в те годы «органы» жестко карали за нечестные, не по правилам оформленные доку-

менты. Ни я, ни Федорчук не взялись решить этот вопрос самостоятельно. Не решил его, и наш Главный военпред т. Францев, хотя его об этом очень просил директор завода, в те годы т. Третьяков.

Вопрос этот передали для решения в управление ВВС Красной Армии. Вскоре по этому вопросу прибыла специальная комиссия наркомата обороны. Изучив все обстоятельства дела, она приняла решение: рабочим цеха месячную премию выплатить, самолеты оставить в цеху и довести их до кондиции в начале декабря, в спокойной обстановке и не оформлять фиктивные документы.

После этого у меня как гора скатилась с плеч, так как цеховые товарищи создали вокруг меня стену вражды и полного игнорирования.

Будучи уверенные, что премиальные они уже не получат, а виновником в этом, как их информировал начальник цеха, был я, отказавшись подписать документы на незаконченные самолеты.

Эта вражда проявлялась в постоянных спорах на все мои замечания по выявляемым мною дефектам в процессе осмотров предъявляемых самолетов. Если до этого случая все дефекты устранялись беспрекословно, то после него, цеховые товарищи спорили, доказывали, что я придираюсь к ним и требую выше, чем положено. Мне приходилось стоять на своем, а обстановка была нервная, но я все терпел и стойко требовал качество выполняемых работ. Интересы обороны были выше, и я старался не реагировать на их споры. В них я не участвовал, уходил к себе, самолет стоял в цеху без приемки, а время шло. Спорщики это начинали понимать и были вынуждены устранять указанные дефекты.

После принятого решения комиссией Наркомата Обороны о выплате рабочим цеха премиальных за прошлый месяц, сразу обстановка разрядилась и споры прекратились. Однако, взаимоотношения мои с начальником цеха резко ухудшились. Он хорошо понимал, что я был прав, но уж такая у него была натура — кто не пляшет под его дудку, того он уже не уважал. Я это понял, и доложил своему начальнику, т. Меркулову, — чтобы в цеху не было скандалов, мне было бы лучше уйти из цеха, так как меня будут провоцировать на это, по указанию начальника цеха.

Я попросил перевести меня на лётно-испытательную станцию. Меркулов не возражал, и, после согласия на этот перевод т. Фран-

цева, я был переведен из сборочного цеха на летно-испытательную станцию.

Теперь я оказался ближе к летающим самолетам. Наконец к моему удовлетворению мне хоть удалось работать на аэродроме, и находиться в атмосфере летной работы. Может быть и удастся полетать. Хотя здесь маршрутные полеты не выполнялись, но все же побывать в воздухе уже для меня было ощутимой отдушиной.

Начальником летно-испытательной станции был отличный организатор и специалист в таком чрезвычайно ответственном деле, как завершающая стадия всего процесса производства самолетов, результата труда многотысячного коллектива завода.

Мне доводилось несколько раз с ним встречаться, разговаривать.

Он умел решать вопросы не только строго официально, но и в серьезных беседах у него уместно проходили шутка и юмор. Человек он был спокойный, уважительный к тем, с кем ему приходилось решать дела. Поэтому его все уважали и старались в чем могли помочь в пределах общего интереса, общего нашего дела.

Старшим военпредом на станции был военинженер 2-го ранга Тимофей Иосифович Галкин. Он окончил ВВА им. Жуковского уже давно. Ему было в те годы 42-45 лет. Небольшого роста, коренастый, плотного телосложения. У него был негромкий глухой голос. Разговаривал спокойно. При собеседовании он слегка прищуривал глаза, внимательно изучая впечатление своего собеседника. Он имел большой жизненный опыт. Ничего на веру просто не принимал, и всегда критически анализировал факты. Как я убедился, уже будучи его подчиненным, он был превосходно подготовленным авиационным инженером. Он имел большой опыт работы в авиации, в строевых частях.

Вопросы служебного и жизненного характера он решал не спеша. Обсуждал их логически, вслух, при окружающих его товарищах, с двух сторон, за и против. Примерно так, как решают задачу следующего хода в шахматах. Фуражку, или в зимнее время теплую шапку-ушанку, он всегда сдвигал на левый бок, выпуская при этом наружу солидный чуб темно-каштанового цвета.

По характеру был очень прямолинейным и не стеснялся при обнаружении неискренности, трусости, фразерства и пустословия, даже со стороны начальников, открыто высказать свое суждение. Все знали особенность его характера и прощали ему это, так как

это был очень добрый и отзывчивый человек. За эти качества он мне сразу очень понравился.

Само название станции говорит о том, чем там занимались. Я хотел бы рассказать, как производилась работа на станции, мало известная широкому кругу читателей. К каждому самолету, поступавшему из сборочного цеха, прикреплялся авиамеханик станции, который полностью осматривал самолет: двигатель, рули управления, фюзеляж, шасси; системы: топливные, масляные, воздушные, гидравлические; наличие крепежных гаек, гровершайб, шплинтов, пломбировок на комплектующих изделиях.

Потом самолет заправляли топливом, маслом, сжатым воздухом, кислородом. После этого, запускали двигатель и проверяли его работу на всех режимах, включая взлетный. Одновременно проверялась работа топливной, масляной, воздушной, гидравлической систем при работающих помпах, насосах, связанных с работающим двигателем, обеспечивающих нужным давлением перечисленные системы. Одновременно проверялась работа приборов контроля работы двигателей воздушного винта изменяемого шага, переводом его лопастей с малого шага на большой, и наоборот.

После того как все было отлажено в соответствии с техническими требованиями, в самолет приглашался летчик испытатель.

На летно-испытательной станции самолет должен был впервые подняться в воздух. Поэтому, еще до взлета, летчик вначале рулил на самолете по рулежным дорожкам аэродрома, кратко-временно давая взлетные режимы работы двигателя, проверяя летучесть самолета. Поскольку самолет был серийный, то эти предварительные опробования были кратковременными. Главное, это было проверить приемистость двигателя, т.е. способность двигателя за 3-5 секунд набрать максимальные обороты необходимые для взлета самолета.

Летчику испытателю давались режимы полета, отводилось определенное время на испытание, как правило, в те дни — 45 минут.

Во время испытания проверялась летучесть самолета, поведение его при различных запланированных в программу испытаний, фигур пилотажа, проверялись тенденции самолета крениться в ту или в другую сторону, поднимать или опускать нос, эффективность действия рулей управления: высоты, поворота,

элеронов, работа двигателя и его систем в воздухе — по показаниям приборов, работа пилотажно-навигационных приборов и работа самолетной радиостанции, при двухсторонней связи с наземной радиостанцией. По окончании испытательного полета, если у летчика были замечания по работе двигателя, систем обеспечения, приборов и другие дефекты, они записывались в протокол испытания, которые устранялись соответствующими специалистами. Там же летчики испытатели записывали данные испытаний, особенности каждого самолета в полете.

Большинство самолетов перегонялись в части лётном. При больших расстояниях, превышающих радиус полета самолета, их отправляли железнодорожным транспортом, в специально изготовленных фанерных ящиках — в случае отправки истребителей. Двухмоторные самолеты совершали перелет с промежуточными посадками.

Рядом с нашим заводом был другой самолетостроительный завод. Он выпускал бомбардировочные самолеты средней дальности полета ДБ-3Ф, Главного авиаконструктора Ильюшина С. В.



*Бомбардировочный самолет ДБ-3Ф
Главного авиаконструктора Ильюшина С.В.*

Это был очень хороший для тех лет самолет. У него была маловата бомбардировочная загрузка, но во всех других отношениях это был надежный, маневренный, с точки зрения аэродинамики красивый самолет. Он очень нравился летному, техническому составу за простоту его конструкции, исключительную доступность ко всем узлам самолета, двигателей при обслуживании самолета на земле, а летному составу за его летучесть, легкое управление им в воздухе.

Главным лицом на летно-испытательной станции является

летчик испытатель. Он имеет дело с самолетами серийного изготовления. В авиации существуют еще одна категория летчиков испытателей, но уже не серийных самолетов, а экспериментальных. В последнем случае работа у летчика во многом сложнее и опаснее, так как ему приходится летать на самолете о котором пока ничего не известно. Все еще нужно определить в полете, познать правильность выбранной аэродинамики, соотношение всех его конструктивных особенностей, эффективность рулей, способность подчиняться управлению, выполнять фигуры пилотажа, особенно для истребителя, который должен выполнять весь пилотаж необходимый при ведении воздушного боя, соответствовать заданной скорости и высоты полета, его скороподъемность по высоте и, наконец, соответствовать необходимой прочности самолета при всех его эволюциях.

Летчик испытатель серийных самолетов все уже знает о самолете в общем, но ничего не знает о том самолете на котором он вылетел для испытания. Труд у них очень тяжелый. В течении дня ему приходится испытывать несколько самолетов.

При большой мощности завода изготовителя, какой, например, обладал наш завод после введения в строй нового сборочного цеха, в день, вернее в сутки, выпускавшего по 34-35 самолетов типа МиГ-3, требовалось с таким же темпом производить облет самолетов в воздухе.

Если погодные условия позволяли это делать, то на каждого летчика испытателя в среднем приходилось по 4 самолета в день. В ночных условиях самолеты не испытывались. Но, при нелетных днях по условиям погоды, на аэродроме скапливалось столько самолетов, что их трудно было расставить на стоянке. Независимо от условий погоды завод работал, выкатывая почти в едином темпе готовые самолеты. Вот в таких случаях на летчиков испытателей ложилась очень большая нагрузка. Приходилось испытывать по 6-7 самолетов в день. Конечно, существовала физически допустимая норма количества самолетов, которых должен был испытать летчик, но когда скапливается на аэродроме большое количество самолетов для облета, тут уже действовали уговоры летчиков :

– Слетай, еще парочку испытай, ты же знаешь, что мы горим с планом!

Увеличивается количество облетаемых самолетов, а зимой,



МиГ-3

например, когда длительность дня ограничена, приходится соответственно укорачивать продолжительность время облета. А ведь каждый самолет еще ни разу не летал. Вроде самолет серийный, а в полете он загадка. Загадкой на взлете, когда двигатель с помощью винта поднимает четыре тонны в воздух, это нагрузка, которую на земле тогда не могли создать на заводе искусственно в виде стенда. Были случаи, что они отказывали полностью или сбавляли обороты, на которых самолет еле летел не падая.

За мое непродолжительное пребывание на летно-испытательной станции, было три критических, смертельно опасных происшествия, которые могли закончиться гибелью летчиков.

Летчик испытатель И. И. Калинин совершал повседневный рядовой облет серийного самолета МиГ-3. Лица профессионально не связанные с авиацией, но совершавшие полет на самолетах ГВФ, в качестве пассажира, знают, что для того чтобы оторваться от земли самолету и подняться в воздух, необходимо ему придать определенную скорость, называемую скоростью взлета, а это получается только за счет тяги, которую создает авиадвигатель, с которого в этот момент снимается максимальная (форсированная) мощность. Это взлетный режим. Он кратковременный по длительности, не более 1,5-2-х минут. Кроме посадки, это самый ответственный момент пилотирования самолета. Что же случилось?

На взлете самолета, через несколько секунд, двигатель начал работать с перебоями, нарушился ровный могучий рев воздушного

винта, слышались хлопки в двигателе и тут же воздушный винт полностью остановился, самолет смог за это время набрать всего 60-70 метров высоты. Тяжелый самолет с фюзеляжем из дельта-древесины, планировать почти не мог, и он летел еще по инерции, как запущенный пращей камень. На такой высоте спастись летчику используя парашют было уже невозможно. И вот Калинин принял единственно правильное решение – с огромным усилием ему удалось все же развернуть самолет в сторону расположенной рядом рощицы деревьев и при резкой потере высоты самолетом направить фюзеляж с кабиной по направлению протоптанной просеки. Крылья самолета срезали несколько деревьев. При каждом ударе самолета о дерево гасла его скорость, падала высота, и уже у самой земли самолет блином без скорости упал на землю. Летчик оказался невредимым. Он спас себе жизнь, мгновенно оценив обстановку и приняв единственно правильное решение искусно с большим мастерством и хладнокровием его осуществил.

Почти такие же обстоятельства случились у моего товарища по работе на станции - летчика, испытателя Сергея Афанасьева.

Было это в начале зимы 1940-го года. После длительного периода нелетных дней, на аэродроме скопилось много самолетов подлежащих проверке в воздухе. Уже два дня как восстановилась погода. Стояли зимние солнечные дни. Снега еще было мало. Это было в субботу. Летчики испытатели станции уже облетали много самолетов. Рабочий день заканчивался. Сергей испытал пять самолетов. Все было хорошо. Старший летчик испытатель, Герой Советского Союза Борис Александрович Туржанский, разрешил Сергею уехать к своей семье, проживавшей в городе Калинине.

Довольный благополучно законченным летным днем, Сергей помылся под душем и предвкушал уже встречу со своей семьей. Из Москвы поезд в Калинин был еще не скоро. Он позвал меня в комнату летного состава и предложил мне сыграть одну партию в шахматы. Я был свободен, и усевшись за стол мы начали играть. Через 10-15 минут в комнату спешно пришел Туржанский и приказал Сергею срочно испытать еще один самолет. Мы с Сергеем удивленно переглянулись. Уже кончился рабочий день. Сергей помылся под душем, переоделся, через 30 минут должен был ехать на вокзал и вдруг такое задание!

Сергей и я, вместе уговаривали Бориса Александровича отменить этот облет на понедельник, но тот уперся, и требовал сроч-

но выполнять его распоряжение. Мы все были военными и не подчиниться Сергей не мог. Оказывается облетать этот самолет приказал директор завода для ровного счета облетанных за сегодняшний день самолет.

С очень тяжелым сердцем Сергеем пришлось подчиниться. Вновь за этот день, он облачился в летный меховой комбинезон, унты, шлем.

Пойдем, проводи меня, попросил меня Сергей глухим, сдавленным голосом. Его настроение было понятным, мне было очень жаль, что сложились такие обстоятельства. Молча я оделся, и мы вместе пошли на стоянку самолетов где готовили самолет к вылету.

Уже вечерело, солнце близилось к закату. Чувствовался мороз. Небо было безоблачным. Самолет был уже готов к вылету, двигатель был разогрет, запущен. Сергей молча сел в кабину, опробовал работу двигателя. Все было в норме, двигатель хорошо выходил на полные обороты для взлета. Он дал команду убрать колодки и порулив на старт начал взлет. При наборе высоты, на высоте 50-60 метров двигатель мгновенно “обрезало”, он почти мгновенно остановился, а самолет резко теряя высоту падал по прямой. Сергей не делал заметных попыток спастись. Когда самолет упал он был еще живой, но очень тяжело дышал. Умер он не сразу. При ударе об землю, у него лопнули легкие. Все попытки не только спасти, но в какой-то мере облегчить ему последние минуты жизни результатов не дали.

Пишу эти строки, а перед моими глазами хороший, очень добрый приветливый Сережа. К сожалению, у него не проявились летные данные и воля бороться за жизнь, сделать что-то такое, наподобие тому, что проделал Иван Иванович Калинин. Всем нам было очень жаль Сергея.

Приведу третий случай из серии «ВВС страна чудес».

Для самолетов МиГ-3 главной бедой был недоведенный двигатель АМ-35А конструкции Генерального конструктора авиадвигателей Никулина А. А. И если завод его брал, то по причине, что авиадвигателей с водяным охлаждением и такой мощности у нас еще не было.

Если в летних условиях двигатель работал сносно, то в зимних условиях из-за низких температур происходило понижение температуры наружных масляных систем и приводило к сбою при максимальных оборотах на взлете.

Сам Микулин ничего не смог исправить в двигателе. На совещаниях проводимых по обсуждению возможных эффективных мер для повышения надежности работы двигателя он всегда отсутствовал, мотивируя то заболеванием, то по другим причинам.

Интересы обороны страны требовали улучшить этот двигатель. Встречая упорное нежелание создателя двигателя довести свое детища, эту работу поручили также известному конструктору авиадвигателей Климову В. Я. Ему удалось улучшить двигатель Никулина А. А. Чрезвычайно важное значение имеют технические данные двигателя: максимальная мощность и его приемистость – способность увеличивать обороты двигателя до максимальных за минимальное время.

При быстром росте оборотов двигателя говорят:

– Хорошая приемистость двигателя,
при медленном:

– Приемистость плохая.

Особенно для истребителя эта характеристика двигателя чрезвычайно важна, так как при ограниченной длине взлетной полосы самолету необходимо как можно быстрее оторваться от нее, и быть уже в воздухе в конце разбега. Это необходимо и при ведении воздушного боя.

Двигатель АМ-35А обладал плохой приемистостью, особенно в зимнее время. Для устранения этого недостатка в систему нагнетателя двигателя были установлены специальные устройства: лопатки В. И. Поликовского - Б. С. Стечкина и четырехзвенник, для управления ими. Меры эти оказались достаточно эффективными. Случаи отказов двигателей на взлете прекратились. По мере всех доработок двигателя, испытания его проводились в воздухе у нас на летно-испытательной станции.

Летчик испытатель моторостроительного завода т. И. Т. Иващенко, который в дальнейшем испытал много новых советских самолетов, проверял работу доведенного двигателя в воздухе, с установленными на самолете большим количеством самописцев в системах наддува от нагнетателя воздуха в цилиндры двигателя, топливной, и в других системах.

Однажды, совершая взлет на заводском аэродроме в сторону от завода к старому зданию аэропорта ГВФ на Ленинградском шоссе, уже на отрыве самолета от земли ощутил, что двигатель стал работать с перебоями, обороты упали, тяга резко уменьшилась. Имея

инерцию взлетной скорости Иващенко с трудом перевалил через здание аэропорта, пересек забитое транспортом Ленинградское шоссе, дотянул до уже выстроенного 4-х этажного здания, стоящего еще без отделки и плюхнулся плашмя на крышу этого дома. Колеса шасси еще не были убраны, и они пробили уже готовую крышу. Это затормозило самолет, и он остался на крыше. От удара о крышу фонарь кабины открылся, привязные ремни лопнули, Иващенко выбросило из кабины, и он чудом повис на краю крыши, зацепившись ремнями за выступающие трубы дома.

Разве это не чудеса! Какие удивительные сочетания обстоятельств! Главное, Иващенко был жив. Ему довелось героически участвовать в воздушных боях в период Великой Отечественной войны. Но не думайте, что это бесследно проходит для людей, перенесших такие случаи. Это очень тяжелое потрясение. Оно не бесследно для тех, кто был рядом на земле, кто готовил самолет к полету - техников самолета, инженеров.

На летно-испытательной станции летную группу возглавлял Борис Александрович Туржанский, Герой Советского Союза, активный участник воздушных боев на стороне Республиканской Испании в 1939-м году. Он уже не летал на боевых самолетах.



*И.Т. Иващенко, Герой Советского Союза,
летчик-испытатель 2-го класса,
подполковник*



*Борис Александрович Туржанский,
Герой Советского Союза*

Из военных летчиков испытателей на заводе принимали участие в испытаниях самолетов: старший летчик-испытатель, полковник Михаил Иванович Марцелюк, подполковник Николай Берталонович Фегервари, венгр, капитан М. И. Чистов, летчик морской авиации Сергей Николаевич Афанасьев, А. Соколов и другие. Из гражданских летчиков были И. И. Калинишин, Павел Александрович Чурилин и другие.

Все военные летчики пришли на завод из строевых частей, где выделялись летным мастерством, так как летчик-испытатель обязан был иметь особые летные качества, большой опыт летной работы, личные отличающиеся качества. Самолеты были серийные, а в критические моменты были необходимы качества летчика, не уступающие требованиям испытателя опытных, еще не запущенных в производство экспериментальных самолетов. Эти качества были решающими для утверждения кандидатуры в определении военного летчика – летчик-испытатель самолетов на заводе.

Со временем, военные заводские летчики-испытатели самолетов, теряли качества военного летчика в отношении выполнения воздушных боев, воздушных учебных стрельб, бомбометания, групповой слетанности и ориентировки на местности при полетах по маршруту. Но приобретались новые качества, специфические для испытателя – умение быстро и точно дать характеристику особенностям поведения самолета в воздухе, работе двигателя, вырабатывалась способность сохранить самолет при аварийных обстоятельствах, которую не имели многие военные летчики в строевых частях, хотя каждый знал особенности пилотирования только на самолете, на котором он постоянно летал.

Труд заводских летчиков-испытателей самолетов оплачивался очень хорошо. О них всегда проявлялась большая забота в отношении отдыха, питания, бытовых условий. Между собой они были очень дружны, относились друг к другу с большой теплотой и взаимным уважением. Все же очень опасный труд, мужество, проявляемое ими в каждом полете, объединяло их крепкой мужской дружбой.

На инженерно-технический составы летной испытательной станции ложилась большая ответственность не только за максимально возможный тщательный осмотр самолетов при предполетной подготовке, но и за выполнение каждым летчиком-испытателем полной программы испытаний.

Для примера приведу случай, когда после нескольких нелетных дней как обычно, по метеоусловиям, на стоянке скопилось много не облётанных самолетов. Когда установилась летная погода, было разрешено время на облёт самолетов, необходимое на проведение испытания, сократить с 45 до 30 минут. Летчик-испытатель Константин Коккинаки, решил побыстрее облетывать самолеты за счет упрощения испытаний с нарушением программы, без проверки работы самолетной радиостанции на двухсторонней связи с наземной станцией. Уже на взлете самолета, прижимая ларингофоны к шее (миниатюрные микрофоны), он включал самолетный передатчик, вызывая наземную радиостанцию:

– Сокол, Сокол, Сокол, я Маяк, даю настройку – раз, два, ..., пять, как Вы меня слышите?.

Услышав ответ, он тут же выключал самолетную станцию. Проверку он производил при наборе высоты, при этом качество приема было низкого качества. Но ему было достаточно только услышать ответ наземной радиостанции, а он должен был кроме связи, дать оценку качества самолета, что он сделал формально. Такой облёт самолетов мы, военпреды, не допускали. А капитан А. Соколов, умудрился как-то даже вылететь в воздух без шлемофона, имевшего наушники и ларингофоны. Конечно, он не мог ничего ни услышать, ни сказать в эфир для связи. Однако после облета, он записал в протоколе результатов летных испытаний: «Двухсторонняя радиосвязь нормальная». Анекдот, но факт такой был. Это явилось результатом спешки, которую как правило, создавало руководство завода.

В нормальных условиях облёт самолетов очень строго соблюдался по всем требованиям и летным наставлениям. Мы и в спешке не допускали их нарушений, но все же соглашались с сокращением времени на проведение испытаний. Без существенного влияния на качество контроля необходимо было входить в очень тяжелое положение завода.

Работа на легко-испытательной станции – это было не то, чего бы мне хотелось и о чем я уже рассказывал, но здесь были полеты. Пока завод выпускал двухмоторные самолеты, легкие бомбардировщики Як-4, военпреды имели возможность вылетать вторым членом экипажа.

Летчик испытатель морской авиации Чистов Николай Иванович также испытывал эти самолеты. Я с ним летал вторым членом экипажа. Это бывало в месяц не больше 10-12-ти раз, а когда

эти самолеты были сняты с производства, и завод перешел только на изготовление истребителей МиГ у меня, как и у остального военпредовского состава станции, возможность участия в облетах самолетов была исключена.

Когда в 1940-м году я прибыл на завод, на нем еще серийно изготавливали истребители И-153 Чайка.



Истребитель И-153 Чайка

В те годы, этот самолет был лучшим советским истребителем. Он был тогда еще единственным самолетом с убирающимся в полете шасси. Самолет имел форму верхнего крыла формы крыла у морской птицы чайка, и часто его называли не И-153, а просто Чайка. Он имел хорошую аэродинамическую форму. Благодаря установленному на нем мощному звездообразному двигателю типа М-62 мощностью 1000 лошадиных сил, он имел для тех лет солидную скорость — 443 км/час. Он был разработан КБ под руководством Н.Н. Поликарпова.

Кабина самолета была одноместная, открытая. Впереди летчика имелся прозрачной козырек из толстого оргстекла для защиты в полете его лица от набегающего воздушного потока, а также как пуленепробиваемая защита.

При отличных маневренных данных и исключительных возможностях ведения воздушного боя на «горизонтали», он имел малый запас скорости по «вертикали», да и вооружение его уже не удовлетворяло требованиям.

Планер самолета представлял собой полутораплан. Обшивка крыльев и фюзеляжа была матерчатая. При трубчатой ферменной

конструкции фюзеляжа он был обтянут льняной тканью — перкалью, с соответствующей водо- и влагонепроницаемой покраской. Это обеспечивало самолету большую легкость конструкции. Но, при разработке конструкции в те годы самолетов в соответствии с новыми тактико-техническими требованиями, самолеты должны были уже иметь значительно большие скорости полета, с возрастающими удельными давлениями на площадь крыла и фюзеляжа. Это в свою очередь, исключало возможность применения тканевых покрытий. Наилучшим решением было применение металлического покрытия всего самолета. До достижения сверхзвуковых скоростей, существовал только единственный металл, который применялся в авиации для обшивки самолетов — это дюраль, получаемый из алюминия с соответствующими добавками меди, марганца, кремния и железа со специальной закалкой. Полное название этот сплав получил дуралюминий, в повседневной практике его называли, называют и сейчас дюраль. Он обладает весом алюминия, твердостью почти равной стали, легко обрабатывается в производстве и с соответствующими флюсами хорошо сваривается.

В те годы, наша промышленность преодолевая вековую отсталость царской России, неимоверными усилиями форсировала развитие всей экономики.

Создавались в большом многообразии новые, ранее не существовавшие отрасли промышленности, при полной изоляции от западных высокоразвитых в промышленном отношении капиталистических стран. В стране не было специалистов в этих отраслях, и все эти трудности быстро преодолевались. Однако наша металлургия не могла еще обеспечить самолетостроение достаточным для серийного производства количеством дюраля. Поэтому часть разрабатываемых в авиационных КБ самолетов рассчитывались на изготовление фюзеляжей и крыльев из дельта-древесины. Это была многослойная фанера, пропитанная специальными лаками, например, бакелитом, сжатая после покрытия лаком под большим давлением. Дельта-древесина не горела, была абсолютно влагостойкой, прочностью не уступала стали и за счет возможности на шаблонах создавать различную форму, например фюзеляжа, путем послойной накладкой на шаблон и склеивания между собой этих слоев с соответствующей термообработкой, как это делалось на нашем заводе при изготовлении

фюзеляжа для самолетов МиГ, получали отличную в отношении аэродинамики конструкцию, не требовавшую ужесточающих конструкцию шпангоутов, стингеров, обязательных при дюралевой обшивке самолета. Из дельта-древесины изготавливали не только самолеты МиГ-1, МиГ-3, но и хорошо известные в войну истребители ЛаГГ Генерального конструктора Лавочкина С.А.

При неограниченных запасах древесины (сосны), как исходного материала для изготовления дельта-древесины, все же при возможности использования тонких дюралевых листов для обшивки самолетов, наши авиаконструкторы перешли к созданию самолетов с полностью металлической обшивкой. Металлические самолеты были значительно легче по весу. Соответственно увеличивалась грузоподъемность, а для истребителей это и увеличение маневренности.

На самолетах И-153 Чайка вначале стояло только 4 пулемета калибром 7,62 мм. Позже, произвели усиление вооружения самолета за счет установки вместо двух пулеметов двух пушек калибром 20 мм. По размерам они значительно превосходили снятые пулеметы, затылочные части пушек значительно выступали внутрь кабины самолета, которая стала еще теснее. Но сидеть летчику и управлять самолетом это не мешало, и уже на серийных самолетах это изменение было осуществлено.

Однако, если пушки вписались в кабину и удалось с помощью синхронизаторов добиться возможности вести стрельбу из пушек через вращающийся воздушный винт без его повреждения, то обнаружилось недопустимое влияние стальной массы металла пушек на показание магнитного компаса, расположенного на приборной доске самолета.

Истребитель был одноместный, штурмана в экипаже не было, ориентировку летчику нужно было осуществлять самому. Как же ориентироваться летчику в полете, определить где он находится над землей?

Основной прибор, который предназначен для помощи в этом летчику компас, давал неверные показания. Это было недопустимо.

Как бы не был опытен летчик, как бы не была ему знакома местность, над которой он летает, а без компаса летать было невоз-

можно. Военпреды потребовали от конструкторов срочно устранить влияние пушек на показание компаса.

Специалисты завода в решении этого вопроса существенно не продвинулись, а жалобы из частой непрерывно поступали. Требовались радикальные меры.

Поликарпов Н.Н., Главный конструктор самолета, на совещании по этому вопросу, сделал предложение: так как в кабине самолета невозможно установить компас, поставить его на задней кромке верхнего крыла, в вырезе для козырька кабины летчика.

Вопросы электроприборного оборудования самолетов в военпредовском аппарате замыкались на меня, поэтому на совещании решать их было доверено мне, как специалисту в этой области. Кроме того, в КБ не было специалиста в этой области, который совмещал бы работу в КБ с работой на летно-испытательной станции. Важно было иметь мнение человека, совмещающего работу на земле и летающего в воздухе.

В данном случае, при установке компаса вне кабины, не исключалась возможность в случае обледенения самолета, обледенение и смотрового окна компаса, и невидимости показаний прибора.

Всем присутствующим на совещании было хорошо известны случаи обледенения самолетов на высоте, даже в летние месяцы.

М. В. Францев поддержал мое возражение, и предложил Поликарпову все же попытаться компас из кабины не выносить.

— Михаил Васильевич, мы уже перепробовали все варианты, и ничего у нас путного не получается. Вот ваш представитель, молодой человек, против моего предложения. Я все-таки Главный конструктор, и прежде чем вносить это предложение поставить компас на «обечайке» (так называлось профессионально это место на крыле) все обдумал, за и против, и свое мнение не изменяю, — в категорической форме заявил Николай Николаевич.

— Товарищ Карт, — обратился Михаил Васильевич ко мне,

— Вы настаиваете на том, чтобы компас не выносить из кабины?

— Да, Михаил Васильевич. Мне кажется, что всё же можно найти место для компаса в кабине.

Поликарпов недовольно посмотрел на меня, покачал головой.

— Вы знаете товарищи, — сказал он, улыбаясь, мне нравится настырность товарища Карта в этом вопросе. В конце концов, он

ведь хочет улучшить наш самолет, его компоновку. Может быть поручим ему самому найти это заветное для нас всех место для компаса в кабине. Я уверен, что у него это не получится и готов побиться об заклад что он его не найдет. С него много не возьмешь, а на бутылку шампанского поспорить с ним можно, это его не разорит”.

Присутствующие весело рассмеялись, обстановка спора смягчилась. Михаил Васильевич вопросительно посмотрел на меня. Деваться мне было некуда. Мы с Поликарповым взяли за руки, подошли к Михаил Васильевичу, который и развел их.

— Хорошо, но теперь товарищу Карту нужно присутствие представителя от КБ, ему же нужна будет помощь от завода, — сказал Францев.

— Можно будет выделить для этого товарища Пахмана, — сказал Поликарпов, — мы окажем помощь в этом безнадежном деле всем, что от нас потребуется.”

— Зря Николай Николаевич, Вы сразу выбиваете у меня уверенность в успехе дела. Я прошу, не торопитесь заранее хоронить мои поиски.

— Хорошо, согласился Поликарпов, но необходимо все же ограничить время на решение этого вопроса. Думаю, что пяти дней Вам хватит? — спросил меня Поликарпов.

— Думаю, что должно хватить на поиск места, а на разработку конструкции крепления, это уже должно делать КБ.

— Ладно, — согласился Францев, — завтра с утра приступайте к этой работе.

После совещания, я мысленно обдумывал всю технологию этой работы. Делать сразу кронштейн под компас, чтобы его закрепить — бессмысленно. Нужно будет сделать массу кронштейнов в различных вариантах. Прикладывать прибор к каждому предполагаемому месту крепления руками достаточное время, чтобы оценить его эффект, не удержишь.

И вдруг, мне пришла мысль, как решить этот вопрос самым простейшим образом: нужно взять веревку, шпагат и привязывать компас к деталям, расположенным в кабине, и в каждом случае проверять влияние на него стальных деталей в кабине.

Трудность найти такое место заключалось в том, что заранее рассчитать воздействие стальных масс кабины самолета на магнитное поле Земли во взаимодействии с которым работает кар-

тушка компаса при раз личных курсах самолета относительно магнитного меридиана, задача невозможная даже при наличии ЭВМ.

Это можно было установить только опытным путем. Необходимо было только терпеливо закреплять компас в разных точках, и определять минимальное влияние на показания компаса. При этом, необходимо было перемещать подвижные стальные детали, расположенные в кабине: перезаряжать пушки, поднимать и опускать колеса шасси самолета, так как они убирались внутрь фюзеляжа под кабину и влияли на компас.

Задача, конечно была затруднена еще отказом в моральной поддержке такого корифея авиации, каким был Поликарпов Н.Н. Мне нужно было очень терпеливо, тщательно до пределов возможности, последовательно искать, еще раз искать это единственное место в кабине, равноудаленное в пространстве от влияния стальных деталей кабины и конструкции самолета.

В первый день, когда мы с Пахманом начали работу. Он был ведущим конструктором КБ сектора пилотажно-навигационных приборов. Он смеялся увидев, что я решил найти место для установки компаса с помощью шпагата, который я принес с собой.

— Да Вы что делаете? Это-то в наш век прогресса авиатехники, решать вопрос конструкции самолета с помощью веревки?

— Согласен, что очень примитивно, но посоветуйте мне пожалуйста, как найти место для компаса в кабине экспериментальным путем. Вам Володя придется на каждое предполагаемое место конструировать новый кронштейн с щитком для крепления компаса, а когда это место окажется неудачным, выбрасывать его и все начинать с начала. Я думал об этом, и лучше, чем тонкая веревка или шпагат, ничего не придумал. Я не отнимаю у Вас инициативы посоветовать что-либо лучше.

— А чего я буду ломать себе голову. Вы спорили с Николай Николаевичем, Вы и думайте. Я не уверен, что мы чего-нибудь добьемся.

— Добро! Так и поступим, как я решу. Когда я найду нужное место, Вам нужно будет организовать изготовление щитка для установки в кабине компаса, и мы его поставим на свое место, а потом проверим девиацию на всех курсах.

В течении 2-х дней, с утра до конца рабочего времени, мне на-

конец удалось найти такое место. Я попросил Пахмана срочно изготовить необходимый кронштейн с щитком в заготовительном цехе. Вскоре он был готов, и я его установил на подобранное для него место. Руководство я попросил, когда получится поиск или окончательно выяснится, что не получилось, я обо всем им доложу, а пока, чтобы меня не забрасывали вопросами.

В создавшейся обстановке этот вопрос превратился в престижный, так как заводское КБ было настроено на невозможность благоприятного его решения.

После закрепления в кабине компаса на изготовленном щитке, я все же вновь проверил возможное влияние на его показания подвижных стальных предметов. Я неоднократно перезаряжал пушки, на поднятом на “козелки” самолете, убирал и выпускал колеса шасси, заметного влияния на показания его они не оказывали.

Получив такие обнадеживающие результаты, я с большим облегчением на сердце продолжал последующий ход обязательных работ. Необходимо было еще снять девиацию компаса, составить график девиации и представить его нашему Главному военпреду М. В. Францеву и Н. Н. Поликарпову

Я опасался, что величина поправок может превысить допускаемую величину в 5 градусов.

После снятия девиации компаса, на известных нам компасных курсах с наибольшими отклонениями, самолет вновь поставили на “козелки” убирали и выпускали колеса шасси, и к моей большой радости поправки девиации не превышали $\pm 3^\circ$, что на два градуса было меньше допустимого.

Это уже была моя окончательная победа в очень трудной профессиональной, принципиальной и психологической борьбе с видными в авиации специалистами, а главное над самим Поликарповым Н.Н., недооценившим возможность противостояния его мнению со стороны молодых авиационных специалистов, представителем которых я был в данном случае.

Было затрачено на эту работу около 4-х дней, вместо 5, которые мне дал Н. Н. Поликарпов

Как мы договорились с Пахманом, только после окончательно полученного положительного результата, он доложил об этом Поликарпову, а я Францеву. Об этом сразу стало известно и в нашем представительстве, и в КБ. Меня поздравляли с успехом товарищи военпреды и работники КБ, а Начальник заводской летно-ис-

пытательной станции Медведев, находясь рядом с самолетом, все посмеивался:

– Ну, силен мужик. Самому Поликарпову нос утер! Надо же!

А мой начальник по станции Тимофей Иосифович Галкин, внимательно выслушав меня, похвалил:

– Очень хорошо, что ты все же доказал, что нет безвыходных положений. Так должен поступать настоящий инженер. Я вот наблюдаю за тобой. Ты конечно очень рад, что доказал свою правоту, я тоже рад за тебя, а вот зазнайства я что-то не вижу. Правильно. Поликарпов относительно тебя, что гора Арарат и холмик. Ему не охота была заниматься этим вопросом, но что он тебя недооценил, это тоже факт. Думаю, что ты его не огорчишь. Я его знаю хорошо. Он очень уважает и любит толковых, творческих людей и ты у него это заслужил. Как представитель военпредовских инженеров ты укрепил наш престиж перед заводскими инженерами. Все это нам приятно.

Н. Н. Поликарпов узнав об успешном решении им же поставленной передо мной задачи, пригласил меня к себе в кабинет вместе с Начальником заводской лаборатории испытаний авиаприборов и агрегатов Зайцевым, и попросил нас совместно списать четвертную девиацию на установленном мною в кабине самолета И-153 «Чайка» компасе, составить акт и оформив документально, дать необходимые рекомендации КБ для разработки чертежей с указанием места его установки в кабине самолета.

Об этом разговоре я доложил Францеву М.В., так как я не был представителем в КБ, но он дал на это согласие, и я приступил к порученной мне и Зайцеву работе.

Всю необходимую работу мы выполнили в течении недели, и таким образом, очередной, но трудно выполнимый вопрос был решен. Творческий успех захватил меня, увлек, и мечта о полетах подсознательно затихла.

А шампанское мы все же выпили в зале заводской фабрики кухни №4 на Беговой улице. Как было положено, проигравший пари Н. Н. Поликарпов, поставил перед собравшимся товарищами по работе проигранную им бутылку, которую мы с некоторым дополнением весело опорожнили общими усилиями. Главной

темой беседы была дружба и деловое содружество гражданских и военных инженеров во имя создания надежной военной авиационной техники для защиты нашей горячо любимой Родины.

Вскоре Н. Н. Поликарпов, по решению Правительства был командирован в заграничную поездку по авиационным заводам капиталистических стран. Цель поездки – ознакомление с уровнем самолетостроительной промышленности таких ведущих капиталистических стран как: Германия, Франция и другие.

Пока на заводе выпускались истребители И-153, в КБ проектировали новый истребитель, в соответствии с заданием Правительства – высотный истребитель перехватчик, для средств противовоздушной обороны (ПВО).

Конструкция, аэродинамическое решение конструкции планера, расчетные летные характеристики, задание КБ моторостроительной промышленности было разработано и практически осуществлена в самолете.

В КБ заместителем Н. Н. Поликарпова был т. Михаил Иосифович Гуревич. С отъездом Поликарпова в длительную зарубежную командировку интенсивность разработки нового самолета, называемого в КБ изделием «61» как-то, снизилась. Самолет доводили в цехе 28, куда допускались только ограниченное количество работников, тесно связанных с его изготовлением, по особому списку.

Все же отсутствие Главного конструктора самолета заметно сказывалось при решении многих вопросов в текущей работе на самолете. Как тут было не вспомнить о нем, далеко уехавшем от своего детища.

Так случилось, что мне довелось неожиданно, нежданно несколько раз встречаться с «самим» Поликарповым. Для людей, не связанных с авиацией довоенных лет, это имя ничего не значило, но для авиационников это был пионер советского самолетостроения, автор многих наших замечательных в те годы самолетов истребителей. Особенно его хорошо знали на нашем заводе. Несмотря на огромный авторитет, заслуги, обширную многогранность знаний и техническую эрудицию, он был необыкновенно скромным в общении с окружающими его людьми, начиная от рабочего сборочного цеха или механика самолета на летно-испытательной станции, до начальников цехов и начальников отделов КБ.

Панибратства у него не было. Он очень вежливо, но твердо поддерживал существующую грань между Главным конструктором и его окружением. Некоторые его даже побаивались, это относилось к мало исполнительным в работе сотрудникам, работавших безынициативно и безответственно.

Несколько забегаая вперед, могу рассказать, что уже после возвращения Н. Н. Поликарпова из заграничной командировки на завод, он узнал, что решением Правительства Главным конструктором КБ нашего завода был назначен вместо него А. И. Микоян. Таким образом он оказался не у дел, отстраненный от своего детища КБ, разрабатываемого под его руководством нового изделия б1. Конечно такая новость, надо понимать, его очень огорчила, хотя он никому об этом не высказывался.

Для возможности активно заниматься творческой конструкторской работой, ему передали опытный самолетостроительный завод, который возглавлял Герой Советского Союза т. И. В. Доронин, отличившийся в 1934 году при спасании «челюскинцев».

Завод был расположен на территории нашего завода, но имел свою дополнительную проходную.

Главным военпредом там был в те годы т. С. А. Слуцкий, с которым мы были уже хорошо знакомы по встречам в нашем представительстве на заводе. Он мне рассказал, что Николай Николаевич создал новый замечательный самолет истребитель, значительно превосходящий ранее выпущенный и распространенный в воинских частях истребитель И-16, и пригласил меня посмотреть его, на что я с большим удовольствием согласился.

Как-то в один из весенних дней 1941 года, т. Слуцкий предложил посмотреть новый самолет Н. Н. Поликарпова.

Самолет стоял в небольшом ангаре с выходом на аэродром, на летное поле. Я обратил внимание на две заметные характеристики конструкции самолета. Прежде всего это был самолет с авиадвигателем воздушного охлаждения, тут конструктор остался верен своему убеждению, что двигатель с воздушным охлаждением надежнее для военного самолета, чем с водяным. Кстати, все его самолеты имели двигатели только с воздушным охлаждением. Двигатель, установленный на самолете, был новой разработки, еще не вышедший на серийное изготовление М-71 или АШ-71, разработанный коллективом возглавляемым замечательным со-

ветским конструктором авиадвигателей т. А. Д. Швецовым. Это был наиболее мощный двигатель, который разработали в те годы в нашей промышленности. До него применяли другие двигатели отечественного производства: М-90, М-81, М-82. Фюзеляж у него был длиннее, чем у И-16, одновременно форма его была похожа на фюзеляж МиГа. Стойки шасси были заметно выше, чем у И-16.

Тонкий профиль крыльев, прекрасная аэродинамика. Расположение крыльев – верхнее «в-образное». Самолет имел мощное вооружение – три пушки ШВАК калибром 20 мм, реактивные снаряды РС-82 8шт.под крыльями, и бомбовая нагрузка до 500кг. Самолет назвали И-185.

Самолет спроектировали очень быстро, за полтора месяца, но в такой спешке ничего не выгадали. То, что выиграли в проектировании, потеряли при очень затянувшейся доводке самолета, выполненного уже в металле. При нескольких удачных вылетах на этом самолете летчиками испытателями т.т. А. И. Жуковым, П. М. Стефановским, Е. Г. Уляхиным, И. П. Еращенко самолет показал максимальную скорость 620 км/час на высоте 6150 м.

Модификация	И-185 М-90	И-185 М-71	И-185 М-?
Размах крыла (м)	9.80	9.80	9.80
Длина (м)	7.56	7.70	8.10
Высота (м)	2.50	2.50	2.50
Площадь крыла (м²)	15.53	15.53	15.53
Масса (кг) самолета пустого	2068	2654	2437
Масса (кг) самолета нормальная взлетная	2706	3500	3328
Масса (кг) самолета максимальная взлетная	3223		
Тип двигателя	1 ПД М-90	1 ПД М-71	1 ПД М-71
Мощность (л. с.)	1 x 1750	1 x 2000	1 x 2000
Максимальна скорость (км/ч.) у земли	604	556	549
Максимальна скорость (км/ч.) на высоте	701	630	615
Практическая дальность полета (км) нормальная	680	835	1050
Практическая дальность полета (км) с максимальным запасом топлива	1100	1150	1380
Скороподъемность (м/мин)	1111	961	926

Это была скорость, что и у МиГ-3 на расчетной высоте, но этот самолет набирал высоту 5000 метров, например, за 6 минут, а МиГ-3 за 10 минут. Кроме этого, И-185 оказался очень маневренным самолетом и по горизонтали и по вертикали. Такими летными данными МиГ-3 не обладал. Однако, этот самолет многообещающую свою роль не сыграл вследствие ряда неблагоприятных обстоятельств.



Советский истребитель И-185М-71

Во-первых, во время очередных испытаний известным летчиком-испытателем г. В. А. Степанченко, вследствие остановки экспериментального двигателя М-71 в воздухе, летчик погиб.

Во-вторых, началась Отечественная война. Стране срочно нужны были самолеты уже доведенные, которые можно было запустить в серийное производство. Такие самолеты уже были: Як, ЛаГГ, МиГ, которые по ходу производства все время модернизировались. Самолет И-185 г. Поликарпова требовал еще значительной доработки конструкции, на которую не было времени.

Так уж сложилась судьба такого замечательного авиационного конструктора, человека, ученого, что его самолеты новой конструкции не смогли принять активное участие в боевых действиях за нашу Советскую Родину. Позже, он много занимался педагогической деятельностью в Московском авиационном институте (МАИ) им. Серго Орджоникидзе, занимался разработкой новых реактивных самолетов, но практически осуществить свои замыслы ему не удалось. За год до победоносного окончания Великой Отечественной войны 30-го июля 1944-го года Н. Н. Поликарпова не стало.

Сейчас, вспоминая уже те далекие дни, когда мне приходилось с ним встречаться, осознаешь, как бывает в жизни не гладко даже у выдающихся общепризнанных людей. Он остался в истории советской авиации, как блестящая страница советского самолетостроения.

На всех крупных оборонных заводах, в том числе и на авиационных считалось, что секретным были только те изделия, которые изготавливались в таких цехах, как у нас на заводе цех №28, а когда оно поступало на конвейер, на поток, секретность изготавливаемого оружия сохранить было невозможно. На заводе с десятками тысяч работников, не было гарантийного ограждения от агентуры разведывательных органов недружественных нам государств.

В этом мы убедились, когда началась Великая Отечественная война. На летно-испытательной станции, механики самолетов находили на отдельных самолетах, поступавших из сборочного цеха, в трубопроводах топливной и воздушных систем куски мелко нарезанной резины, надпиленные трубки этих систем, снятые контровки и, даже гайки крепления деталей, рулей управления самолетом. Часть вредителей выловили, но всех разоблачить не удавалось, поэтому на сборке самолетов, где совершалось это вредительство, была резко повышена бдительность поэтапными проверками систем сразу после окончания монтажа трубопроводов, а также на летно-испытательной станции, особенно.

Международная обстановка в начале 1940-го года резко усложнилась. Угроза войны нарастала. Красной Армии срочно нужны были современные самолеты. Н. Н. Поликарпов был еще в командировке, а изделие 61 еле теплилось. Появилась необходимость ускорить его изготовление, и на должность Главного конструктора ОКБ завода Правительством был назначен военинженер 3-го ранга Артем Иванович Микоян, работавший в составе военного представительства на заводе.

Особо хотелось бы вспомнить заместителя Н. Н. Поликарпова. Мне приходилось с ним встречаться по делам моей работы на заводе, так как у меня бывали замечания по конструктивным решениям КБ в области электроспецоборудования, выявляемые при облетах самолетов на заводе и в строевых частях.

На меня он произвел, очень хорошее впечатление как исключительно деловой и всесторонний, знающий инженер авиаконструктор. По характеру, это был конкретный и прямолинейный собеседник, обладающий умением внимательно выслушать. Техническую мысль он схватывал на лету с быстро возникающими мыслями рационального их решения. Кроме приведенных качеств, он обладал большой скромностью.



Михаил Иосифович Гуревич

Внешне, он был похож на пожилого бухгалтера. Среднего роста, полноват, круглая голова с глубокими залысынами. Очки он носил в легкой круглой металлической оправе.

Как-то помню, я был у него на приеме, к нему пришла руководитель расчетной группы Рая, фамилию не помню, и представила ему расчетные данные на прочность шасси двухместного, с двумя двигателями самолета торпедоносца для морской авиации, проектируемого в КБ. Михаил Иосифович

вначале быстро просмотрел расчеты, потом посмотрел в конце готовую цифру и, не согласившись с ее величиной, обвел ее красным карандашом.

— Нет, Раечка! Здесь должна получиться прочность шасси около 36,5 тонн для динамического удара при посадке самолета, и рядом написал свою предполагаемую силу удара в тоннах.

Тогда еще ЭВМ в практике конструкторов не применялась, расчеты выполняли с помощью арифмометров, и тратили очень много времени на расчетные работы, поэтому произвести повторный расчет не представлялась возможность. Решили проверить результаты расчета практически на испытаниях.

Когда произвели испытания на прочность шасси готового экспериментального самолета на специальном стенде в помещении сборочного цеха на, оказалось, что усилие, при котором удалось сломать шасси, почти точно совпали со значением, которое интуитивно поставил в расчете т. Гуревич. Искусство предвидеть прочность конструкции, это редкий дар, поэтому после полученных результатов испытаний все присутствующие товарищи, связанные с этими испытаниями, горячо поздравляли Михаила Иосифовича с его удачей, признавая его редкий талант.

Артем Иванович входил во все тонкости работы Главного конструктора, а пока шло время т. М. И. Гуревич являлся фактически Главным конструктором так, как только он мог решать все вопросы разработки самолета, координировать работу всего КБ. Поэто-

му, самолеты этого КБ и назывались МиГ - Микоян и Гуревич.

Уже в 1941-м году самолеты, выпускаемые заводом, были только МиГи.

Что касается двухместного самолета в варианте торпедоносца, разрабатываемого параллельно МиГу, то вскоре эти работы были прекращены.

Как показала в дальнейшем жизнь, судьба самолета МиГ-3 оказалась несчастливой.

Когда решался вопрос о разработке этого самолета, ставилась задача – иметь современный самолет истребитель для борьбы с бомбардировщиками противника, которые по целому ряду тактических соображений должны были наносить удары по цели с больших высот: 6-9 тысяч метров. Для их встречи нужен был истребитель, обладавший высотными данными. Исходя из этих соображений, был спроектирован и изготовлен самолет МиГ-3. Надо отметить, что было КБ задано, то оно с блеском выполнило. На больших высотах самолета равного МиГу в мире тогда не было. Горе было тем вражеским самолетам бомбардировщикам, которых встречали советские МиГи, на больших высотах.

Однако, в результате того, что в начале Великой Отечественной войны у нас не было еще в достаточном количестве современных самолетов истребителей, самолеты МиГ-3, которые уже выпускались серийно, вынуждены были применять не по его назначению – высотный перехватчик, а как многоцелевой истребитель, который должен был участвовать в воздушных боях и на высоте, и на малых и средних высотах.

Конечно, имея тяжелый деревянный фюзеляж и крылья самолета из дельта-древесины, а также двигатель, который был рассчитан для больших высот, он в боях был плохо управляем, недостаточно маневренным, и, как следствие этого, значительно уступал в то время легким, маневренным самолетам противника типа Ме-109.

В результате практического военного применения самолетов в воздушных боях с самолетами противника обнаружилось, что эти бои в основном выполнялись на средних высотах 3-4 тысячи метров и на малых высотах в пределах 500-1000 метров, на которых самолет МиГ-3 значительно уступал самолету Ме-109.

Обнаружилась необходимость иметь истребители с полетами

в широком диапазоне высот и скоростей. Это было очень быстро учтено нашими выдающимися советскими авиаконструкторами т. т. Я. С. Яковлевым и С. А. Лавочкиным. Самолеты Як-3 и Як-9 различных модификаций, а также истребители ЛаГГ-3, Ла-5, также различных модификаций, получили в период Отечественной войны наибольшее распространение в частях ВВС Красной Армии.

Весной 1941-го года, накануне войны, на заводе круглосуточно, непрерывно трудился огромный коллектив. Рабочий ритм, стабилизированный процессом производства ничем не нарушался.

Работая на летно-испытательной станции, находясь большую часть своего рабочего времени на аэродроме, присутствуя при подготовке поступавших на станцию самолетов из сборочного цеха и при их облете летным составом, я уже много знал о всех положительных и отрицательных качествах самолетов МиГ.

Летчики испытатели так же знали их уже хорошо, изучили особенности их поведения в воздухе, кроме воздушного боя, которые они не проводили. На основании уже накопленного опыта, была составлена инструкция и наставление летному составу строевых частей по выполнению полетов на самолетах МиГ-3.

Однако, у этих самолетов была еще неизведанная область их поведения при возможном входе в одну из фигур высшего пилотажа – «штопор». Это обязательно нужно было проверить в воздухе. Не менее важным было знать способность самолета выходить из «штопора» и требуемые действия летчика, чтобы вывести самолет из этого положения, чтобы перейти в нормальный горизонтальный полет.

Все это необходимо было испытать только в воздухе летчиком-испытателем на самолете серийного изготовления.

Такого типа испытания относились к разряду наиболее сложных и опасных. Никто не мог определенно сказать, как себя поведет самолет в воздухе. Из большого опыта работы в авиации были случаи, когда самолет вводимый специально летчиком в фигуру «штопор», сам, без участия летчика выходил из этой фигуры пилотажа, и его невозможно было удержать в «штопоре». Наоборот, бывали случаи, когда самолет введенный в «штопор» никакими усилиями летчика из него не выходил в процессе падения высоты и близости земли, летчик был вынужден покинуть самолет поль-

зуюсь парашютом. Бывали случаи, что летчик прижатый огромной силой ускорения, не мог ее преодолеть и погибал вместе с самолетом. Кроме этого, при падении самолета «штопором» конструкция самолета испытывает огромные нагрузки при которых бывали случаи, когда обламывались узлы крепления крыльев, рулей управления и другие поломки.

Ввиду такой сложности проведения испытания самолета на «штопор», оно поручалось только самым опытными, не теряющимся в воздухе при любой критической обстановке, которая может сложиться в воздухе. Такие испытания истребителей, на нашем заводе, поручались летчику испытателю т. А. И. Жукову, который не занимался испытанием серийных самолет.

Он был один из старейших в те годы известных советских летчиков. Уже в 1927-м году на авиетке — маломощном (двигатель мощностью 18 л. с.) самолете типа Буревестник С-4, он совершил два рекордных для этого класса самолетов полета: по скорости — 140 км/час и по высоте — 5500 метров.

Внешне он выглядел совершенно не похожим на летчика испытателя — представителя необычно мужественных людей.

Он всегда был одет необыкновенно просто, особенно зимой. Среднего роста, худощавый. На голове старая меховая заячья ушанка, потертая, заношенная кожаная куртка, старенькие черные брюки, пропущенные в грубые серые валенки, у которых головки были закрыты резиновым покрытием, как это делали дворники Москвы и Ленинграда.

Про его сдержанность в денежных затратах, о которой знали многие, кто с ним работал, рассказывали много анекдотичных случаев. Однако, несмотря на эти не украшавшие его черты, он был очень опытным и искусным испытателем самолет.

*Летчик-испытатель 1-го класса
Жуков Александр Иванович*



Любые предстоящие испытания он выполнял после методически продуманной технологии, кропотливой подготовки на земле, которую я всегда оправдывал. Например, испытание МиГа на «штопор», он проводил так: он потребовал, чтобы выделенный ему для испытания серийный самолет был предварительно испытан в воздухе летчиком-испытателем завода. При хорошем отзыве о самолете, он потребовал проверить все его узлы крепления крыльев к центроплану на специальной рентгеновской установке.

Также тщательно проверялось управление самолетом, работа двигателей, работа всех систем самолета.

Одновременно, была тщательно разработана вся технология проведения испытания: высота, на которой должен был быть введен самолет в «штопор», скорость самолета в момент начала «штопора», обороты двигателя, углы отклонения рулей управления самолетом, количество витков в нарастающем количестве в каждом последующем вылете, примерное отклонение рулей при выводе самолета из «штопора», режим работы двигателя при выводе самолета из «штопора» и т.п.

Вся подготовка самолета и летчика к испытанию заняла около месяца. Наконец, был назначен день проведения испытаний.

Вначале планировалось сделать не более 2-3 витков «штопора». При положительных результатах, сесть на аэродром, самолет вновь осмотреть, особенно в ответственных узлах, и при отсутствии заметных деформаций, продолжать испытание, постепенно доводя в конце испытаний до 8 - 9 витков «штопора». Все испытания прошли хорошо, ничего неожиданного не произошло. Однако, испытания показали, что для увеличения эффективности действия рулей, необходимо было несколько изменить соотношение площадей стабилизатора (хвостового оперения) и руля высоты. Эта доработка была выполнена на самолетах следующих серий.

Эффективность этой доработки проверял в воздухе уже тогда известный летчик-испытатель подполковник т. П. М. Стефановский

Как показали испытания, самолет МиГ-3 в штопор входил

вяло, как бы неохотно, но подчинялся действию рулей, управляемых летчиком, а выходил из «штопора» легко, словно поплавок на воде. Это считалось очень хорошим качеством самолета. Это качество было особенно важным для молодого летного состава, так как специально летчики самолет в «штопор» не вводят, кроме случаев демонстрации высшего пилотажа. В «штопор» может свалиться самолет при ведении воздушного боя, помимо желания летчика. В таких случаях говорят: самолет сорвался в «штопор». Поэтому очень важно было, что уж если это случилось, то летчик должен был уметь вывести его из этого положения.

В период службы на Заводе, я изобрел два прибора для авиации. Один из них: Индикатор режимов работы двигателей и второй прибор — Указатель глиссады самолета.

В металле эти приборы не сделали, так как это можно было выполнить только на авиаприборостроительных предприятиях. Я выполнил разработку кинематики этих приборов, привел все необходимые расчеты, сделал подробные чертежи и представил их в Комитет по изобретениям в 1941 году, в мае месяце.

Сущность Индикатора режимов двигателя заключалась в том, что на современных самолетах, особенно имеющих два и более двигателей, на приборных досках перед летчиком располагается очень много приборов контроля работы двигателя: манометры, термометры, тахометры. Такие же приборы систем топлива, воздуха, гидросистем, масляных и т.п.

Управляя самолетом, летчику нет необходимости считывать показания каждого прибора винтомоторной группы, так как это отвлекает и рассредоточивает экипаж от управления самолетом.

Опытный летный состав знает где должно быть показание стрелки на шкале прибора при нормальной работе двигателя, в минимальном или в максимально допустимом режиме, а промежуточные значения летчику не нужны.

Кроме этого, от каждого прибора в кабину от датчика идет проводка, а когда приборов много, то это уже получается солидный жгут большого диаметра. Мне пришла мысль, чувствительные элементы приборов, размещенные в корпусах каждого на приборной доске, поместить в специальной кассете, поближе к своим датчикам. От кассеты провести по два провода к индикатору-сиг-

нализатору максимума и минимума значений. На приборной доске каждый режим имел две лампочки световой сигнализации: зеленая — режим в норме, красная — превышение максимума.

Второй прибор относился к пилотажной области. Посадка самолета на аэродром, один из самых ответственных моментов пилотирования самолетом. Самолет необходимо не только посадить на полосу мягко, но и в определенное место, иначе при значительной посадочной скорости самолета, при пробеге самолета после посадки может не хватить длины полосы и самолет может на ее конце выкатиться на грунт, это очень опасно для самолета и для людей находящихся в нем. Учитывая это, летчики долго тренируются сажать самолет в районе выложенного на земле либо полотнищами белого цвета в виде большой буквы Т, либо в ночных условиях, выложена эта буква фонарями или электролампочками. Что бы посадить самолет около выложенной буквы Т, летчик должен знать с какой высоты он должен заходить на посадку, с какого расстояния он должен убирать обороты двигателей, чтобы уменьшить скорость самолета, и постепенно уменьшать высоту полета. Причем, если самолет с пассажирами, то скорость снижения не должна превышать 1,5 - 1,8 м/сек., в противном случае, у нетренированных людей будет происходить явление “закладывание” ушей. Это проявляется в появлении давления на барабанную перегородку ушей и появляются боли.

Вот, в таком режиме - уменьшенные обороты двигателей, плавное снижение высоты и постепенное выравнивание самолета вплоть до касания земли, осуществляется по невидимой кривой планирования самолета, называемой в авиации “глиссадой”.

Зрительно для летчика она не существует, и приборов, показывающих ее положение, не было. Как я уже говорил, практическое выполнение посадки самолета по глиссаде, вырабатывается у летного состава большим количеством взлетов и посадок при вывозных, тренировочных полетах на определенном типе самолета.

Каждый тип самолета, исходя из его летных данных, веса, посадочной скорости, имеет свою глиссаду. Как правило, у больших самолетов она растянута по горизонту, заход на посадку начинается за несколько километров от аэродрома, у самолетов скоростных, особенно у сверхзвуковых, она очень короткая и крутая.

Скомбинировав механизмы двух известных приборов: указателя скорости и высотомера, мне удалось сконструировать механизм передвижения точки — стрелки, в прямоугольной системе координат по высоте и скорости.

До начала Великой Отечественной войны я так и не получил окончательного ответа из Комитета по изобретениям.

Однако, на заводе осуществили мою идею в самописце, который начали применять довольно успешно при исследованиях режимов полета отдельных самолетов.

Как работнику военпредовского аппарата на заводе на лётно-испытательной станции, мне приходилось разбираться в поступающих жалобах из частей по поводу появляющихся дефектов на изготовленных заводом самолетах. Мы детально вникали в сущность каждого дефекта, тщательно все проверяли, и при установлении причин их возникновения по конструктивным или по производственным причинам, немедленно принимали меры к их устранению.

Бывали жалобы и по причинам недостаточно грамотной эксплуатации. Это нас не удивляло, так как самолеты только начали поступать на вооружение в строевые части.

Учитывая новизну самолета на завод приезжали группы лётного и технического составов для изучения и вывозки лётного состава на нашем аэродроме.

Бывали жалобы и серьезные, которые были допущены в процессе проектирования, а также были обнаружены при контроле со стороны нас, военпредов. В основном жалобы поступали на плохую работу двигателей, о чем я уже Вам рассказывал. Все-таки двигатель полностью довели, и жалобы на него прекратились.

Однажды пришло сообщение о случае отказа кислородного оборудования самолета, когда выполнялся полет на высоте 10 000 метров. Я занялся выяснением причины этого случая. Оказалось, что на исправной медной, никелированной трубке подачи кислорода к кислородному прибору самолета, образовалась трещина на полдиаметра трубки, это привело к быстрому расходу запаса кислорода в баллоне, и летчику едва хватило его, чтобы спуститься до высоты 4000 метров, когда кислород уже не нужен.

Заводская лаборатория после анализа причин этого дефекта ответ дать не смогла. У них было несколько доводов. Один из них,

в котором они были уверены, это некачественный материал меди трубки, - много серных примесей, что придало металлу его хрупкость.

Мне пришлось заняться разбором этого дефекта самому, так как у меня возникло сомнение в доводах лаборатории. Поэтому нужно было самому все посмотреть, прежде чем обращаться с претензией к заводу изготовителю медных трубок.

Я внимательно осмотрел торец сломанной трубки и обнаружил образовавшуюся крупную кристаллическую решетку меди. Это проявление мне уже было знакомо в медных трубках, когда я еще работал слесарем и токарем по металлу. Я знал, что медная проволока или трубка, если ее зажать в одном месте, а соседнюю часть многократно гнуть в стороны до 90° , то она упрочняется вследствие изменения ее структуры и фазового состава в процессе пластической деформации, нагревается как все металлы, становится очень хрупкой и твердой в месте перегиба, и наконец, ломается, а торец в изломе имеет кристаллическую структуру. Это явление называется нагартовкой (наклепом) металла.

Совершенно было очевидным, что в данном случае, проявилось это свойство металла. Возник вопрос, где и как создаются условия для нагартовывания медной трубки? Это необходимо было выяснить. Внимательно осмотрев монтаж кислородного трубопровода от кислородного баллона до прибора в кабине летчика, я обнаружил, что одним концом он закреплен к штуцеру кислородного баллона, потом на пути к кислородному прибору, крепится хомутами к внутренней поверхности обшивки самолета, и на линии приборной доски был загнут к кислородному прибору типа КПА-3 бис, установленному под приборной доской.

Таким образом, на всей протяженности монтажа трубопровода длиной около 1,5 метра, он крепился к элементам самолета в трех точках, имеющих разные частоты и амплитуды колебаний. Наибольшая амплитуда колебаний была у фюзеляжа из дельта-древесины. По моему твердому убеждению, в те дни, причиной излома была только разность в амплитудах и частотах колебаний в точках крепления трубопроводов при работе двигателя в полете. Некоторые товарищи со мной согласились, но потребовали провести еще испытания в воздухе, против которых я категорически возражал. Достаточно подробные испытания можно было провести в лаборатории на стенде, где можно было не только

имитировать вибрации на самолете, но и измерить их. Предложение было убедительно, и мы провели их в лаборатории, при которых полностью подтвердились мои предположения.

Для проведения этих испытаний мне пришлось за помощью обратиться к Михаилу Иосифовичу Гуревичу, который согласился с моими доводами и дал соответствующее указание. Согласился с ними и Михаил Васильевич Францев. Результаты испытания послужили основанием для изменения монтажной схемы расположения трубопроводов системы на самолете.

После ее переделки случаи облома трубок системы прекратились. Постепенно, интересы завода и инженеров военпредов объединились. Мы сообща доводили выпускаемые самолеты до возможно лучших показателей, от чего выигрывались интересы обороны страны, выпуская надежные самолеты.

Таким образом, за год пребывания на заводе я полностью вошел в курс своей работы. Она оказалась достаточно интересной, и я полностью втянулся в трудовой ритм работы не только военпредов, но и работы завода и КБ.

Нередко, после облета самолета с Николаем Чистовым, я приходил в КБ, делился своими наблюдениями работы электроспецоборудования самолета в воздухе, предлагал иные инженерные конструктивные решения в компоновке приборов на самолете, и нередко они с благодарностью ими принимались и практически воплощались на последующих сериях.

Большой объем знаний, полученный в институте, практический опыт моей работы кузнецом, слесарем, токарем, занятием радиолюбительством, с индивидуальной склонностью к конструированию, рационализации, позволяли мне с пользой делу, посылно вкладывать свою долю — готовить оружие для обороны страны.

По инициативе заместителя Главного военпреда на нашем заводе военинженера 1-го ранга т. Гусева, был поднят вопрос о создании авиаконструкторского бюро, укомплектованного ведущими инженерами военного представительства.

Свое мнение он аргументировал тем, что стечением обстоятельств, среди военных инженеров на заводе сконцентрировалось много очень грамотных, творческих, опытных инженеров, выпускников военных академий, которые подготавливали инженерный состав на более высоком уровне, чем гражданские

авиационные ВУЗы. Получалось так, что почти непрерывно ВВС передавали авиапромышленности своих инженеров. Для страны это было общее дело, но Академии готовили кадры для ВВС, почему же их все время отдавать промышленности?

Командование ВВС Красной Армии после тщательного изучения этого предложения одобрило его, и внесло предложение в Правительство о создании КБ в составе только ведущих военных авиационных инженеров.

За моей активной творческой деятельностью на заводе наблюдали в Управлении Авиации, о чем я не знал. Как-то мне сказали, что это еще не официально, но возможен мой перевод в НИИ морской авиации, куда я все время рвался. Хотя я совершенно случайно узнал, что в проект создания военного КБ меня включили как Начальника Отдела проектирования электроспецоборудования самолетов, я все же ушел бы в НИИ, чтобы летать. А пока это все было только в проектах и в возможной перспективе. Реальная жизнь заполнила каждый прожитый мною день многими заботами и делами. Мне приходилось проводить много занятий не только с приезжающими на завод группами по изучению самолетов летчиков и инженеров, но и со студентами и дипломантами МАИ, проходивших на заводе свою практику. Нередко меня приглашали на заседания секции по электроспецоборудованию в НИИ ВВС.

Мне приходилось участвовать в обсуждении самолетов: Пе-2 Главного конструктора т. В. М. Петлякова, самолета Ил-2 Главного конструктора т. С. В. Ильюшина

Интересно, что если самолет Пе-2 сразу пошел в серийное изготовление, то самолет Ил-2, который начали делать в 1939-м году, задерживали в серийном изготовлении из-за якобы высоких температур в кабине летчика, поскольку он был почти весь закрыт броней.

Почти год он испытывался на нашем аэродроме. Кабина и центроплан его были обклеены черными ленточками, так как было необходимо конструкторам проверить степень обтекания воздухом самолета в полете. Поведение ленточек снималось кинокамерой, и по съемке изучалось это обтекание.

Только практическое применение этого самолета в военных действиях в период начавшейся Великой Отечественной войны,

открыло широкую зеленую улицу для этого, как подтвердилось войной, прекрасного, легендарного труженика войны, о котором наши авиастроители могут говорить с гордостью за советскую авиацию.

Партийные организации военпредов и партком завода были тесно связаны между собой в проведении пропагандистской работы среди тружеников завода. Мне было дано партийное поручение — проводить беседы с рабочими завода проживающими в барачных помещениях — общежитиях.

Беседы я проводил вечером после работы. На них всегда собиралось много народа. В большинстве это были приезжие сельские жители, не имевшие до приезда в Москву профессии заводских рабочих. Ремеслу их обучали на нашем заводе. Много среди них было семейных, которые работали на заводе всей семьей.

Завод осуществлял жилищное строительство довольно интенсивно для тех лет. Был построен один большой 9-ти этажный дом на Беговой улице, рядом с заводом. Второй дом уже был построен рядом с первым, но еще не был готов к заселению, ввиду незаконченных отделочных работ. Многие рабочие из проживавших в бараках были уже включены в списки на получение ордеров на квартиры во втором доме.

Твердое и неуклонное выполнение очередности в получении квартир, и довольно недолгое пребывание в очереди, создавало мне, как агитатору, благодатную почву для пропаганды политики партии, и находило одобрение этих людей и доверие к нашим руководителям страны. А для нового пополнения рабочего класса это значило многое. Они все работали добросовестно и со старанием.

Заработки рабочих на заводе были хорошие, как на большинстве заводов оборонной промышленности.

В те годы в Москве было очень хорошо со снабжением продуктами питания.

Из года в год увеличивалось количество добротных товаров широкого потребления. Если затруднительно было приобрести одежду, обувь, белье, выполненные по моде, то для повседневной носки, эти товары приобрести было легко. В те годы советские труженики работали с большим энтузиазмом. Выпускаемая продукция не требовала подчеркивания её качества. Все, что вы-

пускалось на наших заводах и фабриках, было качественное и добротное. В психологии советских людей сороковых годов не укладывалось в понятия, как это можно выпускать бракованную продукцию.

Но жилья было еще мало. Многие жили в стесненных условиях: по 4-5 человек в комнате 20-25 метров, в коммунальных квартирах. Бывали случаи стычек на общих кухнях, всякое бывало, но в основном, советские люди жили очень дружно, уважительно друг к другу и весело.

В многонациональной стране, было удивительное для многих иностранцев, посещавших нашу страну, интернациональное братство между народами страны. Ни в одной из союзных республик не подчеркивалось национальная исключительность коренного населения по отношению к проживавшим в республике народам других республик.

Случаи обмана, обвеса, обчета в магазинах мы никогда нигде не встречами и не слышали. Конечно, отдельные случаи выявления жуликов были, но это было явление совершенно не типичным. А случаи взяток мы знали только по пьесам Островского или Грибоедова.

Самоотверженное, героическое участие советских людей в событиях периода Великой Отечественной войны явилось испытанием достигнутого в трудных условиях и лишениях высокого морального уровня советских людей, не отдельных героических личностей, а массового, присущего подавляющему большинству гражданам страны!

Советские люди сороковых годов с небывалым в истории человечества мужеством, достойно выдержали это испытание!

Жили мы не все одинаково, но зависть, желание приобрести побольше, подороже, иметь что-то исключительное, было только у некоторых. Но такие устремления отдельных людей осуждали, они не были популярны.

При распределении квартир среди военпредов, была выделена комната и мне в 3-х комнатной квартире, в готовящемся к сдаче для заселения доме по Беговой улице дом 22.

Отец мой в свой отпуск с мамой собрались поехать Ташкент к своим сестрам и их детям. Когда они проезжали через Москву, по дороге в Ташкент, они остановились у меня в номере в гостинице.

Администрацию гостиницы я предупредил о их проживании на несколько дней и получил разрешение, знали об их приезде мои друзья-дежурные по коридору: тети Варя, Соня и Катя, которые их встретили очень хорошо.

Жили родители у меня три дня. Я взял отгул за работу в выходные дни, и полностью их посвятил им. Как они, мои дорогие, были рады, особенно радостное настроение было у мамы. Ведь они никогда не были в Москве. Отец был рад не менее мамы, но радость он проявлял сдержаннее.

Я достал билеты в Большой театр на два спектакля. Они у нас были музыкально образованные люди, поэтому послушать наших знаменитых певцов и певиц для них был праздник особенный!

Все было очень хорошо. Однако, изредка отец бывал задумчив и серьезен. Я это сразу заметил, но сначала не принимал во внимание.

— Отец, что-то ты о чем-то беспокоишься, что тебя тревожит?

— Ты знаешь сыночек, был я на наших крымских сельских полях с Черномордиком. Ездили мы в колхозы по контрактации колхозных посевов. Мы оба были удивлены потрясающим урожаем хлеба! Ты знаешь, такие урожаи мы не видели многие годы.

По старинным народным приметам, это признак войны! Будет война сыночек! Ты же знаешь, весь запад сейчас покрыт дымом войны. Гитлер захватил почти всю Европу, он будет воевать с нами!

— Да ты что, папочка, ведь мы подписали с ним пакт о ненападении, заключили торговый договор на торговлю хлебом, они дадут нам станки. Не волнуйся, все обойдется и пожалуйста, не думай об этом, отдыхайте с мамой, и будь веселей.

— Дай бог, чтобы все обошлось. Может быть, я по своим годам уже стал немного верить в приметы, но помню и мой отец, твой дед, всегда говорил, что такие тучные хлеба — это к войне и это оправдывалось. И я помню первую мировую войну — тоже так было. Наш род, по моей линии, были хлебопашцы. Рад буду, если этот раз будет не так!

Через три дня я их проводил в Ташкент, где их ждали с большой радостью, так как они не виделись тринадцать лет. Не знал я тогда, что больше своих родителей никогда уже не увижу. Что в моей памяти останутся навсегда их дорогие счастливые лица!

Через несколько дней мне вручили, наконец, ордер на комнату 18 кв. метров. Была дана возможность посмотреть эту комнату. Очень хорошая была квартира. Большая прихожая, все удобства современной квартиры, паркетные полы. В доме был лифт. В этой квартире, на остальные две комнаты был выдан ордер заводскому работнику. Пока я еще не знал своих будущих соседей по квартире.

На первое время проживания в теперь по-настоящему своей комнате, нужно было приобрести минимум мебели.

В те годы, в Светском Союзе импортной мебели не было. Вся мебель была в магазинах только отечественного производства. Купить её, например, в Москве было не сложно, так как массового строительства жилья, какое началось в послевоенное время, не было, спрос на нее был невелик, поэтому можно было спокойно выбрать и купить все, что было мне необходимо. Тогда большими гарнитурами мебель не продавалась.

Соответственно своим материальным возможностям я уже окончательно определил, что буду покупать.

В общем, я уже считал себя москвичом, собственником комнаты, впервые в моей жизни, собственного дома.

Однако, все мои такие приятные планы не сбылись!

Глава третья

НАШЕСТВИЕ ВРАГА

В воскресный день 22-го июня 1941-го года фашистская Германия напала на нашу Родину!

То, чего весь советский народ не хотел, случилось! Я хорошо помню этот трагический солнечный летний день в Москве.

Это трагическое известие застало меня утром во время бритья. Полный радости и предвкушая предстоящие встречи в выходной день со знакомыми, находясь в комнате, залитой лучами утреннего солнца, я был в отличном настроении.

Тихо работал радиоприемник, через дверь в коридор доносились приглушенные звуки проходивших мимо людей, разговоры.

И вдруг, запомнившееся на всю жизнь это страшное, опустошающее сообщение о начале войны, нашествия полчищ фашистских войск, вторгшихся на просторы Родины! Некоторое время до моего сознания не доходило значение этого бедствия. Увеличив громкость приемника, я услышал повторное сообщение о начале войны с Германией.

Быстро одевшись в военную форму, не позавтракав, я закрыл номер и вышел в коридор. Там меня встретила плачущая тётя Варя.

— Ой сыночек, да что же это будет? Горе то ведь какое! Ой какое горе! Ведь фашисты, ой, какие сильные. Одолеть ли нам их? А ты куда?

— К себе в часть, тетя Варя. Да что Вы плачете-то зря. Ну что ж, ничего не поделаешь. Мы их к себе не приглашали. Придется воевать, — отвечал я ей на ходу, быстро сбегая вниз по ступенькам лестницы.

По всей гостинице началось усиленное движение. В выходной день многие в гостинице еще спали, но большинство военных быстро, как и я, покидали гостиницу.

Я вскочил в трамвай, доехал до стадиона и вошел в наше военное представительство. Все были сосредоточенными, хмурыми, обменивались впечатлениями сообщения Информбюро о налетах бомбардировочной авиации фашистов на приграничные западные советские территории, гарнизонов Севастополя, Киева и другие города.

Вскоре явились все товарищи военной приемки. М. В. Францев предложил нам ждать распоряжений из управления ВВС Красной Армии, а пока, кто не успел поесть, быстро прошли в столовую позавтракать. Никто не знал, какие будут сверху указания.

Наконец, сверху поступило распоряжение. Выходной отменяется. Всем быть на своих служебных местах и принимать готовые самолеты. До особого распоряжения казарменное положение не вводится. Всем выехать в 14.00 в Управление Авиации и получить личное оружие.

Нам объявили, что длительность рабочего дня по обстоятельствам. Отпуска отменили, а тех, кто был в отпуске срочно вызвали.

Выехали в Управление и мы, представители морской авиации. Там было довольно суетливо. Нас там встретили довольно сухо, подчеркивая, что им не до нас. На наши заявки в получении личного оружия нам отказали, ссылаясь на его отсутствие в Наркомате ВМФ.

Мы немного потоптались там по коридорам, кое с кем поговорили, и, видя нашу ненужность, вернулись к себе на завод и разошлись по своим рабочим местам.

По сообщениям радио было всем известно, что Красная Армия ожесточенно отбивается на границах от нападающего силами огромных воинских соединений пехотных, танковых и военно-воздушных сил врага.

Речи по радио Сталина, Молотова, произвели глубочайшее

впечатление. Выступление наших руководителей помогло более глубоко понять опасность, которая повисла над советской страной, но она не ввергла никого в панический страх перед врагом, наоборот, советские люди теснее сомкнули свои ряды в единый монолит, понимая, что не может быть никакой речи, чтобы погибла Советская власть, власть народа! Уступить врагу было равносильно рабству под пятой фашистских палачей и убийц! Все понимали, что враг очень опасен и очень силен в военном отношении. Он обладает самой оснащенной военной техникой армией в мире, имеющей уже значительный опыт военных действий в Европе, ослепленной и отравленной фашистской идеологией мирового господства.

Коммунистическая партия неоднократно предупреждала советский народ о возможном нападении фашистской Германии на нашу Родину.

Советский народ это хорошо понимал, и самоотверженно укреплял своим трудом экономику страны и вооруженные силы.

Получив в наследство от царского режима разрушенную первой мировой войной экономику страны, которая еще до нее была в чрезвычайно отсталом состоянии по сравнению с многими европейскими странами, коммунисты сумели поднять основную массу трудящихся страны на борьбу за восстановление экономики страны.

Несмотря на голод, холод, многочисленные походы интервентов, контрреволюционных войск белогвардейцев и всевозможных банд, сформировавшихся на значительной территории страны, Партия смогла организовать рабочих, крестьян, представителей интеллигенции на героическую борьбу с этими вражескими силами. После победоносного завершения революции, в стране удалось залечить глубокие раны, нанесенные ей в результате первой мировой и гражданской войн, восстановить разрушенную экономику страны, ликвидировать голод и лишения. В деревне земля начала кормить людей. По всей стране люди смогли, наконец, сделать передышку от стольких лет глубоких потрясений, выпавших на одно поколение. Советская власть уже была принята огромным количеством людей, и она глубоко пустила свои корни в народные массы страны. Они ее приняли, доверяли и берегли как в городе, так и в деревне.

Были разработаны пятилетние планы восстановления и развития народного хозяйства. Началось выполнение наших пятилетних планов. С 1928 по 1932 годы - первая пятилетка, с 1933 по 1938 годы – вторая пятилетка и, с 1939 года, страна уже осуществляла третью пятилетку.

Наша экономика и промышленность, сделавшие к этому времени гигантские шаги в области технического прогресса, создала много ранее не существовавших в стране отраслей промышленности, связанных с оборонным потенциалом: авиационную, автомобильную, станкостроительную, моторостроительную, приборостроения, оптическую и др.

Уже в начале третьей пятилетки страна располагала огромным количеством высококвалифицированных рабочих, техников, инженеров, ученых с мировыми именами. Наша наука уже в те годы имела огромные достижения во всех областях знаний, о которых было известно всей мировой науке.

Наши ученые, конструкторы, инженеры и рабочие оборонной промышленности в предвоенный период, по решению партии и правительства о срочном перевооружении Красной Армии и Военно-морского флота, создали новые виды вооружения не только равные, но порой превосходящее по своим тактико-техническим данным оружие фашистских войск. Это были фронтовые самолеты штурмовики Ил-2, истребители Як-3, позже - Як-9, фронтовые бомбардировщики ДБ-3Ф (Ил-4), Ту-2. Знаменитые танки Т-34, не менее знаменитые батареи реактивных снарядов, названные на фронте “Катюшами”, противотанковые ружья ПТР и др.

Однако, мы не могли конкурировать с фашистской Германией в создании мощных вооруженных сил. Главная цель нашего народа была мирное построение социалистического государства. И оборонные мероприятия были необходимы в условиях сложившейся политической обстановки.

Если фашистская армия Германии, напавшая на Советский Союз, была полностью отмобилизована для ведения войны в огромном масштабе, захватывая страны Западной Европы, и ее военная машина была на полном ходу, то Советский Союз, имея превосходные образцы новейшего оружия не мог к этому времени перевооружить им свои вооруженные силы, у нас его просто

было еще очень мало, еще образцы этого оружия были не поставили на серийное изготовление.

Нужно было, во что бы то стало оттянуть время неизбежного военного столкновения с фашистской Германией. Руководству страной это было понятно, и ему удалось навязать Гитлеру договор о ненападении, однако он оказался коварнее, чем от него ожидали, и враг без объявления войны вторгся на священную для советских людей землю Советского Союза.

Уже в послевоенный период, ряд советских общественных деятелей старались установить причины крупных военных неудач Красной Армии в первые годы войны, и объяснили это субъективными влияниями на организацию необходимого отпора врагу.

Как активный участник Великой Отечественной войны с начала и до победоносного её завершения я, как и многие участники войны объяснял это тем, что видели ежедневно: мы были слабее врага в военном отношении и задержать его на границе не смогли, несмотря на героические самоотверженные оборонительные бои.

Мы были слабее врага не только в качестве и количестве имеющегося в частях оружия, мы имели в те годы командиров не только в строевых частях, но и в штабах, не имевших опыта руководства войсками в боевых условиях современной войны. Да и где его было иметь? Опыт военных действий полученный в навязанных стране конфликтах на КВЖД, в событиях на Халкин - Голе, на озере Хасан или в кратковременной войне с белофиннами в 1939 г., был слишком мелкомасштабным по сравнению с навалившимся на Красную Армию врагом численностью до 260-ти пехотных дивизий, хорошо оснащенных современным оружием, полностью укомплектованных по военному времени, отобилизованных, заранее прошедших подготовку, имевших опыт в военных операциях в Европе.

Социально-экономические завоевания двух предвоенных «пятилеток», заложило основы веры народа в непобедимость и правоту дела, практически воплощаемого в стране. Эта вера вселяла в советских людях преданность Родине, приумножала его силы при её защите от врагов в борьбе на фронте, и в самоотверженном труде миллионов трудящихся в тылу, изготавливавших оружие.

До войны, наши руководители предвидели, что нападение на Советский Союз наши враги осуществят, и неоднократно уверяли советских людей, что если враг нападет на нашу Родину, мы ни одной пяди своей земли врагу не отдадим! Однако, с начала войны, враг упорно вклинивался на наши земли, а мы длительное время не смогли его остановить, вплоть до подходов к Москве. Это был для советского народа моральный, психологический удар, который не пощадил наших руководителей партии, правительства и военачальников!

Но эта горькая реальность не повергла народ в панику, растерянность. В своем единстве он стал еще сплоченней, самоотверженней. В истории человечества не было аналогов массовой стойкости народа, который смог бы выстоять в такой сложившейся катастрофической обстановке, сложившейся в начале войны.

Невольно, в сознании возникал вопрос: неужели это конец советскому строю, нашему светлому будущему, которое мы создавали? Нет, нет! Этому не бывать! Лучше умереть стоя, чем жить рабом!

С большими потерями Красная Армия истребляла врага, в огромном количестве уничтожала его технику, перемалывала и изматывала силы его войск и физически и морально, пресекала возможность ему осуществить запланированную им молниеносную войну!

Уже в послевоенное время, я неоднократно задумывался, чем же можно было объяснить, что уже во второй половине войны в 1943-1945г. г. наши вооруженные силы, начали наконец получать от нашей военной промышленности в значительных количествах долгожданную военную технику, принятую на вооружение Красной Армии еще в 1939-1940 г. г. и по своим тактико-техническим данным превосходящую оружие врага начала войны.

Известно в каких условиях работали труженики нашей военной промышленности в тылу, в большом количестве состоящей из заводов, эвакуированных с западных районов страны. Об этом было много рассказано и показано. Известно, что почти 75% высококвалифицированных специалистов, рабочих были мобилизованы в ряды Красной Армии.

Военную технику в основном, изготавливали женщины, стари-

ки и подростки, и всего за 1,5 - 2 года они смогли обеспечивать постоянную поставку фронту в значительных количествах оружия, которое позволило победоносно завершить грандиозную Сталинградскую битву, оно позволило победить и в Курско-Орловской битве, и в последующих крупных сражениях и победоносно завершить войну!

Почему оружие, принятое на вооружение в 1939-1940 г. г. сразу не поступило в промышленность для серийного изготовления?

Почему, например, стрелковые автоматы, конструктивно безупречные уже к концу белофинской войны в 1938 г., не пошли в серийное изготовление и оснащение ими армии, а первые годы войны бойцы Красной Армии были в основном вооружены 3-х линейной винтовкой времен Гражданской войны?

Танки КВ, Т-34, самолеты Ил-2, Ту-2 и др., ракетная артиллерия, были приняты на вооружение также в 1939 г., однако серийно начали изготавливаться уже на эвакуированных заводах в глубоком тылу в 1942 г.

Почему это не было сделано тогда, когда заводы находились перед войной на своих базовых местах, когда они имели свой укомплектованный штат и имели возможность выпускать оружие в количествах, достаточных для полного вооружения Красной Армии?

Вторая мировая война началась еще в 1939 г., в её огне уже полыхала вся Европа. Гитлер открыто призывал уничтожить марксистскую Россию. Он длительно готовился к нападению на Советскую страну. После захвата Польши фашистской армией в 1940г. нашим отдельным воинским частям пришлось участвовать в нескольких вооруженных столкновениях с передовыми частями немецкой армии. Фактически война была уже у нашей границы, а наша промышленность не была развернута на срочное изготовление и оснащение армии принятым на вооружение современным для тех лет оружием в достаточном количестве, а его все же пришлось срочно изготавливать, когда были захвачены врагом вся западная часть страны, южные районы и значительная часть Северного Кавказа, и осуществлялось это полуголодными, измотанными от усталости и холода советскими тружениками тыла!

Безусловно, что, если бы это было сделано, как и должно быть в 1939-1940 г.г., то военные события с первых дней нападения на Ро-

дину развивались бы совсем не так, как фактически это произошло! Налицо был грубейший ничем не оправдываемый политический и военный просчет, приведший к катастрофе с неоправданной гибелью миллионов советских людей, разрушению сотен городов, десятков тысяч сел и деревень!

Что касается военного просчета, то в своих мемуарах т. Г. К. Жуков честно признал, что Генеральный Штаб Красной Армии не предвидел характера первоначального удара немецкой армии во всем её объеме. Штаб не предполагал, что немецкое командование осуществит свой переход в наступление всеми силами, развернутыми заранее. Работники Штаба не рассчитывали, что противник сможет сосредоточить такую массу танковых и моторизованных войск и бросить их в бой.

Возможно, что при наличии в те годы в руководстве Красной Армией репрессированных в 1937-1938 г. г. крупнейших военачальников как: т. Н. Н. Тухачевского, В. К. Блюхера, А. И. Егорова, И. Я. Якира, И. П. Уборевича, Я. Я. Алксниса, А. И. Корка, И. Ф. Федыко, И. С. Уншлихта, П. Е. Дыбенко и многих других, перевооружение армии и корректировка военной доктрины существенно укрепили бы оборонную способность страны, хотя, сомнительно, чтобы они смогли повлиять на исправление уже существовавшего политического просчета стратегического значения.

По опубликованным после войны исследованиям архивных документов, Командованием Красной Армии были получены разведанные подтверждавших, что немецкие войска разворачивают свои позиции вблизи нашей государственной границы, а у нас в частях Белорусского и Киевского особых военных округов, провели военные учения и 22 июня 1941г., в воскресенье, объявили выходной день. Личный состав гулял дома среди своих семей, в лесах собирали ягоды, грибы, купались в речках.

Самолеты, например, сосредоточенные на приграничных аэродромах, даже бомбардировщики, были многие не заправлены горючим, снаряжены были холостыми учебными бомбами, а стрелковое оружие холостыми патронами и снарядами.

Такая созданная мирная обстановка и такое расположение частей, особенно авиации рядом с развернутыми немецкими армиями, способствовала долго невосполнимым потерям, гибели огромного количества нашей авиации, танков и артиллерии, вы-

ставленных как на плацу для парада, беззащитных при первых же массированных налетах вражеской авиации 22 июня 1941 г.

Это нам рассказали летчики, добравшиеся до Москвы, служившие в разных авиационных частях, расположенных вблизи государственной границы. Позже об этом узнали многие военные. Нас всех приводило в “дикое” непонимание – как это могло получиться?

Враг все же продвигался к нашей столице, но дорого, очень дорого пришлось ему оплачивать свое продвижение на восток!

Фашистское командование не ожидало такого повсеместного ожесточенного, героического сопротивления Красной Армии, которое решительно перечеркнуло все планы молниеносной войны, войны на восток - “блицкриг”, которую они провозгласили на весь мир, начав наступление на наши земли.

Европейская часть Советского Союза была в те годы наиболее густо населена. Это, соответственно, повлияло на широкомащтабное развитие экономики и промышленности страны. Большинство заводов, работавших на нужды обороны, также находились в этом районе.

Это хорошо знал враг, и своей авиацией наносил бомбовые удары по этим заводам, железнодорожным магистралям. Полностью это он сделать не смог, но ему удалось нанести значительный урон нашей промышленности, особенно в западных районах страны.

Потребовалась срочная эвакуация уцелевших заводов в глубокий тыл страны на восток за Урал, в Сибирь. С заводами и фабриками были эвакуированы люди, не ушедшие еще в ряды Красной Армии.

К нам, на завод в Москву, все чаще и чаще стали прибывать летчики из строевых частей за самолетами. В их числе прибывали и те, кто служил в западных, приграничных частях, первые подвергшихся воздушным налетам вражеской бомбардировочной авиации.

Их рассказы о бедствиях и горе, принесенными этими налетами не только военным приграничным гарнизонам, но и селам, городам, передалось и нам, находившимся еще в Москве, на которую враг еще не пытался направить свои самолеты из-за недостаточного их радиуса полета.

Однако, воздушные налеты врага на столицу ожидали и тщательно готовились к их отражению. Заметные по своей архитектуре здания, могущие быть ориентиром для самолетов противника покрывали камуфляжными сетками, перекрашивали крыши домов разноцветными красками, ряд магистралей, как например Ленинградское шоссе, было посередине заставлено деревьями, закрепленными в бочках с землей, вдоль всего шоссе. Получились две узкие дороги, и широкую магистраль было уже не узнать не только сверху, но и пешеходам. Конечно, усилий на маскировку города было вложено много, но впоследствии, хотя город ПВО защищали хорошо, прорвавшиеся самолеты врага не могли ориентироваться так, чтобы нанести ему значительный урон.

От нашего завода Правительство потребовало значительного увеличения выпуска самолетов МиГ-3. Рабочие работали с полной отдачей сил. Соответственно, и мы отдавали все свои силы, осуществляя контроль качества выпускаемых самолетов, учитывая имевшиеся случаи обнаружения в трубопроводах бензо- и маслосистем мелко нарезанных кусочков резины, песка, отсутствие гаек на винтах, контрольных шпилек в системе управления самолетом и двигателем и др. Рабочие цеха усилили самоконтроль и несколько вредителей были обнаружены.

В начале июля на завод прибыла большая группа молодых летчиков для переучивания к полетам на МиГ-3. Внешне они отличались необычной замкнутостью и безразличием к окружающим. Позже, мы узнали причину такого поведения.

Окончив летные училища, они были направлены в летные части, расположенные на западной границе с Польшей. Жили молодыми семьями в авиагородках. 22-го июня 1941 г. ночью гарнизон был подвергнут бомбовым ударам авиацией противника, дома были разбиты, многие погибли, оставшиеся в живых были срочно эвакуированы вглубь страны, летный и технический составы получили распоряжение пробиваться в Москву на переформирование новых воинских частей.

Где были их семьи – никто не знал. Эту трагедию они очень переживали. Мы им очень сочувствовали и прикладывали все силы чтобы, по их желанию, быстрее обучить летать на МиГ-3.

Завод подготовил 32 самолета для укомплектования одного истребительного авиаполка для этих летчиков. Переучивание происходило под Москвой у деревни Барыбино на грунтовом по-

Немцевич Юрий Александрович

левом аэродроме. Командиром полка был майор Ю. А. Немцевич. Через неделю полк в полном составе вылетел на Западный фронт.

Нам сообщили, что полк сразу вступил в непрерывные воздушные бои. С передвижением фронта на восток менялись места базирования полка на полевых аэродромах. На Западном фронте он прославился своими победами, а уже подполковник Ю. А. Немцевич стал известным на фронте «дядей Юрой».



Через месяц, как они улетели мне довелось встретиться с полком уже в фронтовых условиях. В то время полк действовал с бывшего картофельного поля, у хутора Зябровка в Белоруссии, выпуклые грядки которого были твердые как бетон, и при взлете самолета концы воздушного винта доставали до них и загибались. После благополучного воздушного боя самолет садился на свой аэродром и технический состав срочно снимал с самолета воздушный винт, закладывая его между двух бревен и кувалдой выпрямляли винт, затем поставив на свое место, устранив другие возможные неисправности, делали его боеспособным к вылету. Вот так приходилось инженерно-техническому составу эксплуатировать боевые самолеты в полевых фронтовых условиях.

В ходе воздушных боев, самолеты полка имели много боевых повреждений. Были они и от эксплуатации самолетов в тяжелых условиях непригодных полевых аэродромов, о которых я уже упоминал. В полку уже появилось немало самолетов, которые требовали серьезного ремонта. Это стало известно у нас на заводе, и, считая этот полк подшефным, было принято решение срочно отправить в полк т. Ю. А. Немцевича агрегаты самолета, двигателей и воздушные винты, для введения неисправных самолетов в число боевых действующих самолет.

Для этих целей заводу был выделен специальный самолет Ли-2, но без летного экипажа, его предполагалось собрать у нас на заво-

де. Посоветовавшись, решили для этих целей выделить для него опытного заводского летчика т. С. М. Баранова, второго летчика выделить не смогли и решили ограничиться одним летчиком. Борттехником назначили воентехника первого ранга т. А. Сахарова, а вот со штурманом и радистом, которых на заводе не было, так как самолеты, выпускаемые заводом не имели в своих экипажах таких специалистов, стали в тупик. Полет предстоял сложным в аэронавигационном отношении и опасным в отношении возможного нападения фашистских истребителей-охотников, летавших парами в прифронтовых районах в поисках одиночных советских самолетов. В тот период, когда должен был быть выполнен полет в полк, он находился на полевом аэродроме в районе хутора Зябровка среди густых белорусских лесов. Хутор представлял собой один единственный домик в лесу.

Аэронавигационная задача была не простая: совершить полет из Москвы на расстояние 2,5 тысячи километров, с промежуточной посадкой на аэродроме в городе Орел, в поисках этого домика на хуторе Зябровка. Для ее решения на самолете обязательно должен был быть штурман. Была еще важная особенность выполнения полета: самолет, на котором совершался полет был выполнен в гражданском варианте, не имевшем никакого оружия для защиты при возможной встрече в воздухе с самолетами противника, поэтому от начала до конца полета необходимо было лететь на низкой высоте, ограниченной высотой деревьев лесов над которыми в основном происходил полет.

Все сложившиеся обстоятельства для выполнения этого полета, способствовали мне, чтобы войти в состав экипажа самолета как штурман и радист. Руководство нашего военпредовского аппарата хорошо знало о моих неоднократных просьбах предоставить мне возможность уйти с завода в летно-испытательный институт гидроавиации в г. Севастополе. Теперь, когда потребовался срочно штурман высокой квалификации, мне предоставили возможность выполнить этот сложный полет.

Для т. С. М. Баранова, как единственного летчика пилотирующего довольно значительных размеров самолет, каким был Ли-2, полет над верхушками деревьев был очень трудный, так как необходимо было очень напряженно смотреть вперед, чтобы с ходу не врезаться в неожиданно возникшее впереди высокое дерево,

которое на таком тяжелом самолете резким набором высоты полета не перескочишь. Кроме этого, малая высота полета резко затрудняет ориентировку экипажа, чтобы постоянно знать, где происходит полет. Все видно только немного вперед и по сторонам.

В начале июля мы совершили свой первый полет на хутор Зябровка. С задачей справились хорошо. Точно вышли на искомый хутор, и благополучно сели. У меня все получилось хорошо, кроме радиосвязи. На самолете была довольно мощная для тех дней самолетная приемо-передающая радиостанция бомбардировщика РСБ-3 бис. Я хорошо знал этот тип станции, так как не раз нам, в стенах института в период летной практики, и в летных лагерях на аэродроме в Гривочках, приходилось на ней работать в телеграфном и в телефонном режимах. Однако, в поспешных сборах перед вылетом из Москвы, мне не передали ни позывные сигналы, ни частоты наземной радиостанции полка Ю. А. Немцевича. Попробовать выйти в эфир в поисках этой станции было нельзя, так как нас могли запеленговать наземные радиостанции противника и обнаружить в воздухе, а за этим последовала бы атака их истребителей.

Прилетели мы в Зябровку до 12 часов. Конечно, нас встретили с огромной радостью. Очень быстро разгрузили самолет и поторопили не задерживаться, так как в любой момент над аэродромом могли появиться бомбардировщики противника, тем более, что мы способствовали демаскированию его. Истребители полка маскировали сетками, ветками, а наш самолет замаскировать там было невозможно. Поговорили о делах полка, о боевых победах и о потерях. Мы рассказали о новостях известных в Москве, взяли на борт самолета пять раненных летчиков полка, и вскоре вылетели обратно в Москву. Уже находясь в воздухе, мы еще находились под впечатлением встреч, которые только что произошли. Мы знали, что если доведется нам встретиться еще, то некоторых из них нам уже не увидеть! В полку было много потерь не только летного, но и технического составов. Аэродром часто бомбили бомбардировщики противника.

Среди летного состава многие из них узнали меня, так как я много с ними проводил занятий на заводе, когда они переучивались на самолет МиГ-3. Многие из них уже имели на своем личном счету по 3-5 сбитых самолетов противника. Первоначальная боль

потери семей как-то притупилась. Боевая обстановка была чрезвычайно напряженной, и, если и были паузы в боях, они бывали только ночью, когда усталые они отдыхали глубоким сном, и для личных переживаний они не имели времени. Узнав о быстром вылете нас в Москву очень многие из них написали письма своим семьям на адреса, которые им дали жены перед их срочным расставанием перед эвакуацией.

Ю. А. Немцевич действительно был похож на «дядю». Он оброс бородой, усами. Глаза были напряженными, суженными, непрерывно следящими за горизонтом в поисках возможного появления самолетов противника. Инженер полка показал мне, как они выравнивали загнутые лопасти воздушных винт. Конечно, меня поразило не приспособление: было элементарным, два бревна, кувалда и в придачу здоровый парень молотобоец. Главное то, что самолет взлетал, в полете самолет не трясло, и те жесткие требования, которые предъявлялись в отношении балансировки винтов на стендах, казались здесь, в боевых полевых условиях, даже как-то неуместными. Конечно, КПД винтов, после такого ремонта был ниже винтов прошедших стендовую балансировку, но выбора в полевых условиях у инженеров и техников часто не было. Все самолеты должны были воевать, вести воздушные бои с самолетами противника.

В Орел мы прилетели к концу дня. Там стало известно, что за 30 минут до нашего прилета, аэродром бомбили самолеты противника. Странно было то, что аэродром был уже без самолетов. Город был уже почти полностью эвакуирован. Авиационные части перелетели на другие аэродромы. Зенитные батареи были оставлены в небольших количествах, для такого крупного города.

На одной из оставленных стоянок улетевшей авиачасти, сиротливо стоял самолет нашего завода — МиГ-3. Нас это удивило, и мы правильно решили, что это один из самолетов, которые перегоняли летом на запад с нашего завода, отставший от своих товарищей из-за какой-то неисправности на самолете.

В летной столовой на аэродроме мы встретили летчика этого сиротливого самолета. Да и он узнал, что мы с завода выпускающего МиГи, и настойчиво просил ему помочь завести двигатель самолета. Из нас троих, систему запуска двигателя я знал лучше, и мне нужно было ему помочь, насколько это было в моих силах.

Как он мне рассказал, вылетели он из Москвы в составе истребительного полка, сели по пути в Орле, заправились топливом и при вылете на его самолете двигатель никак не запускался. Техников самолета перебросили на транспортном самолете Ли-2, который без посадки в Орле полетел дальше на запад, на аэродром их базирования. Частей на аэродроме уже не было, кто бы мог ему помочь, и летчик со своим самолетом сиротливо ждали помощи. Оставить самолет, и добираться без него он не имел права, да и совесть не позволяла это сделать.

На аэродроме мы нашли оставленный баллон с воздухом, притащили его кое-как к самолету, подсоединили к воздушной системе самолета. Сняли капоты на двигателе и провозившись около часа я, наконец, нашел неисправность в проводнике на магнето. Неисправность я устранил, и чтобы не терять время, если двигатель запустится, решили двигатель закопотить сразу, до запуска, и, при удаче, при прогонке двигателя, взлететь.

К счастью, двигатель сразу запустился, хорошо набирал обороты. Оставив работать двигатель на малом газе, летчик быстро выскочил из кабины самолета, подбежал ко мне и в благодарность крепко обнял, мы по-братски поцеловались, попрощались, и он, вскочив в самолет быстро вырулил на большой скорости на край аэродрома и нормально поднялся в воздух. Я еще некоторое время смотрел ему вслед. На душе были два чувства: радость, что я помог человеку вступить в священную борьбу с врагом, избежать одиночества, и грусть с расставанием с человеком, который сразу стал мне близким товарищем, судьба которого меня уже взволновала. В тот момент очень хотелось, чтобы ему удалось добраться до своих товарищей однополчан.

Ох, как мне было в тот момент грустно. Аэродром — как вымер. Стояла необычная для него тишина. Нигде ни одного человека! Кроме нашего самолета Ли-2 на аэродроме самолетов, даже неисправных не было. Судя по сложившейся обстановке, возможность посадки других самолетов на этом аэродроме исключалась.

Направляясь к нашему самолету, я был поглощен мыслями о моих родителях. Как там они? Ведь как только началась война, они находились в Ташкенте, я сразу дал им телеграмму временно задержаться от выезда домой до выяснения обстановки. Отец, по последнему письму матери, мучается, не находит себе место, так как считает себя дезертиром. Он ведь еще находился в своем очередном трудовом отпуске.

На юге, как и на западе, военная обстановка была угрожающая, и никто не мог предвидеть как развернутся события в дальнейшем. Не сорвались бы мои старички к себе домой в Симферополь. Замечено, что у старых людей, иногда тяга к своему обжитому очагу бывает сильнее здравого смысла.

Глубоко задумавшись, я пересекал аэродромное поле через его центр.

Вдруг над головой я услышал гудение авиационных двигателей большого количества летящих на большой высоте самолет. Быстро подняв голову, я увидел, что к аэродрому приближались около двадцати самолетов типа Ю-88. Намерение их мне было ясно - сейчас начнут бомбить аэродром. Я оказался в центре летного поля. Что делать? Бежать? И куда? Ровное поле, и даже ни одной ямки! Укрыться негде. Молниеносно сработала мысль — это конец! Но все же я сделал подсознательно то, что должен был подсказать мне инстинкт самосохранения — бежать от центра аэродромного поля в сторону, прислушиваясь к вою падающих с самолетов бомб и мгновенно ложиться на землю.

Так я и сделал, но успел пробежать не более 100-120 метров. Шлепнулся я на матушку-землю, плотно вжимаясь в ее глубь. Кажется, это конец! Рядом все загрохотало, бомбы рвались, казалось около меня, потом я почувствовал сильный удар по голове, тело мое чем-то сильно трянуло и мгновенно наступила полная тишина!

Прошло несколько минут, лежа, стараясь не двигаться резко, я мысленно попробовал проверить свое состояние. Жив! Это уже было для меня ясно. Теперь нужно было проверить не оторвало ли у меня руки или ноги. Страшно было. Прошло несколько секунд до сознания ничего ясного не дошло, как я мгновенно вскочил и стал на ноги. Оказалось, что все, чем меня наделила природа при рождении при мне. Однако кителя, прекрасно сшитого в военоторговском пошивочном ателье на Арбате и фуражки на мне не было.

Взрывной волной, разорвавшейся метров в 20-ти от меня крупной 220-ти килограммовой бомбы сорвало с меня китель, который я с трудом вскоре нашел, но пуговиц на нем как и не было! Я чувствовал себя сильно оглушенным. В голове все гудело, поташнивало, и в слуховой памяти все еще сохранялся грохот рядом разорвавшейся бомбы.

Вокруг себя я видел ярко сияющее солнце, увидел стоящий на

краю аэродрома наш самолет, вокруг которого что-то суетились Баранов и Сахаров. Они возможно видели, как меня чуть не накрыла бомба. Идя к самолету, я на ходу отряхивал от глинистой земли, осевшей в момент разрыва бомбы, найденные фуражку и китель. Я все еще находился в шоковом состоянии. Что-то произнеся вслух я почувствовал, что сам себя не слышу. Мне все стало ясно, что теперь долго я ничего не буду слышать, а может быть и навсегда!

Когда подошел к самолету, я увидел, что Сахаров внимательно осматривал самолет в поисках повреждений его после налета Ю-88. В это время из самолета вышел и спустился по трапу Баранов. Увидев меня с расстегнутым кителем покрытым слоем пыли и грязную фуражку, он сразу понял, что случилось со мной.

Я подошел к нему и доложил, что мне пришлось пережить. Он задал мне какой-то вопрос, который я не слышал. Они с Сахаровым о чем-то говорили, и я понял, что нужно быстрее возвращаться в Москву.

На бумажке Баранов написал, что нужно готовить самолет к обратному рейсу. Хотя я ничего не слышал, но по жестикуляции руками я понимал своих товарищей, что сделать мне для помощи в подготовке самолета к вылету. Находясь в изоляции от звуков, я, все еще работая, переживал мое положение рядом с разорвавшейся бомбой. Как я остался жив, я сам не мог никак понять. Ладно, раз суждено быть мне живым, то так этому и бывать! Я надеялся, что шум в ушах, глухота и подташнивание должно через несколько дней пройти, но в подсознании, точила мысль опасений, не лопнули ли у меня барабанные перепонки от сильной взрывной волны, от которой я в значительной мере спасся плотно прижавшись к земле. Между прочим, эта мера защиты от воздействия взрывной волны неоднократно впоследствии спасала мне жизнь. Однако опасения мои, что могу остаться глухим не проходили. От такого исхода, который я не мог себе представить, на душе у меня было нехорошо, и я решил больше об этом не думать. Если благополучно долетим до Москвы, нужно будет обязательно сходить к врачу.

Взлетели уже около 16 часов, и набрав высоту 40 метров взяли курс на Москву. Полет прошел благополучно, кроме одного неприятного случая. Находясь уже в 150 км от Москвы, мне захотелось пить. Бачек с водой находился в хвосте самолета. Я прошел в

хвост, налил воду в крышку бачка, стою и пью. Вдруг смотрю, на полу самолета мгновенно появляются много дыр. Было ясно, кто-то с земли расстреливает наш самолет. По пробоинам, их диаметру и количеству было видно, что стреляли из пулемета. Попасть в такой крупный самолет как Ли-2, летящий на уровне чуть выше верхушек деревьев было легко, но мы имели на самолете звезды на крыльях и на фюзеляже, кто же смог обстреливать свой же самолет. Стреляли либо с перепугу, либо специально.

Баранов и Сахаров сидя в летной кабине ничего не могли услышать или увидеть, а пулеметная очередь к нашему счастью в кабину не попала. Когда я пробежал по фюзеляжу и сообщил товарищам об этом, Сахаров быстро встал, и мы начали внимательно просматривать тросовое управление самолетом: рулей высоты и поворота. Мог быть частичный срез тросов, несколько его жил могли еще работать, но и внезапно оборваться. И тут нам повезло, все троса поврежденных не имели.

В период Отечественной войны случаев, когда зенитчики сбивали свои самолеты, было относительно мало, но встречались, и мы чуть не оказались в числе таких несчастных случаев.

После благополучного возвращения в Москву, я на следующий день утром поехал в поликлинику показаться ларингологу. Барабанные перепонки оказались целыми, глухота меня не ожидала, в ушах будет глухота еще несколько дней и пройдет. Такой диагноз меня очень обрадовал.

Когда вечером я добрался до своего номера в гостинице, встретила тетя Варя. Увидев меня грязного, глухого, она чего-то запримечала, размахивала руками и подталкивая меня быстрее в номер, вошла со мной. Я снял китель без пуговиц. Его застегнутым я сделал контрольной проволокой вместо пуговиц, так как с аэродрома мне пришлось добираться до гостиницы через всю Москву. В шкафу висел рабочий китель, а тетя Заря взяла грязный китель с собой. Я отдал ей запасные пуговицы чтобы она их пришила. Быстро помывшись, я прилег отдохнуть.

После моих тревог за исход контузии, которую мне пришлось пережить в Орле, и успокаивающего диагноза врача в отношении слуха, внутреннее напряжение расслабилось, и я как провалился куда-то глубоко и моментально заснул.

Спал я долго. Проснулся утром, на душе было легко. Настроение было хорошее и быстро перекусив, поехал на завод. Я решил все же поднажать на свое начальство в отношении вооружения нашего самолета. Не только на самолете не было ни одного пулемета, но даже мы не получили личного оружия - пистолет. Нам отказали в них, так как все оружие, включая пистолеты, было отправлено на фронт.

От вооружения самолета Ли-2 завод отказался.

Однако лететь в положении «кролика» к линии фронта мы не захотели. Я подал заявление с просьбой отправить меня на фронт в состав боевого экипажа бомбардировочной авиации. Пока не восстановился слух меня временно отстранили от полетов на заводском самолете Ли-2.

Почти одновременно с моим возвращением из полета в Зябровку, пришло письмо от мамы, в котором она сообщала, что по настоянию отца, они взяли билеты на поезд из Ташкента домой в Симферополь.

От их решения я был в отчаянии. Родители совершили опрометчивый поступок, который ничем нельзя было оправдать. Поезд должен был прийти в Москву на Казанский вокзал. Четыре дня я приезжал туда в разные часы дня, чтобы перехватить их и оставить пока у себя или убедить их вернуться в Ташкент. Никто не знал какие поезда находятся в дороге. На железной дороге руководители потеряли ориентировку в движении поездов, выполняющая единственную главную задачу – создание «зеленой улицы» эшелонам с мобилизованными в ряды Красной Армии сформированными воинскими частями.

Поэтому пассажирские поезда могли продвигаться только в образовавшиеся промежутки между эталонами. Вероятность увидеть родителей исключалась, так как я был военный, выполнял свои обязанности, которые требовали моего присутствия на службе и исключала возможность сутками следить за прибытием поездов с востока.

Постепенно у меня слух восстанавливался и, наконец, он полностью восстановился, и я во второй раз вылетел с нашим экипажем, по заводской заявке на фронт. Опять мы везли запасные двигатели, воздушные винты, различные агрегаты, вывозили в Москву раненных летчиков.

от вас, вы нам будете нужны, мы вам сообщим, но имейте ввиду, не в качестве боевого штурмана, а как специалиста-инженера!

Вот так со мной разговаривал заместитель Начальника штаба ВВС полковник т. Александров.

В принципе, он был прав. Куда уж мне с моим налетом, при таком недокомплекте в самолетах, который был в те годы, проситься в боевой экипаж! Поразмыслив, мне даже показалось, что внешне я выглядел неприличным, ведущим несвоевременную игру в “патриотизм”, хотя мною и владели искренние чувства патриотизма, любви к своей Родине. Я хорошо знал, что с самолетами у нас плохо, их было очень мало, но я не знал, что у нас летчиков было больше, чем самолетов.

После разговора в Управлении Авиации, я вернулся на завод и приступил к своим обязанностям.

Вскоре, на проспекте Горького, я встретил т. М. Х. Гордиенко. Это тот Гордиенко, который с В. К. Коккинаки 28 апреля 1939 г. совершили беспосадочный перелет Москва – США (остров Мискоу). Познакомились мы с ним, когда он работал в штурманском отделе НИИ ВВС, а мы с Николаем Сороковином проходили там преддипломную штурманскую практику. Там мы вместе с ним сделали несколько ночных вылетов по проверке нового авиационного секстанта, разработанного и изготовленного ленинградским заводом оптических приборов имени ОГПУ.

Встрече мы оба были рады. Хотя в те годы он был известным в нашей стране. Он проявлял себя, как очень простой, задушевный, добрый человек, с уважением относившийся и к таким молодым летным людям, к которым относился и я.

– Слушай, где ты сейчас служишь? Форма у тебя морская, ты что, в морской авиации?

– Да. По окончании учебы назначили в Москву, в военпредовский аппарат. Так хотелось летать. Ничего не получилось. Прислался на фронт, на боевой самолет, не берут, говорят налет мал, да и, что я инженер и нужен на земле.

– А что, это правду тебе сказали. Слушай друг, я слышал, что ты хорошо защитился по астрономическому диплому. Мне об этом Леонид Петрович говорил. Ты знаешь, я сейчас назначен Главным штурманом дальней авиации ВВС Красной Армии у Голованова. Если хочешь, я попробую взять тебя к себе. Все-таки ты тогда в НИИ отлично владел астронавигацией, знаешь, как нам

нужны такие специалисты. Ну, так пойдешь к нам работать?

— С преобольшим удовольствием! Ну, ж ты Михаил молодец! Ты так меня обрадовал и обнадежил. Но не знаю, как у тебя получится мой переход к вам, ведь я в военно-морском флоте. Отпустят ли? Во всяком случае, попробуй, может быть получится. Дело Голованова очень серьезное, может быть в связи с войной это упростят. Во всяком случае попробуй. Я буду очень рад перейти работать к тебе по своей специальности, о чем все время мечтаю. А за меня можешь дать гарантию.

Я дал ему свой служебный телефон, записал его телефон. Договорились, что через 2-3 дня он известит меня о результатах переговоров в верхах.

На летно-испытательную станцию к нам постоянно группами приходили летчики истребители, жаждущие наконец получить для себя самолет, ждали своей очереди получения новых самолетов МиГ-3. Среди многих товарищей я обратил внимание на одного из них. Он выделялся среди других серьезностью и одновременно мягкостью в обращении с другими товарищами. Очень дружескими беседами. Мне сказали, что это Степан Супрун! Много я о нем слышал, как о первоклассном летчике и чудесном человеке. Не зная его, я сразу заметил его незаурядность. Еще в 1940-м году ему присвоили высокое звание Героя Советского Союза за боевые заслуги в боях на Халхин-Голе.

Мне рассказывали, что с семьей он жил в Канаде, отец его эмигрировал еще до революции, потом семья вернулась на Родину в 1924 году. Увлечшись авиацией, вступлению в которую ему не препятствовали, он стал первоклассным летчиком истребителем, и перейдя на испытательскую работу, вскоре стал ассом-испытателем истребителей. О его умении летать, мужестве, смелости советский летчик Валерий Чкалов, говорил, что Степан смелее его и бесстрашней. В числе многих испытанных им самолетов был истребитель А. С. Яковлева Як-1.



Супрун Степан Павлович

Как многие летчики испытатели, он настойчиво просился на фронт. Его всячески удерживали от этого, но все же он добился своего, ему дали разрешение участвовать в воздушных боях с вражескими самолетами.

Испытатель самолета Як-1 не мог на этом самолете участвовать в воздушных боях, так как этот самолет еще серийно не выпускали. С ним получилось та же история, что с самолетами отличных конструкций советских выдающихся авиаконструкторов Ил-2, Ту-2, ЛАГГ-3 и др. разработок тех лет. Они серийно еще не выпускались в достаточных количествах. Супруну поручили сформировать по своему усмотрению истребительный полк на вооружении которого передали истребители МиГ-3 нашего завода. Кстати, эти самолеты выпускал только наш завод.

Пока подобранные им в полк летчики вылетали на МиГ-3, Супрун все время был на аэродроме. Тут я и познакомился с ним. Он мне очень понравился. Какая у него была добрая, приветливая улыбка. Несмотря на большую известность, особенно в авиационных кругах, он был удивительно скромным человеком.

У него удивительно сочетались все положительные качества в одном лице – и человеческие, и профессиональные.

К сожалению, вскоре после того, как полк Супруна вылетел с завода на запад в своем полном составе, мы узнали о его трагической гибели при ведении воздушного боя.

Командование не смогло в то время оценить, о чем я уже говорил ранее, что летчик испытатель на заводе или в конструкторском бюро, это уже девалифицированный военный летчик. Как крупный скрипач не может сыграть сложные в исполнении технические произведения без повседневных, систематических упражнений, так и военный летчик не сможет вести успешно воздушный бой, если ежедневно он не будет участвовать в учебных воздушных боях, воздушных стрельбах, в одиночных и в групповых полетах, обрабатывая групповую слетанность!

Мою мысль можно подтвердить еще одним печальным фактом. У нас на заводе решили сформировать вроде военного авиационного соединения – полка из летчиков испытателей нашего завода и из некоторых строевых частей, и других заводов Москвы. Возглавил ее генерал Шарапов. Назвал он свою группу – «волчья стая». На счет создания себе рекламы, он был мастер несравнимый. В со-

став этого полка вошел и мой друг по летной работе на заводе капитан Николай Иванович Чист. В эту часть вошли мои новые знакомые, с которыми я познакомился на летно-испытательной станции – старший лейтенант Юрий Федоров и лейтенант Алексей Бедов, с которыми я встретился и в гостинице, где проживал сам, уже как постоянный жилец.

Юра, был среднего роста, пропорционального телосложения. Правильные черты лица делали его красивым. Темно каштановые волосы, карие глаза, смуглая кожа лица с легким румянцем. Не удивительно, что встречные девушки на него заглядывались. Разговаривал он всегда очень спокойно, негромко, голос был глуховат. Обладал большой выдержкой.

Алексей был противоположностью Юры. Рост его был ниже среднего, крепкий, коренастый, с широченными плечами. Лицо имело крупные черты и при этом небольшие темно-серые глаза. Разговаривал он быстро. Всегда был очень веселым, любил пошутить.

Если в полете Юра был строго пунктуален и очень дисциплинирован, то Алексей летал смело, решительно. МиГом он управлял мастерски, был с самолетом на «ты».

Немало вечеров проводили мы на заводе и в гостинице вместе. Подружились, но ненадолго. Вскоре, они во главе с Шаратовым улетели воевать на юг.

Ровно через месяц с начала нападения фашистских орд на нашу Родину, 22-го июля бомбардировщики врага сделали попытку налета на Москву. Если, находясь на аэродромах, бомбежки мы воспринимали как войну, хотя и ощущали себя на земле не очень уютно, то в городе, в комнате гостиницы, ночью налет воспринимался намного тяжелее. Чувствовали себя в положении кролика. Всех жителей гостиницы администрация заставляла спускаться в подвал соседнего 6-ти этажного дома, где уже оборудовали бомбоубежище. В парке Культуры и Отдыха Ленинградского района была поставлена батарея зенитных орудий. При ведении огня от их выстрелов мы ощущали сильный грохот, который резонировал в рядом расположенной гостинице настолько сильно, что находиться в это время в комнатах было невозможно. В ту памятную ночь мы кое-как сидели в подвале около 2-х часов.

Как потом выяснилось, в Москву прорвались 3-4 самолета Ю-88,

остальные фашистские самолеты были отогнаны зенитчиками и авиацией ПВО далеко на подступах к городу, при этом несколько самолетов были сбиты ночными истребителями. Самолет Ю-88, сбитый над городом зенитчиками, москвичи ездили смотреть как на реальное подтверждение агрессивных действий врага.

Последующие попытки налетов на Москву вражеской авиации участились, однако прорываться в город удавалось единицам, но те, которые оказывались над городом сбрасывая фугасные бомбы, ощутимый вред огромному городу нанести не смогли.

Эффективней были зажигательные термитные бомбы весом 10-15 кг. Падая на крыши домов, если их не успевали своевременно сбросить на землю многочисленные члены добровольческих дружин горожан, они самовозгорались, прожигая металлические покрытия крыш, попадали на чердаки, зажигали деревянные стропила, перекрытия и образовывались сильные пожары.

Первоначальный страх людей возможного взрыва бомб, пропал. Они не обладали взрывным действием, поэтому дружинники, находящиеся на крышах домов кузнечными щипцами довольно спокойно сбрасывали их на землю, а там их бросали в бочки с водой и обезвреживали.

В те дни очень хорошо работали городские пожарники. Благодаря четкой работе средств защиты города и активной работе и участию населения города, урон, наносимый вражеской авиацией, был невелик при ощутимых потерях налетающих на город вражеских бомбардировщиков и летных экипажей. Очевидно, враг это понял, но в тот период ему было необходимо психологическое давление на столичное население, однако по моим наблюдениям он и здесь не достиг желаемого эффекта. Люди были внешне спокойны.

Фашисты объявили на весь мир, что осенью, к зиме они войдут в Москву и осуществят свой план «блицкриг», а обстоятельства складывались для них совсем не так, как они планировали. Попытки совершать налеты на Москву они все же продолжали, хотя им приходилось за это расплачиваться большим количеством сбитых самолетов Ю-88, укомплектованных наиболее опытными высококвалифицированными летными кадрами.

Много вражеских самолетов бомбардировщиков было сбито еще на подступах Москвы легчиками истребителями ПВО стра-

ны, героически отстаивавших столицу Родины. Многие из них вошли в историю Великой Отечественной войны, как, например, старший лейтенант А. Талалихин и др.

В таком огромном городе как Москва, было немало скрытых врагов, скрывавшихся под мирной личиной обыкновенного, рядового советского гражданина. Аэродром завода, имени М. В. Фрунзе был окружен большим количеством многолетних деревьев.

Ночью, при налетах вражеской авиации, враги с помощью ракетниц давали ракетами самолетам врага направление на стратегические объекты города, тщательно замаскированные и не опознаваемые сверху летными экипажами прорвавшихся в город самолетов.

Учитывая опасность их действия, в городе были созданы специальные отряды по вылавливанию этих вражеских пособников. Стреляли ракетами они не только с глухих лесных мест, они приспособлялись пускать ракеты даже из печных труб домов. Многих их удалось выловить. Суды над ними были короткими, жесткими, но справедливыми.

В связи с непреодолимым приближением фронта к Москве, поступило решение Правительства срочно готовить наш завод к эвакуации в г. Куйбышев. Оставлять его в городе уже было нельзя. При налетах вражеских самолетов, уже две бомбы угодили на территорию завода. Особый ущерб они не принесли. Завод был искусно замаскирован, и с воздуха его обнаружить было невозможно теми средствами, которыми тогда располагали самолеты для обнаружения целей на земле. В то время, завод каждые сутки выпускал до 40 самолетов МиГ-3. Это по численному составу превышало истребительный полк.

Срочно были составлены списки эвакуируемых командиров военпредовского аппарата. В Куйбышеве уже были подготовлены заводские корпуса, срочно были отправлены дублирующее оборудование, станки, задел узлов на значительное количество самолетов. Туда уже выехало много заводских руководящих работников, рабочих и работниц, работников ОТК, КБ.

Возможный отъезд в тыл меня очень удручал. Морально, я не мог этого принять. Пришлось вновь поехать в Управление авиации. Там, мне наконец, удалось добиться назначения на Северный флот. На летную работу меня категорически отказались

назначить. Направили меня туда старшим инженером ВВС Северного флота по электроспецоборудованию самолетов. Даже этому я был очень рад!

В отделе кадров управления, мне сказали, что через несколько дней будет оформлен Приказ о моем назначении на Север. О возможном моем назначении на новое место службы я доложил нашему районному инженеру т. Яхневичу. Он знал о всех моих попытках перейти на летную работу, уговаривал, что у меня преобладает романтика.

Как штурман, я имел мало опыта, а как инженер, хотя и молодой, но оценивался им как перспективный для выполнения сложных задач. Ему было приятно, что в числе его подчиненных инженеров имеются молодые, хорошо подготовленные, любящие свое дело инженеры. Теперь же, понимая меня в стремлении попасть на фронт, он сказал, что одобряет мое желание, и, если был бы моложе, поступил бы также. Для моего начальника на заводе — т. Меркулова, он велел передать, что о предстоящем моем уходе с военпредовского аппарата он извещен, и по мере возможности, будет сделана замена. Он просил перед отъездом на Северный флот, обязательно зайти к нему попрощаться.

Мое сообщение о предстоящем назначении меня на фронт, т. Меркулов встретил спокойно, но чувствовалось, что для него это оказалось неожиданным, и он был огорчен.

— Жаль, очень жаль, что Вы от нас уходите. Мы настолько уже все подружились между собой. Вас нам будет не хватать. Я очень жалею об этом, но что ж сделаешь? Война всем нам многое перекроила в жизни. Это хорошо, что Вы добились отправки на фронт. Я понимаю, что у Вас это не пафос, а истинное решение от души. Вы знаете, я горжусь Вами, молодым, настоящим коммунистом. Там, где Вы будете, умирают в священной борьбе с врагом Родины. Очень хочу, чтобы смерть миновала Вас! Как ни тяжело, но я Вас поздравляю. Уверен, что там Вы нас ни в чем не подведете! Приказ оформят быстро. Езжайте к себе в гостиницу и подготовьтесь к предстоящему убытию. Вещи, ненужные с собой, оставьте в камере хранения гостиницы, они никуда не денутся.

На летно-испытательной станции, когда я туда пришел, застал интенсивные сборы на предстоящий отлет в Куйбышев. Мое убытие на Северный флот оценили, как следовало ожидать в те дни.

Тимофей Осипович также выразил свое сожаление, много хороших слов я услышал от него в мой адрес. Все же это был, пожалуй, самый искренний, независимый ни от кого человек, который никогда ни в чем не фальшивил, всегда говорил то, что думал. Я его полюбил как старшего товарища! Сахаров жаловался, что не пускают на фронт и очень мне завидовал, конечно с хорошими чувствами.

В гостинице, я тщательно отобрал самые необходимые для меня вещи, в основном белье, остальное сложил во второй чемодан, изготовленный для меня по заказу отца в Симферополе еще когда я впервые уезжал в Ленинград из дома в 1932-м году и сдал его на долгое хранение. Много работников гостиницы хорошо уже знали меня, как постоянного жильца, да и я их всех знал по имени, фамилиям. Когда я сдавал чемодан в камеру хранения, кладовщица обещала надежно хранить мой чемодан до победоносного окончания войны.

Тети Варя, Катя и Соня расстроились, что может никогда уже больше не придется нам увидеться. Я их конечно успокаивал, что все обойдется хорошо, и просил их не воспринимать мое назначение на фронт как об убиенном рабе божьем Гедеоне.

Через два дня был подписан приказ о моем назначении на Северный флот. Тепло распрощавшись с товарищами по военпредовскому аппарату на заводе и с заводскими товарищами, со многими из которых я успел подружиться, с товарищами из Управления авиации, я уже был готов к отлету на север, пока в Архангельск.

На следующий день, рано утром автомашиной меня отправили на грунтовый аэродром располагавшийся на противоположном берегу речного порта Москвы-Химки.

Самолет Ли-2 был уже подготовлен к вылету. Была закончена загрузка самолета грузами, предназначенными для Беломорской военной флотилии Северного флота. Самолет принадлежал Управлению авиации Севморпути. Он входил в состав самолетов полярной авиации, которые в связи с войной перешли в оперативное подчинение авиации РКВМФ. Летный состав, инженеры, техники и механики, как военнообязанные были включены в строевые авиационные части и в отдельные транспортные отряды по обеспечению доставки грузов для частей Северного флота.

Самолет должен был вести известный в те годы полярный летчик Севморпути — М. Козлов. На его кожаной летной куртке я увидел два ордена: Ленина и Знак Почета. Для тех дней это было редкостью и свидетельствовало о больших заслугах награжденного перед Родиной.

В довоенное время, как известно, в стране были развернуты очень большие мероприятия по интенсивному освоению необъятных северных районов страны, протянувшихся от Мурманска до Охотского моря. В них таились громадные богатства в еще неизведанных просторах, в их глубинах земли. Предстояла длительная, упорная борьба со стихией на многие десятилетия для прокладки Великого Северного морского пути.

Морские связи советского побережья на Балтике, северных портов в Кольском заливе и на Белом море с дальневосточными портами Владивостока, Советской газани, Находки и других были очень протяженными, через всю Европу, Индийский океан и Тихий. Возможность осуществить эту связь через наши внутренние моря вдоль побережья Ледовитого океана, давала возможность многократно ускорить освоение приполярных земель, осуществить оживленный хозяйственный обмен между ними и хорошо обжитыми, промышленно развитыми портами страны, при минимально возможных затратах средств и времени относительно существующих в те годы.

Необходимо было досконально изучить весь регион приполярных пространств. Еще задолго до Великой Октябрьской революции в 18 и 19 веках, на Северный полюс снаряжалось много экспедиций для изучения циркуляции морских течений Океана, воздушных масс, оказывающих огромное влияние на формирование погодных условий в северном полушарии Земли. Эти работы продолжались и продолжают поныне и при Советской власти. Только нашим, советским полярникам удалось еще до войны методически, непрерывно изучать эти районы. Снаряжались самолетные экспедиции, начали создавать знаменитые дрейфующие полярные станции на льдинах, прообразом которых явился дрейф героической четверки советских людей во главе с И. Д. Папаниным: Е. К. Федорова, П. П. Ширшова и Э. Т. Кренкеля. Это были отважные, самоотверженные, целеустремленные и ответственные люди, выполнившие поставленные перед ними Правительством задачи ради интересов не только нашей страны, но и

для расширения познания полярных районов всего человечества.

Когда одна из многочисленных экспедиций, на ледоколе Челюскин, попала в беду, они были спасены героическими подвигами морских летчиков, первых Героев Советского Союза.

Много заслуженных советских людей из числа полярной авиации служили в рядах ВВС Северного флота. Окружающая природа, климат Заполярья были для них уже привычны. Они отлично летали в этих условиях, порой совершали героические подвиги, но не были военными летчиками. Вследствие неумения владеть бомбардировочным и стрелковым оружием, которому их не учили, отсутствия боевого применения самолетов, будучи первоклассными летчиками дальних перелетов в условиях Заполярья над бескрайними просторами необжитого дальнего севера, они не могли принимать участие в боевых вылетах по вражеским аэродромам или кораблям. Они умели ориентироваться в глухих, заснеженных просторах сопок и равнин, они могли производить посадки самолетов там, где еще не ступала нога человека.

Эти ценнейшие качества летчиков полярной авиации были чрезвычайно нужны для обеспечения воздушным путем крайне необходимых поставок Северному флоту боевой техники, медикаментов, оружия, так как железнодорожная связь была прервана из-за выхода войск противника на единственную железную дорогу между Ленинградом и Мурманском.

Самолеты полярной авиации транспортного назначения были сведены в транспортный отряд, которым командовал известный полярный летчик полковник И. П. Мазурук, Герой Советского Союза, совершивший в числе нескольких самолетов 5-го июня 1937-го года посадку самолета АНТ-7 на льдину на Северном полюсе. Основная база их базирования была на аэродроме острова Ягодник, расположенном рядом с портом г. Архангельска.

Самолет, на котором я отправлялся на Северный флот, входил в этот отряд вместе со всем экипажем. Отряд входил в состав ВВС Северного флота, как самостоятельная боевая часть. Необходимо отметить, что все задания не только Командующего ВВС СФ, но и Командующего ВВС РКВМФ личный состав отряда всегда выполнял четко и безукоризненно. Были отдельные случаи применения их для ночных налетов на вражеские аэродромы.

Глава четвертая

ГДЕ ПОЛЫХАЮТ СЕВЕРНЫЕ СИЯНИЯ

После взлета с московского аэродрома самолет взял курс на север к городу Архангельск.

Полет совершался в основном над лесными массивами восточнее Октябрьской железной дороги Ленинграда, так как нам запрещено было входить в зону ПВО города, хотя постами ПВО было сообщено, что наш самолет Ли-2 находится в воздухе с указанием высоты и курса следования на север. От ленинградской зоны, учитывая, что противник находится здесь ближе на восток, мы пошли еще значительно восточнее. Полет происходил все время над обширными лесными массивами. Внимательно просматривая проплывающую перед глазами земную поверхность не встречал ни одного населенного пункта. Только при подходе к городу Архангельску, можно было обнаружить отдельные домики хуторов, маленькие населенные прожительства людей, затерянные в дремучих лесах сурового северного края.

После благополучного приземления вблизи г. Архангельска на аэродроме Ягодник, мне пришлось переночевать здесь, а утром на катере флотилии, меня доставили в город Архангельск.

На аэродром Ваенга, основной тогда аэродром ВВС СФ, меня должен был доставить военный самолет. В том районе в условиях

полярного дня с не заходящим солнцем в воздухе велись непрерывные воздушные бои, поэтому М. Козлов получил задание не лететь до аэродрома Ваенга. До него оставалось расстояние около 600 км.

Мне предложили перебраться на морской аэродром ВВС СФ на озере Лахта вблизи поселка Катунино. Чтобы добраться до него, необходимо было по железной дороге на пригородном поезде, доехать до станции Лахта, от которой необходимо было добираться до аэродрома пешком, около 4-х км.



Аэродром Ягодник . Современный вид сверху



Самолет-амфибия ГСТ

Накануне моего прилета на Ягодник, на аэродром на озере Лахта, с Ваенги, вернее с Губы Грязной (морского аэродрома), где размещался штаб ВВС СФ и куда мне нужно было прибыть, прилетел военно-транспортный самолет-амфибия типа ГСТ.

Из города в сторону Лахты ходил пригородный поезд с паровой тягой. Когда я взял билет, до отъезда оставалось еще два часа, которые я решил использовать хотя бы на беглый осмотр города, исторического северного порта, много раз упоминаемого историей. Центральная улица города имени революционера, активного участника гражданской войны против англо-американских оккупантов и белогвардейцев – Павлина Виноградова, вместо привычных для центральных городов асфальтированных тротуаров, имела деревянные мостки, приподнятые настланными под них бревнами. Такие пешеходные дороги мне приходилось встречать и в других северных городах, таких, как Пермь. В городе было много деревянных добротных домов с двухстворчатыми окнами. В припортовой части города и в самом центре города, я увидел несколько красивых каменных строений старинной постройки и домов, построенных уже после революции, но их было мало.

Жизнь в порту, можно было сказать, теплилась, по сравнению с набранными темпами довоенного посещения порта иностранными судами, приходящих за знаменитым северным лесом и пушниной.

Дымились трубы архангельского деревоперерабатывающего комбината, который еще строился, но первая очередь была до войны готова, и, несмотря на войну, работал.

Хотя война до города не дошла, но ее отпечаток ложился в городе на всем, начиная от суровых безрадостных лиц взрослых и детей, до почти безлюдных улиц портового города.

Низкая серо-черная облачность, хмурый сырой день, пронизывающий резкий морской ветер с Белого моря, придавало всему очень мрачный образ.

В порт в это время к пирсу подошло небольшое судно с несколькими сотнями польских военных. Их направление можно было догадаться – на переформирование польского войска вглубь нашей страны.

Подошло время для меня возвращаться на железнодорожный вокзал, на пригородный поезд. В вагонах народу было очень мало: женщины и дети. Прислушавшись к оживленно беседующим женщинам - о чем они беседуют, установил, что тема была обычная, женская: что сколько стоит на малолюдном городском базаре, что где продают. Меня удивила особенность выговора архангельских жителей. Он был особенный, непохожий на все другие мне известные, или о которых приходилось читать. Он не был похож на особенности речи волжан, вологодских, рязанских, московских жителей. Архангельские жители разговаривали немного, растягивая слова в середине, с напевом. Слова говорили быстро, мягко, негромко и степенно.

С течением времени, расширившийся обмен посещениями с других районов, республик страны очевидно сгладил свою специфическую контрастность по сравнению со старинным выговором, как произошло со многими местными выговорами русских людей, но даже в то время, он не потерял свою особую прелесть.

Примерно, через два часа, поезд прибыл на станцию Лахта. До аэродрома нужно было, как мне сказали, пройти 3-4 километра по уложенной крупными булыжниками узкой дороге, вдоль которой располагались дома поселка Катунино, среди вековых высочайших елок и сосен.

Проходя по поселку, я обратил внимание на своеобразную архитектуру и планировку домов. Это были дома, судя по их внешнему виду, очень старой постройки. Высокие, срубленные из стволов вековых деревьев, обширные по площади, очевидно с большими светлыми комнатами с высокими потолками и широкими окнами.

Видно было, что строители стремились дать, как можно больше света и воздуха в жилые помещения. Дом и все пристройки: сараи, коровники, конюшни были сделаны в блоке, под одной крышей. Все было глухо, плотно соединено между собой, даже ворота входили в один общий сруб.

Кругом был лес. Естественно, что жители стремились обезопасить себя и свои семьи от нежелательных посещений из глухих лесов, да и рациональней было делать таким образом постройки

в отношении сохранения тепла, защиты от очень сильных здесь морозов, ветров и достижения этих целей с меньшими затратами леса и труда.

Мне захотелось попить воды. Около одного из домов стояло несколько женщин с детьми. Я подошел к ним и попросил напоить меня водой.

Внимательно рассматривая меня, они конечно сразу определили, что я не из местных жителей, но морская форма на мне, около расположенного невдалеке от поселка морского аэродрома, являлась, как бы визитной карточкой, что я к нему имею прямое отношение.

На мою просьбу, ответила одна из женщин, пригласив зайти к ней в дом. В прихожей, я увидел исключительную чистоту в помещении и уют в соседней комнате через открытую дверь.

Напоив меня водой она очень вежливо и мягко попросила меня зайти в комнату, попросила присесть, и задала мне несколько вопросов – откуда я приехал. Когда я ответил, она подробно расспрашивала о том, как живут в Москве. Она рассказала о том, что ее муж моряк торгового флота, был мобилизован в военный флот, и где он сейчас она пока еще не знает. Очень волнуется за его судьбу.

Пока мы разговаривали, я внимательно рассматривал обстановку в комнате. Все было очень просто, ничего не было лишнего, а несколько предметов, как буфет, комод, этажерка и несколько стульев были сделаны из красного дерева, имевших уже потускневший вид от времени, некогда полированной поверхности. Работа была старинная. В те годы такую мебель можно было увидеть только в музеях или в домах, где она многие годы переходила от поколения к поколению. В данном случае так наверно и было, и в удобный момент я решил в этом убедиться, спросив ее - откуда у вас такая мебель здесь в такой отдаленности от города?

– А я не знаю. Она осталась нам от родителей, а тем от дедов. Ей уже много лет. Наверно и дедам нашим она досталась от их дедов. Мебель очень удобная, красивая, а главное ей ничего в наших краях не делается, приветливо улыбнулась хозяйка.

Напившись чистой родниковой холодной воды, поблагодарив приветливую хозяйку, я продолжил свой путь к озеру, на аэродром.

По дороге, меня занимала мысль о доме, в котором я только был. Белое Море когда-то было оживленным морским путем, связывающим Россию с остальным миром. Сколько здесь произошло событий исторического значения, сколько здесь сложилось судеб людей. Всего этого уже нет. Создалась новая, необычная судьба страны, в которую в эти дни ворвались вражеские силы. Жили мы тихо, ничего нам чужого не надо было, никому ничем не угрожали. Начинали с очень тяжелых испытаний, многих лишений и вот, в третью пятилетку только начали постепенно уже ощущать улучшение свою жизнь, и все так нарушилось! Ох, сколько горя уже испытывал советский народ в западных районах страны!

Незаметно, перекладывая с руки в руку чемодан, я, наконец, добрался до аэродрома, штаба воинской части.

Там уже знали, что я добираюсь к ним, и нахожусь в дороге, им об этом позвонили с аэродрома Ягодник.

Самолет находился здесь, я увидел его на воде, недалеко от спуска. Познакомился с летным экипажем. Первым летчиком его был Л. Наконечный, вторым летчиком был капитан Г. Попов, фамилии штурмана и одного стрелка-радиста не запомнил. Майор Л. Наконечный и капитан Г. Попов, оказались очень приветливыми, приятными людьми. Мы как-то быстро подружились настолько, что в наших взаимоотношениях было ощущение, как будто мы знакомы уже многие годы.

Пока разрешения на обратный вылет с штаба ВВС еще не было, Л. Наконечный сказал, что нам придется лететь в Губу Грязную, где располагался морской аэродром, без второго стрелка. Самолет принадлежал 118 морскому бомбардировочному полку ВВС Северного Флота (СФ). Этот район сейчас находится постоянно под воздействием истребителей – охотников противника. В полку выделили в его экипаж только одного стрелка радиста, а на самолете имеются две блистерные турельные пулеметные установки.

Он предложил мне стать к одной из установок, что уже будет надежнее в отношении защиты самолета с хвоста.

– Пойдем, инженер, я покажу, как ей пользоваться, сразу я тебя этому научить не смогу, но, если “фриц” зайдет к нам в хвост, ты сможешь его отпугнуть очередями с пулемета, патроны у нас трассирующие.

К его удивлению, я ему сказал, что умею хорошо стрелять с турельной установки, чему нас научили еще в лагерях в Гривочках. Наконечный сразу повеселел:

— Думал, что инженер, где ему еще стрелять с турельной установки! Прости меня, я ошибся.

— Ладно, нам нужно получить “добро” на вылет и полетим к себе.

Наконечный отправился в штаб части, где по радиосвязи он сделал запрос для получения разрешения на вылет.

Пока делать в штабе нам было нечего. В столовой меня хорошо покормили. Чемодан оставил на пирсе, откуда должен отойти катер, который доставит нас на самолет.

Попов предложил на берегу половить раков после того, как вылет вновь отложили на два часа.

Пока мы шли по берегу озера, к хорошо ему известному месту, где водились раки, он рассказывал мне как он их здорово ловит на вытянутый палец правой руки.

Действительно, он мастерски ловил раков его способом. На берегу их было уже штук 10. Движения его были уверенные, точные и почти всегда с добычей.

Лицо его светилось радостью от удачной охоты. Быстро просовывая правую руку в корни растущих на берегу деревьев, он вытягивал указательный палец и водил им там, пока оказавшийся поближе к его пальцу рак, чувствуя продвигающуюся на него опасность, хватал палец своей клешней, тут ловец быстро вытаскивал палец с вцепившимся в него раком и резким движением руки сбрасывал его на берег. Охота шла успешно, ловец сиял, а мы с Наконечным весело смеялись, и все мы были в тот момент довольные, счастливые, совершенно не задумываясь, что нас ждет в ближайшие часы, когда мы будем уже в полете, на пути к району, где сейчас происходят ожесточенные воздушные бои, где падают на землю сбитые самолеты, где смерть людей присутствует на каждом шагу. А пока мы находились еще далеко, в этих еще тихих местах. Попов резвился, пока не наскочил на огромного матерого рака. Он так сильно клешней захватил палец ловца, что после неоднократных резких встряхиваний руки, рак палец не отпускал, наоборот, он его сжимал еще сильнее. Мы

стояли и ожидали, что вот, вот, рак слетит с пальца Попова, и не оказывали ему помощи, давясь от смеха не только от потока его словесной неприязни к матерому мстителю за погубленных его братьев, но и от смешных движений ловца.левой рукой, он все же сорвал с пальца рака. Палец у Попова оказался прокушенным с двух сторон, шла кровь. Пососав палец, высасывая кровь, он подобрал свою добычу и мы, хохоча, пошли уточнять еще раз относительно разрешения на вылет нашего самолета, а Попов отнес раков на кухню и попросил девушек побыстрее их сварить нам в дорогу.

Наконец разрешение на вылет мы получили. Взлетев, взяли курс на аэродром 118-го авиаполка. Перед вылетом, оперативный дежурный Штаба ВВС предупредил, что, как обычно, в воздухе постоянно находятся охотники истребители противника. Пока еще было далеко до места, где можно было встретить самолеты противника, радиус полетов истребителей Ме-109 был значительно меньше, и мы со стрелком сидели в хвосте самолета, рассматривая пролетаемые самолетом места.

Он летал здесь не один раз, и все, что он видел, ему было знакомо. Для меня наоборот, я все видел впервые и на меня произвела неизгладимое впечатление природа этих краев.

Все как бы застыло. День был ясный, солнечный и теплый. Горизонт был размытый, насыщенный парами поднимающихся от сильно пересеченной местности небольших рощиц, с насыщенными влагой полями, озерами, небольшими речками. Нигде ни одной дороги, ни одного поселка или домика, ни одной тропинки. Полное безмолвие, кроме гула моторов нашего самолета. Война сюда пока не дошла. В это время года тундра бывает особенно красива. Расцветает масса разнообразных цветов. Перед нами был вроде расстелен яркий многоцветный ковер. Красота была необыкновенная.

За час до прилета на морской аэродром 118 авиаполка, мы со стрелком встали к турельным установкам, тщательно наблюдая за воздухом в поисках вражеских истребителей. Минут через 15 внезапно, с левым разворотом наш самолет начал терять высоту. По самолетному переговорному устройству Наконечный сообщил, что выше нас справа он заметил пару "мессеров", так сокра-

ценно наши авиационники называли фашистские истребители Me-109.

Ясно было, что они внимательно изучали и оценивали наш самолет. То, что они сделали сразу набор высоты - “горку”, как говорят летчики, было уже признаком, что вскоре будет атака нашего самолета.

Хотя дистанция была еще великовата для открытия огня, мы приготoвились для отражения нападения.

Вот они сделали левый разворот, готовясь атаковать нас слева. Стрелок был у правой установки со стороны которого оказались атакующие самолеты. Стрелок открыл огонь по ним, я же смог открыть огонь только после того, как они проскочили над нами на расстоянии 200-300 метров. Почему-то они огонь по нашему самолету не открывали, возможно, это был только предварительный маневр. Или огонь стрелка опередил их, или они заметили в воздухе наши истребители, которых по радиосвязи запросил Наконечный, не надеясь на нашу собственную самолетную защиту. Неожиданно “мессера” с резким снижением вновь скрылись в сопках, что для них было вообще присуще, так, как они уверенно действовали только тогда, когда их нападение было внезапным, когда жертва не успевала подготовиться к своей защите. Отделавшись легким испугом, мы успокоились. Самолет приближался к аэродрому. Впереди заблестела узкая голубая гладь Кольского Залива. Далеко в синей дымке был заметен Мурманск.

Благополучно мы приближались к моменту посадки самолета. Садились вдоль Залива. Точно подводя самолет, вернее лодочный фюзеляж самолета, к поверхности воды, Наконечный точно у сигнального буя, обозначавшего место приводнения самолета, как “Т” на земных аэродромах, посадил самолет мягко, без удара об воду. Отличная была посадка.

После пробега самолета, быстро порулили к спуску на берегу. За 50 метров от него были выключены моторы, внезапно стало тихо! От берега к нам быстро двигался катер, который подойдя к борту самолета принял нас на свой борт и мы, обмениваясь между собой впечатлениями о недавней атаке “мессеров”, пошучивали, как кто из нас оценил эту неприятную встречу в воздухе.

Катер кормой подошел вплотную к пирсу. Только мы выскочили

с него на берег, прошли несколько шагов, как вдруг началась такая канонада, что не только я, не знавший еще местных военных условий, но и экипаж самолета стремительно побежали к укрытиям в щелях рядом расположенных скал, окружавших наземные постройки аэродрома. Только уже в укрытии появилась возможность разобраться во внезапно сложившейся обстановке. Откуда же была такая оглушительная канонада? Было пока только ясно, что велась стрельба из нескольких крупных орудий зенитной батареи. Выяснилось несколько позже, что стрельбу открыла морская зенитная батарея, расположенная на хуторе Белокаменка на мысу Петра Великого по большой группе фашистских самолетов бомбардировщиках типа Ю-88.

Грохот канонады был таким оглушительным из-за того, что батарея эта находилась рядом, напротив аэродрома 118 АЛ через залив.

Тем временем, группа самолетов по которой стреляла батарея из Белокаменки, шла плотным строем на высоте 5-6 км. По морскому аэродрому они не сбросили ни одной бомбы. Л. Наконецный сказал мне, что они идут на аэродром Ваенга. Вероятность, что они могут сбросить бомбы и на морской аэродром, тем более, что самолет ГСТ, на котором мы прилетели, техники еще не успели вытянуть на берег, белоснежный, на фоне темно-зеленой воды залива, был отчетливо виден с воздуха и демаскировал наличие здесь аэродрома морских самолетов.

Окруженные шапками разрывов зенитных снарядов Ю-88 продолжали лететь, не меняя курса. Внезапно один из них, находящийся впереди группы несколько раз качнулся со стороны в сторону, заметно задымил черным дымом, потом резко пошел вниз, затем развернулся влево, уже с усиливающимся черным шлейфом дыма со снижением перелетел через залив, уходил на запад, в сторону, откуда они появились.

Очевидно, что летчик, управляя подбитым самолетом, на котором загорелось горючее, стремился сделать вынужденную посадку самолета поближе к своему аэродрому. Уже лавируя между сопок, он скрылся за горизонтом. Бомбардировщик посадить среди сопок было невозможно. В подтверждении этого, вскоре мы увидели большой шар черного дыма с всплесками пламени – это взорвался упавший самолет врага. Туда ему и дорога!

Однако, оставшаяся группа Ю-88 продолжала полет на Ваенгу и вскоре мы слышали отдаленные звуки разрывов бомб, сброшенных этими самолетами. Какой был результат их бомбового удара, нам было пока неизвестно, но здесь стало тихо и безопасно.

Мы вышли из щелей. Л. Наконечный рассказал мне как дойти до штаба ВВС. Мы тепло попрощались, надеясь еще не один раз встретиться. Он пошел в штаб своего полка, я вернулся за своим чемоданом, оставленным на спуске, а технический состав на катере направился за самолетом, чтобы вытянуть его на берег и закатить в ангар.

Морской аэродром был на южном берегу залива. К нему с расположенной на возвышенности проезжей дороги вела длинная деревянная, на 120-130 ступенек, лестница.



Спуски гидроаэродрома в губе Грязная

Выйдя на узкую дорогу, вымощенную крупным булыжником, я оглянулся на залив. С этой возвышенности он хорошо просматривался далеко по сторонам и вперед. Напротив хорошо была видна зенитная батарея в Белокаменке, выстрелы которой нас оглушили. Через залив был хорошо виден противоположный берег. Там было безлюдно. Большое количество сопков, покрытых

низкорослыми деревьями и кустарниками хранили тишину. Там, где упал сбитый самолет Ю-88, виднелся слабый, ленивый дымок. Очевидно, самолет взорвался от взрыва бензобаков, а бомбы не взорвались.

Дорога постепенно шла вниз к нескольким домам. Слева от меня рядом с дорогой, стояло двухэтажное здание, штаб ВВС СФ располагался в гарнизоне, носящем название географического места на берегу Кольского залива, Губа Грязная (Ныне Сафоново). Еще до войны в гарнизоне построили небольшой военный городок, состоящий из нескольких кирпичных и деревянных зданий.

Кирпичные четыре четырехэтажных и один двухэтажный жилые дома, в которых проживали семьи командиров штаба, располагались слева, вдоль дороги. Сзади их стояли два двухэтажных кирпичных дома: один из них был детский сад и второй небольшой госпиталь с поликлиникой. Клуб в гарнизоне был построен из дерева.

Дома гарнизона были безлюдными, семьи эвакуировали вглубь страны. Стекла домов были заклеены бумажными крестами или забиты досками. В этой глуши война смотрела широко открытыми печальными молчаливыми глазами. День уже подходил к концу. В августе солнце, не заходящее здесь с конца апреля до середины июня за горизонт, уже приближалось к закату. Все вокруг выглядело очень тихим и тоскливым. Больно было подумать, где живут эвакуированные семьи, где и как они смогли найти себе крышу над головой. Сколько тоски и печали, да и горя сразу ворвалось в нашу жизнь, как резко нарушена была вся жизнь всей страны. Ведь не одна жена, дети, скитаясь где-то вдали, как и мужья, отвлеченные своими боевыми, смертельно опасными работами, делами, наверно не ложились спать, не вспоминая друг о друге, не беспокоясь, и не тревожась за благополучие о жизни близких, дорогих им людей!

Где находился штаб ВВС, мне показал случайно проходивший мимо матрос. Это было невзрачное, небольшое двухэтажное деревянное бревенчатое здание, изготовленное, как делают в деревнях избы, срубленные из бревен венцом.

Я зашел внутрь здания. Дневальный по штабу матрос, стоял на входе. Узнав, что мне нужен Главный Инженер ВВС, он по теле-

фону куда-то сообщил о моем прибытии, и через 1-2 минуты со второго этажа спустился матрос и представился мне, как писарь Главного Инженера - старший матрос Лазарьков. Взяв мой чемодан, он пригласил меня пройти наверх в рабочий кабинет.

— Нам сообщили из Москвы и из Лахты, что Вы уже в пути к нам. Главный Инженер Вас ждет и просил передать Вам, что он будет только к вечеру. А пока, он велел мне проводить Вас в столовую, Вы, наверно, хотите есть?

— Да, конечно, — ответил я.

Мы вошли в кабинет старших инженеров ВВС по специальным, а кабинет Главного был отдельным.

— Товарищ инженер, вот этот стол, теперь будет Вашим рабочим местом. Как Вы наверно знаете, это был стол бывшего старшего инженера ВВС по Вашей специальности т. Альмова, месяц назад на его место был назначен военинженер 3-го ранга т. Николаев. При передаче своих служебных обязанностей т. Альмовым на аэродроме Ваенга, их накрыла прямым попаданием бомба.

— Да, мне об этом рассказывали. Трагический случай. Я это учту для себя, если придется сдавать кому-нибудь свои дела, то с принимающим при налете будем прятаться в разных щелях, пошутил я.

Улыбаясь, мы спустились вниз, вышли из штаба и направились к рядом стоящему одноэтажному небольшому деревянному домику, обшитому снаружи “вагонкой”. Внутри домика оказалось очень уютно и чисто. Фанерная обшивка внутренних стен была окрашена в приятные светлые тона. На полах лежали ковровые дорожки, приглушающие шаги входящих. Для посетителей столовой были две комнаты. Побольше — кают компания для флаг-специалистов, поменьше — кают компания Командующего ВВС, его заместителей и помощников. Слева от входа был камбуз, где работали два повара и две официантки.

Ужин уже заканчивался, и меня накормила официантка Нина, с интересом разглядывая меня со стороны. Вопросы здесь не задавали. Покормила она меня очень вкусно и сытно. Так я не ел уже давно. Возвратившись в свой теперь, кабинет, где меня ждал Лазарьков, он предложил мне пройти с ним в комнату, которую мне выделили в домике Командующего. Это был небольшой двух-

этажный дом, который я заметил, когда шел в штаб.

Комната была в первом подъезде на втором этаже. В мирное время в этой квартире, состоящей из 3-х комнат, жил Начальник разведотдела штаба ВВС полковник Швецов. После эвакуации его семьи, он жил в самой большой комнате квартиры, а остальные комнаты были свободны. Мне выделили маленькую комнату, бывшую у них детской. В ней две трети окна было забито досками, а между ними был засыпан песок. Днем свет попадал в комнату через верхнюю не закрытую часть окна, а ночью я завешивал его маскировочной занавеской.

В комнате мебели было немного: койка, стол, шифоньер, четыре стула, тумбочка. Отопление не работало и в комнате, как и во всем доме, было холодно. Квартира была с современными для тех лет удобствами: кухня с плитой на четыре конфорки, ванная с колонкой, широкая прихожая, кладовка. Командующий, Начальник штаба и другие лица Командования ВВС руководили и жили на командном пункте ВВС (КП). КП Командующего — это был деревянный сруб из толстых бревен в три наката, заваленный огромными каменными глыбами, песком с гравием и т.п.. Флагманские специалисты, руководители отдельных служб, жили тоже в этом доме. Землянок для них не было.

Постельное белье на моей кровати уже было застлано Лазарьковым. Полотенце для повседневного пользования и ванное висели в ванной комнате. В общем, все было приготовлено для меня заботливо и по-хозяйски. Это характеризовало нашего писаря Лазарькова с самой лучшей стороны и, как человека и, как порядочного исполнительного подчиненного. Эта его черта, послужила нашей потом продолжительной совместной дружбе, хотя для него я был старшим. Я его искренне уважал, он это понимал и отвечал мне тем же. Он также внимателен был к другим инженерам, и никто из них ему ничего плохого не делал, но все же, служба службой, а расположенность друг к другу это нечто другое, оно от души!

Теперь мне нужно было встретиться с моим Главным, а он уже будет представлять меня руководству, Командованию ВВС.

А пока я решил ознакомиться с наличием хозяйственных принадлежностей, оставленных хозяйкой квартиры в выделенной мне комнате. В комнате был электрический чайник, электри-

ческий утюг, на кухне была электроплитка, несколько тарелок, ножи, вилки, столовые и чайные ложки, заварной чайник, пачка чая, сахарница с сахаром. Часть хозяйственных принадлежностей принес в дополнение к имевшемуся Лазарьков. Потом, когда я с ним познакомился поближе, он оказался умным, вежливым, хорошо воспитанным и очень тактичным молодым человеком. Помимо его очень хороших деловых качеств таких, как пунктуальность, аккуратность и умение неумолимо выжимать с подчиненных инженерных служб все сведения необходимые Главному инженеру для ориентирования и анализа состояния технического обеспечения боевых вылетов самолетов в частях, умел красиво оформлять отчеты Главного инженера в Москву.

Больше суток я уже не брился и успел заметно обрасти бородой. Кроме этого, почти сутки я провел время в перелетах, особенно в последнем, связанным все же с заметной нагрузкой на нервную систему, и только теперь, особенно после плотного обеда, я почувствовал непреодолимое желание выспаться. До встречи с Главным времени было достаточно, и я попросил Лазарькова, чтобы он меня разбудил, когда Главный инженер сможет меня принять.

Не знаю, сколько времени я проспал. На часы перед сном не посмотрел, но, к моему удивлению, я проснулся на следующий день утром, ощущая, что хорошо выспался и отдохнул.

Побрился, помылся. Включил утюг и погладил брюки, привел в порядок форму, оделся, и осмотрев себя в зеркало шифоньера остался довольным своим видом. К 8-ми часам утра пошел на завтрак. В кают-компании флагманских специалистов как положено, представился перед присутствующими будущими товарищами по совместной службе в штабе ВВС.

Часть командиров быстро управившись с завтраком ушли, приходили другие, молча посматривали в мою сторону. Окончив завтрак, я направился в кабинет, где Лазарьков вчера показал мой рабочий стол. Там были рабочие места для меня и старшего инженера ВВС по вооружению Константина Стрючкова. Кабинет Главного инженера был в противоположном крыле здания, тоже на втором этаже. У Лазарькова была своя небольшая комната, с основными журналами учета работы инженерной службы ВВС.

В то время Главным Инженером ВВС СФ был военинженер 2-го ранга Семен Дмитриевич Виноградов. В штабе он еще не появлялся.

Лазарьков доложил мне, что меня приглашает Начальник Штаба ВВС СФ полковник т. А. И. Зенкин. Выйдя из штаба, я пошел на КП, нашел его кабинет, куда меня пригласил писарь. На КП я пришел впервые, и меня интересовало его внутреннее



А. И. Зенкин

устройство. В нем было довольно тесно, но сухо и тепло; Посредине КП проходил коридор, разделяющий его на две половины. Слева и справа вдоль стен были двери в отдельные кабинеты Командующего, Начальника Штаба, Заместителей Командующего, и бытовые комнаты, а также комната адъютанта Командующего. Начальник штаба принял меня сидя за столом. Чувствовалось, что он был высокого роста, широкий в плечах. Взгляд его серых глаз был спокойным, изучающим. Широкий открытый лоб, расширенный в нижней части нос,

большой рот, пухлые губы, глухой голос.

Я представился ему, предъявил документы. Внимательно их изучив, ранее попросив присесть, он задал мне ряд служебных вопросов ознакомительного характера, связанных с биографическими данными, после которых последовали вопросы о Москве, о её бомбежке, о результативности налетов, и эффективности борьбы против них, о настроении и моральном уровне горожан города, и еще много лично его интересующих данных, на которые я смог ответить. Он посочувствовал мне, как бывший летчик, о несостоявшейся легкой работе, но поддержал мнение выше стоявших товарищей в Управлении Авиации, что в настоящей военной обстановке я более нужен как инженер.

Удовлетворившись моими сведениями, которые я сообщил ему,

он как-то произвольно перешел на тон дружеской беседы. Рассказал мне о делах ВВС СФ, о сложившейся боевой обстановке на театре военных действий в которых участвовали ВВС СФ, о наличии частей ВВС, об их дислокации, о трудностях, ощущаемых авиацией флота, о перспективах в ближайшее время. Я почувствовал, что первое его впечатление обо мне сложилось хорошее.

В моем присутствии, он вызвал Начальника АХО, капитана интендантской службы т. В. Зарко, познакомил нас, и дал приказание, пока оформляется Приказ Командующего о включении меня в состав ВВС, взять меня на полное довольствие: питание, вещевое и денежное и, чтобы была обеспечена постоянная уборка выделенной мне комнаты и замена постельного белья и стирка.

Поблагодарив его за внимание, по его разрешению, я вышел вместе с т. Зарко. Это был веселый жизнерадостный человек. Ростом он был такого же, как и я. По его словам, он был родом из Одессы. Волосы его были огненно-красного цвета, живой, энергичный, находчивый во многих неожиданных обстоятельствах. Как потом оказалось, он был еще превосходным бильярдистом, и мы не раз с ним вели упорные игры на зеленом столе, и в повседневной жизни были очень дружны.

Мне всегда нравились, и я уважал в последующей своей жизни людей неунывающих, оптимистически оценивающих все события, умеющих здраво оценивать сложившуюся вокруг них обстановку.

Я отдал Виктору мои аттестаты на довольствие и вновь поднялся в кабинет для встречи со своим Главным инженером. В штабе было очень тихо. Все командиры Штаба были в частях. Я сел на диван в кабинете и расслабился. Мысленно перебрал события, которые свершились всего только за одни сутки. Неужели я попал на фронт, где так тихо и даже тоскливо? События малозначительные, играющие очень малое значение и роль в общей борьбе против наступающего врага. Если это было так, то было бы досадно, что мне не доведется участвовать в центральных военных действиях. Уже на склоне лет, через многие годы мирной жизни, анализируя свое состояние в тот момент, я нахожу его само собой разумеющимся, в соответствии с общим моральным уровнем советских людей тех лет.

Теперь, для людей, не переживших событий тех лет, они могут казаться неискренними. Нет, когда люди из тыловых районов страны упорно добивались попасть на фронт, где погибало много советских людей, разве их стремление могло быть неискренним?

Как и многие, я не задумывался в те годы, что на фронте, в гуще сражений могут убить. Наоборот, тишина угнетала меня страшно, я чувствовал угрызение совести, что у нас слишком тихо и спокойно. Обыденно! Но я глубоко ошибался. Первое впечатление меня тогда обмануло.

Хотя полковник т. Зенкин рассказал мне обстановку, но очень мало, а я ее понял неглубоко. Информация эта была недостаточна для полного представления, что было “как”.

Меня особенно интересовала техническая сторона состояния самолетного парка ВВС флота. Эта информация могла быть только от моего Главного инженера, встречи с которым я ждал с интересом.

Мои мысли были прерваны небольшим шумом внизу, на первом этаже, слабо доносившимся до кабинета где я находился.

Я услышал громкий разговор, удалось услышать, что кто-то спрашивал дневального обо мне, и вскоре по деревянной лестнице кто-то грузно, не спеша поднимался вверх. Чувствовалось, что идущий человек не молодой, походка была уставшего человека. Наверно, Главный инженер. Я предупредительно встал с дивана, подтянулся, и отошел вглубь кабинета. Предположения мои оправдывались, шаги приближались и направлялись к нашей двери. Дверь открылась, и на пороге комнаты появился военный инженер 2-го ранга, с четырьмя средними нашивками на рукавах кителя (в те годы инженеры, как и командный состав флота носили на рукавах нашивки). Рост его был выше среднего, телосложение было плотное, круглая голова, короткая стрижка, большие серые глаза, удлинённый заостренный нос. Голос у него был громкий, грудной, с очень хорошей дикцией. Он вошел в кабинет, закрыл за собой дверь, и мы взаимно пошли навстречу друг другу. Соответственно, я, затем он, представились друг другу. Он сел за ближайший стол и пригласил меня присесть к нему поближе. Он с большим интересом изучал меня, разглядывая своими крупными широко раскрытыми добрыми глазами. Я мгновенно почувствовал, что это очень добрый, порядочный человек, и мне

будет работать с ним легко. Разговаривал он с улыбкой и доброжелательно.

Первые вопросы, как обычно, были довольно стереотипными в таких случаях: когда, на чем прибыл, когда из Москвы, на чем летел, знал он уже, что мне пришлось стоять за пулеметом на ГСТ, когда мы летели с Лахты сюда с Наконечным. Его интересовало, где и когда я получил инженерное образование. Его интересовало, чем я занимался до того, о моей деятельности в качестве рабочего.

В свою очередь, он очень подробно мне рассказал об инженерных делах в нашей, теперь для меня, авиации флота. О составе инженеров в частях. Кто старшие инженеры частей, возглавляющие их инженерную службу. Он подробно рассказал о ремонтной сети, которой располагали ВВС флота в те годы, о руководителях, об их оборудовании.

Конечно, ознакомление было предварительное. В дальнейшем, мне предстояло достаточное ознакомление при личных посещениях всех перечисленных им частей и ремонтных мастерских.

Сразу же он ознакомил меня с моими ближайшими задачами по организации службы, которой мне предстояло руководить, и что было в тот момент наиболее важным, неотложным, тормозящим эффективное использование в боях имеющейся авиационной техники.

В первую очередь мне было необходимо побывать в частях, встретиться с руководителями инженерных служб частей, а по моей службе, электроспецоборудованию самолетов, особенно.

Во время нашей беседы, приехал старший инженер ВВС по вооружению Константин Стрючков, с которым мы потом были в хороших, товарищеских взаимоотношениях. Пока длился мой разговор с Главным он молча сидел за своим столом. Вскоре Главного срочно вызвали к Командующему. Уходя, он велел мне быть завтра готовым к поездке с ним на аэродромы по частям, а пока есть время до ночи, он порекомендовал мне ознакомиться с расположенными тут же, в Губе Грязной 15-ми самолетными авиаремонтными мастерскими. Что я и выполнил после его ухода.

К. Стрючков вызвался пройти туда со мной, что было кстати, так- как меня там еще никто не знал, и было желательно, чтобы в мастерских меня кто-нибудь представил.

Мастерские оказались небольшими. Они ремонтировали истребители, и в частности приборы, стоящие на этих самолетах, а также авиавооружение. Для ремонта авиадвигателей и радиоаппаратуры не было достаточной площади цехов и соответствующего оснащения.

К моему радостному удивлению, Начальником мастерских оказался инженер 3-го ранга Василий Мельников. Он был выпускник нашего Института. Он окончил его раньше меня на один год, на факультете эксплуатации самолетов и двигателей. В институте мы были знакомы по совместному проживанию в общежитии, неоднократно встречались, участвуя в нескольких видах спорта. Теперь оба мы оказались в далеком Заполярье. Встреча нас чрезвычайно обрадовала. В дальнейшем, мы постоянно поддерживали дружбу между собой и, по мере возможности, встречались.

В мастерских ремонт производился небольшой по своему объему. Ограниченное оснащение мастерских, отсутствие многих запасных частей самолетов, невысокая квалификация мастеров, механиков, матросов, призванных по мобилизации, да и, судя по беседам с начальниками цехов мастерских, у них не было возможности в ближайшее время освоения объемных, капитальных ремонтов самолетов. Было ясно, что здесь предстояла большая работа, чтобы инженерная служба ВВС получила от них существенную помощь в ремонте самолетов.

Уже наступила темная ночь. Севернее Губы Грязной, на горизонте вспыхивали зарницы. Как мне объяснил Стрючков, это шли бои по защите западных границ Заполярья в районе реки Западная Лица, на полуострове Рыбачий. Расстояние было довольно большое, но зарницы артиллерийских выстрелов в темной ночи были видны.

Пока я еще не освоился с местностью гарнизона, мне пришлось в полной темноте, почти ощупью, добираться до своей квартиры. Зайдя в комнату, не включая свет, опустил светомаскировочную штору. В доме стояла полная тишина. Как в склепе! Сосед по квар-

тире Швецов, постоянно находился на КП, где и отдыхал ночью.

Устав от новых впечатлений, я мгновенно уснул. Проснулся от грохота выстрелов зенитной батареи в селе Белокаменка, уже мне хорошо известной, стрельбу которой я теперь легко определял по звуку. Однако были слышны еще дополнительные звуки стрельбы. Все вокруг грохотало. Со сна я не мог сразу понять — была только стрельба или к ней добавились грохот разрывов упавших на гарнизон авиационных бомб, сброшенных с ночных бомбардировщиков противника. В паузах были слышны звуки завывающего гудения многих авиационных двигателей, характерного для вражеских самолетов Ю-88. Было ясно, что в воздухе этих самолетов было много. Не верилось, чтобы они делали в таком количестве налет только на наш гарнизон, значит, одновременно они осуществляли налет и на аэродром Ваенга.

Быстро одевшись, я выскочил из дома. В основном, налет был на Мурманск. Часть самолетов Ю-88 прошли над нашим гарнизоном, и по ним был открыт огонь зенитной батареи в Белокаменке, на которой круглые сутки бдительно выполняли свои обязанности героические морские зенитчики.

О людях этой батареи все отзывались исключительно уважительно! Это были исключительно мужественные люди и отменные артиллеристы! На своем боевом счету они уже имели много сбитых вражеских самолетов, в числе которых был и самолет, который они сбивали при моих первых шагах в Заполярье, когда мы находились на морском аэродроме 118 АЛ два дня назад. Они не только уничтожали вражеские самолеты, но и успешно сбивали налетающие вражеские бомбардировщики с их боевого курса, когда перед сбрасыванием бомб по цели экипаж самолета обязан точно выдерживать курс и высоту, чтобы бомбы точно упали на выбранную цель в соответствии с сделанными предварительными расчетами. Их точная стрельба заставляла многие экипажи сбрасывать свои бомбы не доходя до цели, а это сводило на нет результаты вылета.

Постепенно грохот уменьшался. Вражеские самолеты удалились. Еще можно было услышать отдаленные взрывы бомб замедленного действия, сброшенных врагом.

Я вернулся к себе в комнату, лег и до утра проспал без всяких

происшествий. Утром, после завтрака, отправился в кабинет. Там уже был Стрючков. Теперь я имел возможность внимательно его рассмотреть. Был он небольшого роста, средней комплекции, небольшие внимательные карие глаза. Лоб с залысинами. волосы были коротко пострижены под машинку. Разговор его был насыщен многими украинскими словами. Разговаривал твердо, с убеждением в своей правоте и даже жестко. Оценку людям он давал короткую и бескомпромиссную. Чувствовалось, что он обладает прямым, твердым характером, однако в нем не хватало эрудиции старшего инженера ВВС. А на своем деле, как я потом убедился, он был знающим инженером-практиком, хотя и не имея инженерного образования.

Если он замечал в частях случаи нарушения технических требований при подготовке вооружения самолета к боевым вылетам, он решительно это пресекал, наказывал нарушителя, либо учил, если у того не было необходимого опыта. К моему удивлению, когда ему необходимо было сделать анализ обнаруженного дефекта и разработать Указание Главного инженера ВВС как Старшему инженеру ВВС, профилактические мероприятия по обнаружению и устранению этого дефекта, он не мог его составить на инженерном уровне, в рукописи выполненной очень мелким почерком он допускал очень много грубых орфографических ошибок.

При всех его положительных качествах, как руководитель службы ВВС он “не тянул”. А пока работал он добросовестно, как мог.

Со Стрючковым я не чувствовал себя одиноким по служебным и по общежитейским вопросам, в которых профиль наших обязанностей не имел никакого значения.

Вскоре прибыл в наш кабинет Главный. Дав ряд указаний Стрючкову, который одевшись уехал на один из аэродромов ВВС, он приступил к продолжению нашей, начатой накануне беседы, прерванной вызовом его к Командующему. Теперь он мне рассказал о аэродромах ВВС для сухопутных самолетов. Ни один из них не был подготовлен природой, что можно было встретить в средних и южных широтах страны. Здесь, в Заполярье, сплошные сопки. Если можно было где-нибудь между сопками увидеть ровные поля, это были низины, в них собиралась вода, образовывались болота, топи, либо равнины представля-

ли собой сплошные торфяные поля, сверху покрытые мхом.

При создании крайне необходимых для ВВС аэродромов для сухопутных самолетов, в первую очередь искали места, имевшие достаточно жесткий грунт, скальные породы, которые здесь можно было встретить, хотя и не очень часто. Таким образом, Ваенга оказалась из-за этого наиболее подходящим местом. Само название Ваенга, очевидно имело свою историю существования когда-то здесь небольших карельских рыбацких поселков.

Ваенга, река в Архангельской области РСФСР, правый приток Северной Двины.

Постепенно край этот заселялся, изменился род занятий людей, приезжающих сюда не по рыбацким делам, и поселки становились уже не рыбацкими, а название оставалось старым. Остались эти названия и на картах. Так как поселков здесь было мало, чтобы долго не мудрить производное название Ваенга стали уточнять для новых, рядом заселяемых мест. Например, просто Ваенга или Большая Ваенга, Нижняя Ваенга, Верхняя Ваенга и т. п.

На аэродроме Большая Ваенга посредине летного поля было недавно небольшое озеро, которое засыпали песком и укатали. Все летное поле имело песчаное покрытие, так как он был весь насыпной, без травяного покрытия. Второй аэродром был рядом со штабом ВВС в 2-3-х км. Назывался он Чалмпущка.

Это был довольно узкий, небольшой протяженности аэродром, расположенный вблизи от дороги связывающей базы ВВС с Мурманском. Третий по счету аэродром, сделанный строителями пока вчерне, только перед началом войны — Малая Ваенга, также был насыпным и в те дни небольшим.

Больше в период начала войны в распоряжении ВВС Северного флота в Заполярье сухопутных аэродромов не было. Был один морской аэродром в Кольском заливе в Губе Грязной.

Беседа наша с Главным продолжалась недолго. Военные действия не прекращались, и его присутствие было необходимо в частях. В кабинет пришел Лазарков и доложил ему, что машина, на которой ему нужно выехать на аэродром подана, и по приглашению Главного я вместе с ним впервые выехал на один из аэродромов ВВС.



Губа Чалм-Пушка

Авиация Северного флота к началу Великой Отечественной войны была очень малочисленной, устаревшей конструкции, и, в основном истребители. Да и сам Северный флот соответственно был невелик. Это был самый молодой из всех флотов нашей Родины.

Чем же можно было объяснить, что только в тридцатых годах Советское правительство приняло решение о создании Северного флота? Суждений было много, совершенно ясно, что в те годы нам приходилось отбиваться от неоднократных нападений врагов на Дальнем Востоке — события на КВЖД, на Халхин-Голе, на озере Хасан, это вынуждало создавать мощный Тихоокеанский флот. Угрожаемые ситуации были и на западных границах страны, это вынуждало также создавать мощные Черноморский и Балтийский флоты. Явного угрожаемого положения на севере, в Заполярье, для страны в том регионе не было со дней изгнания американских и английских интервентов в годы гражданской войны.

Громадной протяженности северные морские границы страны, насчитывающие до десяти тысяч километров, ограничивали колоссальный по площади безграничный простор Заполярья с его

необозримыми просторами тундры. Почти необитаемое побережье северных морей, имеющих неограниченные возможности для хозяйственной деятельности на века, в те годы совсем безлюдное, без дорог, где во многих местах еще не ступала нога человека.

Этот край не мог быть в те годы целью нападения, агрессии врага. Сама необжитая природа человеком, надежно защищала себя, поэтому пока не требовалась организация охраны этого района.

Мурманск и Архангельск, в царской России, использовались как порты для связи страны с западными государствами. Архангельск, как известно, еще при Петре 1-м был довольно оживленным портом для торговли с иностранными купцами.

По мере укрепления экономики советского государства, появились возможности финансирования нужд обороны страны в этих районах. Правительством было принято решение о создании Северного флота. Страна в этих местах была вынуждена почти всё начинать с фундаментальных затрат и вовлечения в эту работу больших людских ресурсов.

Предвоенный город Мурманск, кроме центрального широкого прямолинейного, застроенного современными для тех дней многоэтажными зданиями проспекта имени Сталина, в основном был застроен деревянными домами. Они были разбросаны по склонам нескольких сопок входящих в черту города. Город был небольшой. Дома стояли довольно плотно друг к другу. Преобладали дома в два этажа. Численность населения города не превышала тридцати тысяч.

Это был портовый город, в котором деятельность почти каждого жителя прямым или косвенным образом была связана с морем. В городе жили моряки торгового флота заграничного плавания со своими семьями, военные моряки Северного флота, экипажи рыболовных сейнеров, рабочие и служащие судоремонтного завода и рыбоперерабатывающего комбината.

Промышленность в основном представлял довольно большой, хорошо оборудованный судоремонтный завод и рыбоперерабатывающий комбинат. В городе было только два популярных общественных заведения — дом культуры, построенный незадолго до начала войны и гостиница “Рейсовая”, в ресторане которой

любили довольно широко погулять моряки после длительных тяжелых плаваний в суровых северных морях и экипажи иностранных кораблей, все чаще заходящих в порт.

Реконструкция мурманского порта, начатая в конце тридцатых годов, еще не была закончена. Предстояло выполнить еще очень много работ, чтобы порт мог эффективно обеспечивать расширяющуюся с каждым годом международную торговлю.

Теплое течение Гольфстрим обеспечивает Мурманску условия круглогодично незамерзающего порта. Природа, окружающая город, очень суровая. Полярные дни с незаходящим за горизонт солнцем с 22 мая по 22 июля, полярные ночи, когда солнце не поднимается над горизонтом и прямое солнечное освещение отсутствует со 2 декабря по 11 января, сильные ветры и снежные заряды, резкие смены температур даже зимой от сильных морозов до дождей в декабре месяце, влияют на формирование характера горожан города, образа и уклада их жизни. Спокойные, неторопливые, малоразговорчивые, но добрые отзывчивые люди, готовые в любой момент помочь даже незнакомому человеку. Всегда в поведении своем отличавшиеся уважением к другим, окружавшим их людям.

Зарботки работающих были значительно выше, чем в центральных или южных районах страны, что многих удерживало в этих суровых местах.

Транспортная связь со страной осуществлялась построенной только в 1915 году железной дорогой через Ленинград до Москвы, куда можно было попасть через трое суток.

Малоразвитое сельское хозяйство области не удовлетворяло потребности горожан в продуктах питания. Кроме рыбных изделий собственного рыбного комбината, город обеспечивался привозными мясными, мучными продуктами, овощами и фруктами, а также в широком ассортименте промышленными товарами.

Ближайших перспектив на значительное расширение города, его промышленности, кроме намеченного значительного расширения порта, в те годы не было. Таким и застала город Мурманск внезапно ворвавшаяся 22-го июня 1941-го года, как и в другие советские города, Великая Отечественная война.

Военные действия в Заполярье немецко-фашистских войск начались 24-го июня 1941-го года с воздушных налетов по транспортным кораблям, кораблям торгового и рыболовецкого флота, по буксирам и даже по катерам, в общем по всему что было в порту на плаву в Кольском и в Мотовском заливах. Нанесены были бомбовые удары по Главной морской базе Северного флота — Полярному и аэродрому ВВС — Ваенга. В сентябре 1941-го года фашистские войска начали свое второе наступление на Мурманск. Ожесточенные бои велись в течении сентября и октября. Вследствие чрезвычайно благоприятного рельефа местности для обороны города, не позволившего противнику применить танковые части в районе Западная Лица, на подступах к полуострову Средний, благодаря ожесточенному сопротивлению частей Красной Армии и срочно сформированных частей из моряков кораблей, враг был остановлен. Решить поставленную задачу — захватить город и порт Мурманск ему не удалось. Приблизжалась суровая заполярная зима, враг приступил к срочному сооружению блиндажей, землянок, утепленных убежищ.

Таким образом, всего в 50-ти км от Мурманска легла передовая линия сухопутного фронта в Заполярье

Враг приступил к периодическим бомбовым ударам по городу и его порту. Однако авиация Северного флота и Карельского фронта успешно защищала город от этих налетов.

После эвакуации населения город опустел. Многие дома, квартиры были оставлены своими хозяевами. После того, как противнику удалось перерезать железную дорогу в центр страны, в городе к середине ноября из-за трудностей подвоза продовольствия возникли значительные затруднения в питании людей. Они ощущались не только в Мурманске, но и в частях флота и ВВС. Как выход из положения, Командованием Карельского фронта было принято решение, утвержденное Правительством, срочно прокладывать через болота железнодорожную ветку от станции Обозерская до станции Беломорск, а грузы из Архангельска отправлять в Мурманск морским путем через Белое и Баренцево моря с помощью флота.

Несмотря на значительное снижение уровня и качества питания, боевая деятельность флота и всех его частей не снижалась!

Только с декабря месяца, когда наступившие сильные морозы сковали болота, по которым удалось неимоверными усилиями проложить железнодорожную ветку на архангельскую железную дорогу, снабжение продуктами начало налаживаться.

12-го января 1942 года в порт Мурманска пришел первый Конвой транспортных кораблей наших военных союзников с грузами.

Первый приход конвоя оказался “первым блином комом”. Чтобы поставить транспорты к пирсу свободных мест хватало, но, в связи с эвакуированием на транспортах в Архангельск портового оборудования и мощных кранов, разгрузка транспортов производилась медленно, была плохо организована, приводила к ощутимым потерям времени.

Обстоятельства сложились так, как никто не мог заранее предположить. Понадобились энергичные, очень трудоемкие работы, чтобы компенсировать и восполнить отсутствующую механизацию разгрузочных работ.

Вскоре, через пять дней, 17 января 1942-го года, в Мурманском порту появился второй конвой транспортов. В портовых, пока еще уцелевших, складах накапливалось разгруженное с кораблей вооружение, медицинское оборудование и медикаменты, продовольствие и другие грузы, которые необходимо было перегрузать в железнодорожные вагоны, чтобы через железнодорожную, вновь построенную ветку Обозерская-Беломорск, доставить их вглубь страны.

Второе прибытие союзнических конвоев в Мурманск не могло быть не замечено противником.

Наша разведка установила ответные меры фашистского командования — значительное увеличение количества военных кораблей, вплоть до крейсеров, линейных кораблей. Было значительно увеличено количество не только подводных лодок, но и бомбардировочной авиации, рассредоточенных вдоль северного побережья Норвегии, параллельно которому, на различных удалениях, в зависимости от времени года проходили пути движения союзных конвоев.

Для Командования флота и ВВС, такое наращивание сил про-

тивника совершенно недвусмысленно подтверждало безошибочного ожидания нанесения мощных ударов не только по конвоям союзнических транспортов, но и по мурманскому порту, где производилась разгрузка поступавших грузов. Действительно, участились попытки врага совершать налеты бомбардировочной авиации на Мурманск. В конце июня, в первых числах июля 1942-го года ВВС флота ощущали острый недостаток в истребительной авиации, благодаря которому противнику удалось с 30-го июня по 3-е июля нанести несколько бомбардировочных ударов по городу и порту, с преобладанием применения зажигательных бомб. В результате каждого налета в городе возникало много пожаров, загорались сухие, как спички старинные деревянные дома, количество которых в городе составляло до 80%. Пожарами город был почти весь уничтожен. Загорелись склады на территории порта, в которых находились грузы, снятые с транспортов, которые с невероятными усилиями и проявленным героизмом не только пожарными, но и гражданами, не эвакуированными из города, под падающими бомбами сумели отстоять от огня и спасти их от полного уничтожения. Удалось отстоять и причалы порта, сохранив этим работоспособность порта и железнодорожную станцию.

Мурманский порт мог продолжать приемку транспортов союзников, а горожане Мурманска перешли на проживание в землянках.

Отсутствие истребителей прикрытия порта Ставка Верховного Командующего нашла возможность компенсировать срочной доставкой и задействованием в целях противовоздушной обороны города и порта сотней зенитных орудий. Для защиты города мера оказалась запоздалой, фактически города временно не стало, но они еще хорошо послужили городу в последующей борьбе за жизнь порта.

И всё же, хотя Геббельс раструбил на весь мир, что город Мурманск и его порт полностью уничтожены, это было очередной геббельсовской ложью! Город, вернее горожане Мурманска, жили, трудились, воевали, самоотверженно помогали фронту: ремонтировали корабли, подводные лодки, разгружали транспорты союзников и отечественные корабли, загружали железнодорожные составы. Нужно отметить, что в городе после авианалетов противника круглосуточно продолжал работать судоремонтный

завод, даже после нескольких попаданий в него авиабомб. Люди находили в себе еще силы восстанавливать разрушенное, и вновь оживали цеха и участки. В памяти моей сохранилось до сих пор мрачное зрелище горящего Мурманска, которое мы видели с сопкок аэродромов. Это было огромное скопление черного дыма, широко распространившегося над городом.

Лето в тот год было необыкновенно сухое. В зените стояло солнце, безоблачное небо, полное безветрие. При попадании на землю снарядов с зажигательными и трассирующими смесями даже в низкорослых заполярных лесах загоралась трава, низкие кустарники. С огромной болью и состраданием, видя горящий город, мы представляли себе какое нужно было иметь мужество и самоотверженность людей, чтобы выдержать все это, находясь в самом буквальном смысле слова в пекле! Мурманчане выдержали, выстояли все эти испытания. Мужество их полностью переплелось с мужеством ленинградцев, выстоявших блокаду, одеситов и севастопольцев, выстоявших при защите своих городов.

Своеобразие северного морского театра не ограничивалось суровыми природными условиями. Благодаря теплomu течению из Атлантики в юго-западной части Баренцева моря, лед не препятствовал боевым действиям флота в течении круглого года. Однако в северных и восточных районах Баренцева и Белого морей, а также в Карском море, в зимний период из-за мощных ледяных полей корабли флота ходить не могли.

Частые штормы, особенно осенью и в зимний период, низкая облачность, туманы, снежные заряды, метели, все это сильно сковывало боевые действия флота, а морской авиации особенно. Хотя туманы, например, помогали скрытым действиям морских десантов, переходам конвоев транспортов, однако полярный день исключал скрытность действий кораблей, транспортов, значительно усложнял боевую деятельность кораблей и авиации, как для нас, так и для противника, утомлял летно-технический составы участием в непрерывных боевых действиях круглыми сутками. В свою очередь, полярная ночь создавала очень сложные условия для боевой деятельности кораблей и авиации.

Таким образом, круглый год действия Северного флота и его морской авиации проводилась в исключительно тяжелых, порой экстремальных условиях. Личный состав, назначаемый на Север-

ный флот, длительное время в процессе работы ещё проходил режим адаптации к местным особенностям природы, климата, создающим особые отношения между людьми.

К началу Великой Отечественной войны, в составе Северного флота было 8 эскадренных миноносцев, 15 подводных лодок, 7 сторожевых кораблей и 23 тральщика, морских охотников и других малых кораблей. В составе ВВС флота находились 72-й смешанный (бомбардировочно-истребительный) и 118-й морской разведывательный авиационный полки, 49-я отдельная авиаэскадрилья и 24-е звено связи. Всего, в составе ВВС Северного флота в тот момент, действовавших на мурманском направлении находилось 284 боевых самолета.

Флот не имел хорошо оборудованной базы. Для стоянки боевых кораблей флота приходилось использовать порт Мурманска, а также бухты Мотовского и Кольского заливов. Самолетный парк ВВС флота состоял из 28-ми истребителей И-15бис, 17-ти истребителей И-153 и 4-х И-16, 11-ти бомбардировщиков СБ, 49-ти гидросамолетов МБР-2 и 7-ми транспортных самолетов ГСТ.

Противнику необходимо было не только наносить удары по конвоям союзников, ему необходимо было обеспечивать охрану и своих морских перевозок важнейшего сырья стратегического значения, добываемого в Норвегии: никелевой руды из Петсамо, молибденовой, железной руд и целлюлозы из Киркенеса. Хотя Северный флот располагал малыми силами, но уже в 1941-м году подводники флота, надводные корабли, морская авиация и даже артиллерия батарей флота потопили значительное количество кораблей противника военного назначения и транспортов. Это потребовало от противника ввести конвоирование транспортов, прикрывать их авиацией, значительно усилить противолодочную оборону.

Действие Северного флота срывало своевременную доставку грузов для немецко-фашистских войск, застрявших в сложившейся окопной войне на Рыбачьем полуострове, отвлекая значительные силы противника, которые он уже не мог использовать на других фронтах.

Учитывая все возрастающую роль Северного морского пути для транспортной связи с союзниками, уже приобретшей стратеги-

ческое значение, в ВВС Северного флота, по решению Правительства, приступили к увеличению числа частей с увеличением количества самолетов уже более современных типов. Так, 29-го августа 1941-го года, по решению Ставки Верховного Командования ВВС флота получили 42 самолета, в том числе - 10 самолетов МиГ-3, 19 самолетов ДБ-3ф, которые были переданы из состава ВВС Балтийского и Тихоокеанского флотов со своими экипажами. Для обеспечения боевых действий кораблей Беломорской военной флотилии, входящей в состав Северного флота, из 16-ти самолетов авиации Главсевморпути была сформирована 2-я авиагруппа под командованием полковника И. П. Мазурука. Это были самолеты транспортного назначения, когда-то бывшими грозными бомбардировщиками типа ТБ-3, а также самолеты Ли-2. Они занимались срочной переброской по воздуху из центра страны различных военных грузов, продовольствия, медикаментов и личного состава, которые было необходимо срочно направить в центр или из центра страны на флот.

Первым авиационным полком ВВС СФ, куда мне посоветовал проехать Главный инженер, был 72-й смешанный авиационный полк. Он имел в своем составе необычно большое количество разнотипных самолетов, различных не только по назначению, но и даже разных стадий авиационной техники по годам изготовления.

В полку были значительно устаревшие, даже в те годы, истребители И-15 бис, хорошо себя зарекомендовавшие при событиях на Халхин-Голе. Дальнейшей их модернизацией за последние 10-12 лет развития самолётостроения были самолеты И-15З, а также истребители И-16, одного и того же авиаконструктора Н. Н. Поликарпова.

В полку были скоростные, ближнего действия бомбардировщики СБ, с малой бомбардировочной загрузкой и значительно устаревшим стрелковым оружием на уровне 1934-1936 гг.

В это время в ВВС Черноморского флота уже поступили на вооружение современные истребители МиГ-3, бомбардировщики ДБ-3Ф.

Считаю необходимым очень коротко информировать читателя об обстановке боевых действий на регионе СФ и об участии авиации флота в первые дни войны.

В Заполярье установилась окопная война. Враг мечтал поляр-

ную зиму провести в теплых домах Мурманска, а советские воины, вынужденные временно отступить на несколько километров вглубь необжитых мест, заставили врага зимовать в условиях суровых морозов в скалах и сопках, в условиях непрерывных налетов нашей авиации и ожесточенных боях с советскими войсками, чтобы удержаться хоть в этих условиях, не покинуть несколько захваченных километров!

Однако, ожесточенные военные действия сместились на морские просторы и в воздух. В сложившейся ситуации врагу пришлось смириться, и линия фронта стабилизировалась до осени 1944 года.

В оборонительный период, когда враг стремился, во что бы то ни стало захватить Мурманск, с июня 1941-го года авиация Северного флота совершила 8131 самолетовылетов, из них только на бомбардировочные удары и штурмовку вражеских позиций было совершено более 3000 самолетовылетов. Активно участвуя в отражении наступательных действий врага, истребители авиации ВВС флота вели непрерывные воздушные бои не только в отражении бомбардировочных действий вражеской авиации по нашим аэродромам, в основном по аэродрому Большая Ваенга, но и при отражении налетов бомбардировщиков на порт и город Мурманск, а также на Главную морскую базу Северного флота - Полярное.

Воздушные налеты враг осуществлял большими группами бомбардировочной авиации, сопровождаемой истребителями.

В ту пору, в составе ВВС флота еще не было новых отечественных истребителей, получивших массовое распространение, таких как Як-9, Як-3, ЛАГГ-3 и др. Как мог участвовать в равном воздушном бою, например, наш устаревший истребитель И-15 бис с современным скоростным истребителем противника Ме-109, скорость которого в 1,6 раза превышала скорость И-15бис.

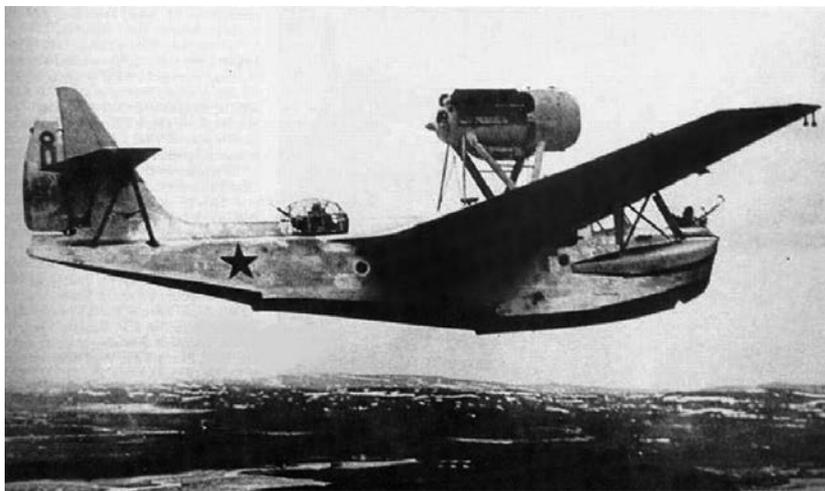
При случавшихся их встречах в воздухе, бой между ними не получался. При атаке Ме-109, летчик на И-15бис, увидев в хвосте у себя атакующего противника, совершал такие крутые виражи и развороты, что скоростной Ме-109 не мог удержать его в своем прицеле, и со скоростью проносился мимо, а "Бисенок", развернувшись для атаки, не мог уже обнаружить Ме-109, недосягаемо-

го не только для его оружия — пулеметов ШКАС, но оказавшегося даже вне видимости летчика на И-15бис.

Несколько позже, истребители И-15бис снабдили установками для запуска реактивных снарядов типа “РС”, и их неплохо стали использовать для штурмовки аэродромов противника, участия в сопровождении наших бомбардировщиков, но они не годились для ведения воздушного боя с самолетами истребителями противника Ме-109. При повреждении И-15бис в боях, ремонт им решили не делать, и при первой возможности летчиков, летавших на них, опытных, кадровых командиров, пересаживали на вновь получаемые самолеты для ВВС Северного флота.

118-й морской разведывательный полк, как я уже упоминал, имел на вооружении основной самолет с лодочным фюзеляжем, типа МБР-2 (морской ближний разведчик).

Самолет имел высокорасположенное крыло, на котором сверху, на стойках, были расположены два двигателя типа М-17 водяного охлаждения, на одной продольной оси. Один воздушный винт переднего двигателя тянул самолет вперед, как у обычных самолетов, а второй двигатель, расположенный сзади, имел толкающий воздушный винт, короче, была применена известная система тяни-толкай.



Морской ближний разведчик МБР-2

Как и самолеты И-15бис, это был устаревший тип самолета. Но он был морским самолетом, довольно узкого применения, а в этой области самолетостроение всегда совершенствовалось значительно медленнее, чем в области сухопутных самолетов. Его использовали в 118 АП для дневных полетов вглубь Баренцева моря, в целях разведки морской обстановки.

Имея на борту по две глубинные противолодочные бомбы, он мог успешно бороться с подводными лодками противника, которые находясь в погруженном состоянии, легко просматривались с высоты летящего самолета. Однако, белоснежно окрашенные МБР-2, тихоходные, маломаневренные, легко обнаруживались противником на фоне голубого неба и темно-синего моря, истребители безнаказанно их сбивали. Эти обстоятельства вынудили командование ВВС флота прекратить использование МБР-2 в дневных условиях. Их применение в качестве ночных фронтовых бомбардировщиков оказалось более удачным не только в боевом эффекте, но, что не менее важно, резко сократились потери отлично подготовленных летных экипажей, составленных из кадрового, опытного летного состава.

Они летали ночью вдоль линии фронта над полуостровом Рыбачьим на небольшой высоте длительное время и сбрасывали много мелких бомб небольшими сериями на окопные позиции фашистских войск, при этом двигатели приглушали, сбавляя их обороты, и сброс бомб происходил в тишине, при полной неожиданности для противника.

Эффект применения получался огромным не только в нанесении ударов по пехоте противника, но и еще в большей степени, в нервном перенапряжении и потрясении солдат и офицеров противника, находящихся в окопах. Пленные фашистские солдаты на допросах, на которых мне приходилось присутствовать, с ужасом вспоминали о вечно висящих у них над головой самолетов “с домиком”, как они называли самолеты МБР-2, иногда попадавших в лучи прожекторов противника, которые не давали им возможность хоть ночью отдохнуть от дневных боев.

Примеры успешного боевого применения устаревших конструкций самолетов в период войны нашими вооруженными силами, можно пополнить применением самолетов По-2, совершенно не

боевых, учебных самолетов, на которых успешно воевали наши героические советские девушки 588-го ночного бомбардировочного полка легких ночных бомбардировщиков на Северном Кавказе, Крыму, и на других участках фронтов под командованием подполковника Евдокии Давыдовны Бочаровой (в девичестве Карабут, по первому мужу Бершанская).

Истребители И-16 были значительно эффективнее в воздушных боях, чем И-15бис, И-153, но их в ВВС флота было 4 шт.

Обладая большой посадочной скоростью — до 180 км/ч, самолет было очень трудно посадить, особенно после воздушных боев, на песчаные аэродромы ВВС СФ. Неоднократно бывало, что даже после успешно проведенных воздушных боев самолеты получали в большей или в меньшей степени повреждения, а посадка И-16 с повреждениями, как правило, благополучно не кончалась, и вскоре этих самолетов на ВВС СФ в 1941 году уже не осталось.

Главный инженер познакомил меня с инженерами полка: по вооружению самолетов Н. Сидельниковым, по полевому ремонту И. Новиковым, инженером по электроспецоборудованию В. Хаменей и со старшим инженером полка В. Булыгиным.

Первое впечатление, например, о В. Булыгине было хорошее. Выше среднего роста, средней комплекции, темные волосы, карие глаза, мелкие черты лица. Разговаривал он и двигался быстро, энергично, целеустремленно, обладал чувством юмора. Позже, когда мы ближе с ним познакомились, я обнаружил у него умение быстро принимать правильные решения по сложившейся обстановке, умение руководить подчиненными ему людьми, организовать их технический труд, связанный с подготовкой самолетов к боевым вылетам в чрезвычайно трудной, опасной для жизни, складывающейся обстановке на аэродроме, непрерывно подвергавшемся налетам вражеской авиации. Н. Сидельников был прямой противоположностью по характеру Булыгину. Спокойный, малоразговорчивый, среднего роста, коренастый, крепкого телосложения. Лицо его было красноватое, а волосы были белые, белые. Черты лица были крупные, глаза большие, но часто были прищурены, внимательно наблюдавшие за всем, что происходило вокруг него. В дальнейшем, мне приходилось с ним часто встречаться, и я редко видел, чтобы он нервничал.

И. Новиков внешне тоже был очень спокойным, малоразговорчивым, больше предпочитал слушать других, хотя, когда нужно было, он отстаивал свою точку зрения твердо. Был он среднего роста, широкий в плечах, карие глаза, темные волосы. Постоянно курил трубку. С обязанностями справлялся хорошо, деловито, отлично знал свое дело и его работой были все довольны.

Большой интерес для меня представлял, теперь подчиненный мне по специальности, В. Хамена. Вначале меня удивило, что на инженерной должности он имел воинское звание — интендант 3-го ранга. По росту он был среди инженеров полка самый низким и худеньким. Мелкие черты лица, темноволосый, карие глаза его постоянно были в движении, изучающие, голос его соответствовал его комплекции — тонкий, нервный, легко возбуждался. Первое мое впечатление сложилось о нем неприятное. Он резко отличался во многом от своих коллег по полку. Неприятный осадок усилился в результате нашей с ним беседы. Естественно, что меня в первую очередь интересовали вопросы касающиеся положения дел по службе, за которые он отвечал в масштабе полка. Ответы его были неуверенные, неточные.

Это меня сразу насторожило, что же это за инженер полка, который не знает состояние техники, за которую он несет ответственность? При моем желании получить характеристику его подчиненных, старших техников авиаэскадрилий, они были поверхностные, противоречивые. По возрасту, он был старше меня лет на 5-6. Я почувствовал сразу, при нашей первой встрече, что это не руководитель службы полка.

После встречи с инженерами 72-го АП, Главный спросил меня мое первое впечатление о каждом инженере полка. Удивительно точно мои впечатления совпали с его сложившимся мнением о каждом, в результате длительного их взаимодействия. Люди имели четко выраженные черты характеров и определить их было не сложно. В общем, руководители инженерной службы полка были хорошие, и не вызывало сомнений — справятся ли они со своими обязанностями при большом разнообразии типов самолетов в полку.

Постепенно, я побывал в других авиаполках, отдельных эскадрильях, на всех немногочисленных аэродромах ВВС СФ, познакомился с командованием частей, подразделений. Посетил авиационно-технические базы снабжения частей ВВС, ознакомился с ремонтными мастерскими ВВС.

Все перечисленные мною части и подразделения были отдалены друг от друга на значительные расстояния и для их посещения желательно было бы продвигаться на автотранспорте, однако Штаб ВВС располагал очень малым количеством автомашин.

Наш Главный инженер машину не имел, его старая машина была разбита, получить новую машину было невозможно, и ему приходилось добираться до частей или на попутных машинах, приезжавших из частей, или просить на кратковременное пользование у Командующего или у Начальника Тыла ВВС СФ военинженера 1-го ранга г. Кочеткова. Без транспорта ему руководить инженерной службой в частях было очень тяжело, и не оперативно.

Редко нам, флагманским специалистам ВВС, особенно старшим инженерам, удавалось добраться до нужной части машиной. Получить машину во временное пользование было невозможно, поэтому постоянную связь с частями нам приходилось в основном пешком, на что уходило много времени и сил. Если путь на Большую Ваенгу протяженностью 8 км можно было проделать по хорошо мощенной крупными булыжниками дороге, хотя ходить по ней было очень тяжело, уставали ноги, то на Малую Ваенгу идти примерно такое же расстояние было значительно труднее. Дорога была грунтовая, она петляла среди невысоких сопок. В местах где были ямы, присыпанные гравием, в дождливую погоду собиралась вода, дорога настолько раскисала, что во многих местах, при желании вытянуть ногу, грязь стаскивала с ноги сапог, и приходилось с большим усилием вытягивать затаченную грязью ногу, одновременно придерживая рукой соответствующий сапог. Это уже была не ходьба, а выматывание сил. Несколько позже, эту дорогу немного привели в порядок, но все же двигаться по ней в дожди или после них, было очень трудно.

На всем пути на Малую Ваенгу, не было каких-либо строений, домов, чтобы можно было укрыться от сильных дождей, если они заставали в дороге. На аэродроме были сделаны землянки с количеством коек равных численному составу людей, находящихся там, да и их там было мало. Поэтому, рассчитывать нам на ночлег на аэродроме Малая Ваенга было нечего. Таким образом, отправляясь в части, находящиеся на Малой Ваенге, необходимо было рассчитывать время на обратное возвращение в эту же ночь. Если

летом, в условиях полярного круглосуточного дня, это было не-
сложно, то в первые недели моего пребывания на Северном фло-
те в сентябре — октябре месяце было уже почти круглосуточная
полярная ночь. В этих условиях погоды, частых затяжных дож-
дей, дорога превращалась в малопроезжимую преграду, в допол-
нении к этому двигаться приходилось в кромешной темноте, при
низкой сплошной облачности. На дороге, если ее так можно было
назвать в этот период, вязкая грязь была во многих местах по-
крыта водой. Однако необходимость обеспечения боеготовности
частей требовала организации, руководства и контроль работы
инженерно-технического состава службы по обслуживанию бо-
евых вылетов самолетов со стороны старших инженеров ВВС.
Присутствовать в частях нам было необходимо, и, стиснув зубы,
преодолевая, усталость, мобилизовав свою волю, мы преодолева-
ли все эти преграды, и выполняли свой долг.

Если в нормальных условиях такое расстояние при средней
ходьбе можно было проделать за 1,5 часа, то в описанных мною
условиях затрачивалось до 3-х часов.



*Старая дорога в Большую Ваенгу
(Североморск)*

Намного длиннее путь был в Верхнюю Ваенгу, где были размещены Окружные авиаремонтные мастерские ВВС СФ. Это были самые большие ремонтные органы ВВС флота. Они имели наибольшее количество работающих специалистов. По тому времени они были хорошо оснащены оборудованием, а также получали предпочтительное, чем другие мастерские техническое снабжение. В мастерских были цехи по ремонту самолетов, авиадвигателей с полной разборкой, сборкой и регулировкой, электротехнического оборудования, авиаприборов в широком ассортименте, авиационного вооружения, самолетной радиоаппаратуры. Кроме них были еще цехи по ремонту авиационных воздушных винтов, агрегатов двигателей, малярный, гальванический, столярный и другие цеха. Фактически, это был относительно небольшой ремонтный завод авиатехники.

Комплектовался он за счет квалифицированных слесарей, механиков, токарей, сварщиков, электриков, гальваников, маляров, столяров, радистов, даже часовщиков и других специальностей, призываемых в ряды Красной Армии по военной мобилизации с многочисленных заводов страны.

Опытные, знающие авиационное ремонтное дело по специальности, инженеры, авиационные техники и механики цехов окружных авиамастерских, обучали пополнение в процессе работы непосредственно в каждом цеху.



Большая Ваенга (Современная аэросъемка)

Обстановка военного времени способствовала очень серьезному отношению парней к поручаемой работе, и за короткое время они уже могли выполнять много серьезных и ответственных работ на высоком техническом уровне, необходимом для обеспечения надежной работы в полете.

В мастерских все работы выполнялись под руководством опытных, знающих ремонтное дело руководителей — кадровых военных инженеров, техников.

В окружных авиамастерских все проводилось методично и серьезно, соответственно, получались и результаты.

Начальником мастерских был военинженер 2-го ранга Комаров, Главным инженером мастерских был военинженер 2-го ранга Лебедев. Начальником КБ мастерских был воентехник 1-го ранга Левин, по образованию инженер, призванный в армию из запаса.

По ремонту элетроспецоборудования было фактически два цеха: электроцех, возглавляемый воентехником 1-го ранга Бухановым, и по ремонту авиационных приборов, который возглавлял воентехник 2-го ранга Фирманов. Оба они пришли в ВВС флота по мобилизации из запаса. Работали до этого в Полярной авиации Главсевморпути.

В Нижней Ваенге, расположенной на берегу Кольского залива, был военный городок, застроенный 5-ти этажными жилыми домами. Каждая квартира имела по тем временам современные удобства: центральное отопление, ванные комнаты с нагревательными колонками, водопровод, канализация. Не было газа и горячей воды. В городке были необходимые бытовые учреждения: портновская, сапожная мастерские, общая баня, парикмахерская, продовольственный магазин, промтоварный и книжный магазины, большой клуб на 500 мест, почта и телеграф с междугородним телефоном. Учитывая, что городок был построен за полярным кругом, севернее Мурманска, можно оценить заботу о военных и их семьях, которую проявило Советское правительство, чтобы облегчить их проживание в очень суровых экстремальных условиях Советского Заполярья.

В городке жили с семьями летчики, инженеры, техники 72-го авиаполка, работники авиатехнической базы, авиаремонтных мастерских и других мелких подразделений.

Жилищные и бытовые условия значительно облегчали проживание людей в этих краях. Не было оставлено без внимания и обучение детей.

На аэродром Большая Ваенга, часто ходили автобусы служебного назначения. Была хорошо налажена автобусная связь с городом Мурманском. С началом войны все семьи были эвакуированы вглубь страны, и в городке все стихло, замерло. Отцы, если остались служить в этих же частях, изредка навещались в свои опустевшие квартиры.

В городке были расположены авиамастерские, возглавляемые военинженером 3-го ранга Безукладниковым. Мастерские, как и в Губе Грязной были наибольшими, относительно немногочисленными по личному составу. Они имели самолетный цех, цех по ремонту приборного и электрооборудования самолетов, по ремонту вооружения. Хотя мастерские были не больше, чем в Губе Грязной, но работы по ремонту самолетов они выполняли значительно больше непосредственно на аэродроме Большая Ваенга, из-за их территориальной близости к аэродрому.

Начальником цеха по ремонту электроспецоборудования был воентехник 1-го ранга Дербенев.

В 118-й морской бомбардировочный разведывательный полк, который размещался в Губе Грязной, можно было пойти в любой момент. Старшим инженером полка был военинженер 3-го ранга Балабанов. О нем мне уже говорил Главный, но познакомиться с ним пришлось только теперь. Это был полный, выше среднего роста человек. Круглая голова, большие круглые серые глаза, постоянно розовое, одутловатое лицо. Дышал он шумно. Разговаривал не спеша. Ходил медленно, что было довольно редко среди старших инженеров полков сухопутных аэродромов. Очевидно, сказывалось влияние условий работы на морских самолетах. В полку были морские самолеты лодочного типа. На стоянку на воде их не ставили. Самолеты хранились в ангарах, на специальных для каждого самолета тележках.

В полку были в основном самолеты типа МБР-2, два транспортных самолета типа ГСТ. Инженером полка по электроспецоборудованию был в те дни, временно исполняющий его обязанности воентехник 2-го ранга Слизков. Эксплуатация морских самолетов

имела свою специфику. Прежде всего это то, что взлет и посадка морских самолетов происходят на воде. Самолеты, как я уже говорил, хранятся в ангарах, так, как морская поверхность может быть и спокойной, и штормовой. Трудно знать, что будет на море даже в ближайшее время. Может быть и шторм свыше, например, 3-х баллов, который считался уже опасным для самолета такого типа. Может быть повреждена лодка – фюзеляж самолета. Перед вылетом самолета, вся предполетная подготовка его выполнялась техническим составом на берегу. Когда вся подготовка заканчивалась, поверхность воды для взлета самолета соответствовала требованиям для производства полетов, самолет на его тележке буксировали к спуску, представлявшему собой бетонную наклонную плоскость, входившую частично в воду под углом 10-15 градусов, шириной 8-10 метров. Когда тележка с самолетом спускалась в воду на глубину 1,5-2 метра, самолет всплывал и освобождал тележку, которую вытаскивали на берег, а к самолету подходил катер буксировщик и при помощи троса буксировал его к месту, где производился запуск двигателей и выруливание на взлет.

Закаченные в ангарах самолеты на тележках размещались там не по линии, как сухопутные самолеты, а по площади, с учетом возможности производить работы на каждом из них, и по мере возможности максимально использовать площадь ангара.

Кроме использования самолетов МБР-2 в последнее время в качестве ночных фронтовых бомбардировщиков, что не являлось их морской специализацией, они хорошо выполняли еще роль разведчиков подводных лодок противника вне радиуса действия истребительной авиации противника.

Было зафиксировано значительное количество случаев, когда подводные лодки противника заходили в заливы побережья на Новой Земле в погруженном состоянии, а при возможности всплывали, и члены экипажа лодок выходили на сушу. Был даже случай, когда самолет МБР-2 поставленный на лыжи сделал посадку на Новой Земле, куда он был направлен для обеспечения наблюдательных постов Северного флота продуктами питания, медикаментами и др. В этот момент внезапно вблизи побережья всплыла на поверхность моря вражеская подводная лодка, ее экипаж выскочил к палубному орудию, и его огнем пытался

уничтожить самолет. Однако они не учли небольшого холма, прикрывавшего самолет от прямых попаданий снарядов, а вести навесной огонь по гаубичной траектории их пушка не могла, и самолету повреждений они не нанесли, однако ответный огонь крупнокалиберных пулеметов с поста, для лодки оказался опасным и она, поплававшись двумя убитыми членами экипажа, стремительно отошла от берега, и с быстрым погружением ушла под воду. Были замечены неоднократные случаи таких попыток и в других местах.

По наблюдениям с самолетов и кораблей были обнаружены случаи заходов подводных лодок противника даже в Карское море. Учитывая возможность повторных заходов подводных лодок противника так глубоко на восток от основного театра военных действий в Баренцевом море, Командование ВВС давало задание самолетам МБР-2 на поиск подводных лодок противника, уходящих далеко на восток. Было несколько случаев, когда с находящегося в воздухе самолета МБР-2 с высоты 300-400 метров экипажи обнаруживали в подводном положении подводные лодки противника, через толщу воды лодка просматривалась по хорошо заметному темному сигарообразному силуэту, и начинали бомбить лодку глубинными авиационными бомбами. Были случаи удачных атак самолетами МБР-2 подводных лодок противника. Помню случай, когда легчик 118 авиаполка капитан Ю. Грязнов потопил лодку противника. Она находилась в подводном положении. Бывали случаи, когда после сброса с самолета глубинной бомбы лодку, находящуюся на глубине, удавалось только повредить. В таких случаях выбора у экипажа лодки не было, либо наполниться водой и погибнуть, либо всплыть и попытаться отбиться от атакующего самолета с помощью палубного орудия имевшегося на лодке.

С самолета можно было точно определить повреждение лодки после сброса глубинной бомбы по образовавшемуся на воде большому масляному пятну. Были случаи, когда экипаж подводной лодки, не получив повреждения от глубинной бомбы, сброшенной с самолета, но фиксируя, что он обнаружен, специально выпускал масло на поверхность воды, имитируя свое повреждение, максимально возможно увеличивал глубину погружения, рассчитывая ввести в заблуждение экипаж самолета, и, при неопытности летного экипажа, он торжествовал свою ложную побе-

ду. Такие случаи бывали. На войне было много хитростей, чтобы ввести противника в заблуждение.

Все же бывали случаи, когда поврежденные в подводном положении подводные лодки всплывали и огнем своих палубных пушек и пулеметов вступали в бой с атакующим их самолетом. Если на самолете еще оставались бомбы, то для всплывшей подводной лодки это могло быть ее концом, так как от сброшенной с самолета бомбы лодке некуда было деваться, а вот если бомбовый запас на самолете МБР-2 кончался, то еще было неизвестно - кто кого уничтожит, так как на некоторых подводных лодках противника имелись крупнокалиберные зенитные пулеметы, опасные для самолетов, особенно для таких самолетов, как МБР-2, изготовленных из самолетной фанеры. Как правило, бомбовый запас самолета, когда лодка была в погруженном состоянии, сбрасывался весь, и в случае всплытия лодки, самолет уходил в зону не опасную для самолета от зенитного огня, вызывая по радиосвязи другой самолет, чтобы добить поврежденную вражескую подводную лодку.

При действительном потоплении подводной лодки, на поверхности воды появлялось не только масляное пятно, но даже всплывали предметы оборудования лодки, личные вещи экипажа.

В 27-м истребительном авиаполку были самолеты И-15бис. Старшим инженером полка был инженер 3-го ранга т. М. И. Круглов. Небольшого роста, коренастый, карие небольшие глаза, разговаривал быстро, энергичный и целеустремленный человек. Опыта старшего инженера полка он еще не имел. Перед началом войны он окончил ВВА им. Жуковского. При распределении по ее окончании был назначен в морскую авиацию на ВВС СФ. Пока он добирался до места своего назначения, началась уже война.

Из Москвы, на пополнение численного состава самолетов ВВС СФ железнодорожным транспортом прибыло 9 самолетов МиГ-3. Самолеты были в транспортировочных ящиках в разобранном виде. После транспортирования их необходимо было собрать, проверить состояние всего самолета, оборудования, произвести контрольный облет каждого самолета, прежде чем допустить их к боевым вылетам. Кроме этого, хотя самолет был отечественный, его необходимо было еще изучить летному и техническому составам. Всю эту работу Главный инженер и поручил молодому тогда

инженеру Круглову. Из этих самолетов МиГ-3 создали эскадрилью, вошедшую в состав 72-го смешанного авиационного полка. Инженером этой авиаэскадрильи был назначен т. Круглов. В начале военных действий, значительная часть самолетов МиГ-3 была потеряна, как эскадрилья она уже не существовала и Круглова назначили старшим инженером 27-го АП. Инженером по электроспецоборудованию этого полка был назначен воентехник 1-го ранга Б. Кац. В связи с началом войны он был освобожден от отбывания наказания по суду за допущенную в 1939-м году служебную халатность, когда он был инженером по своей специальности в 118АП.

Когда в 1939-м году Красная Армия вела бои с белофиннами, в боевых действиях участвовал Северный флот и ВВС флота.

Подготовку самолетов в 118-м АП производили в ангарах. Общее освещение в ангаре включать было нельзя, так как оно демаскировало расположение ангара в условиях полярной ночи, работы на самолетах выполнялись с помощью небольших переносных лампочек самолетного типа, с отражателями заводского изготовления, направляющие на участок работы узкий пучок света. Механиков, одновременно готовящих самолеты к вылетам, было по несколько человек: авиамеханики по самолету, двигателям, приборному, электрооборудованию, по вооружению, а переносок не хватало. Как выход из положения, решили своими силами изготовить недостающее количество переносных ламп.

Произошла непредвиденная история, которая подтвердила, что с авиацией не шутят. Все бывает очень хорошо, романтично - авиация! Но не зря авиационники шутят и теперь, и раньше, в наши годы, - ВВС страна чудес! Действительно это так. В воздухе, летящий самолет не прощает ошибки летчика в его пилотировании. Ошибки, невнимательное отношение при подготовке самолета на земле со стороны техников, механиков заканчивались в лучшем случае, вынужденной посадкой без поломки самолета, а очень часто катастрофой с гибелью экипажа самолета.

Самолет в целом, независимо от того, истребитель это или тяжелый бомбардировщик, очень сложное устройство, аппарат, насыщенный огромным количеством всевозможных агрегатов, систем, приборов. На самолете применяются автономные системы подачи топлива к двигателям, масляные, воздушные, кислород-

ные и гидросистемы. Кроме воздушных систем, они легко воспламеняемы. В нормальных условиях эксплуатации эти системы должны быть абсолютно герметичными, иначе может возникнуть на самолете пожар при работающих двигателях самолета на земле или в воздухе.

А когда самолет находится на земле, двигатели не работают, требования к герметичности систем не снижаются и работы на самолете необходимо производить в строгом соответствии с требованиями противопожарных мер, в которых запрещается не только курение вблизи самолета, но и пользование различными переносными лампочками для подсвета затемненных мест на самолете или двигателе не утвержденного образца, непроверенной конструкции, исключаяющей искрение в токоподводящих разъемах, колодках, вилках.

Работу по производству переносных ламп поручили выполнить бывшему инженеру полка по электроспецоборудованию Б. Кацу.

Ламп наделали достаточное количество, но не провели тщательную проверку каждой изготовленной лампы на возможность образования искрения в патронах ламп, в местах подсоединения к ней проводов. Авиационники все хорошо знают, что бывали неоднократные случаи, особенно на поршневых двигателях, небольших подтеков топлива, масла, гидросмеси в местах подвода трубопроводов к топливной системе, а это все легко воспламеняющиеся материалы.

Ни инженер полка по электроспецоборудованию, ни старший инженер полка не проверили качество изготовленных механиками переносных ламп.

Однажды, при коротком замыкании в одной из ламп вспыхнуло горючее на двигателе одного из самолетов, находившегося в ангаре. Образовался пожар на самолете, размещенном в ангаре!

Благодаря экстренно принятым эффективным мерам, от пожара пострадал только один самолет, остальные самолеты удалось спасти от неминуемой гибели, выкатив рядом расположенные самолеты из ангара.

Был суд. Бывшего старшего инженера полка Н. С. Присяжнюка и его инженера Б. Каца осудили за служебную халатность.

В тюрьме они не сидели, но находились в трудовой колонии тут же, в Заполярье. На должность старшего инженера полка был назначен т. Балабанов. С началом Великой Отечественной войны их освободили, и, вернув военное звание, включили в число инженерного состава ВВС СФ.

Н. С. Присяжнюк вначале был назначен в отдел технического снабжения тыла ВВС, потом его перевели в аппарат Главного инженера ВВС, старшим инженером по эксплуатации самолетов.

В составе ВВС СФ была еще 49-я авиаэскадрилья морских самолетов МБР-2 на озере в Лахте, где мне довелось побывать при прилете из Москвы в состав инженерной службы ВВС флота.

Численный состав ВВС СФ в те годы был относительно невелик. Мое ознакомление с частями ВВС кончилось, и предстояла большая работа в условиях военных действий, усложненная очень плохой транспортной связью с аэродромами, где была расположена боевая техника ВВС.

Основным морским бассейном, который еще осваивался Северным флотом, было Баренцево море. Имея огромные глубины, оно обладает неприятной для моряков особенностью — очень большое количество штормов и сильные пронизывающие ветры. Среди моряков Северного флота бытовала в то время полушуточная оценка Баренцева моря, что из 365-ти дней в году оно штормит только 360 дней.

Полярные ночи, полярные дни, безлюдность морских просторов, кроме основного морского пути движения кораблей в Мурманск с запада и обратно, суровость скалистых безлюдных берегов, глубоко врезавшихся в материк фиордов, необжитость огромных просторов северного побережья страны восточнее Мурманска в совокупности создавало необыкновенную суровость окружающей среды, не говоря уже о сильных морозах и ледяных полях, присущих Заполярье. Плавание кораблей в таких условиях всегда сопровождается образованием толстых ледяных образований на палубах и палубных надстройках кораблей, которые необходимо постоянно сбивать в условиях продолжительной заполярной зимы. Естественно, что необходимо было тренировать личный состав уметь использовать боевую технику в этих усложненных условиях.

Комплектовались экипажи кораблей из молодых парней, прибывающих на флот по призыву со всех республик страны. Их необходимо было приучить помимо боевых знаний и действий, к существующим тяжелым метеоусловиям природы. Это осуществлялось силами командного и срочного состава старослужащих кораблей и береговых частей флота.

Природа здесь была своеобразная. Всюду сопки и сопки. Поля свободные от низкорослой растительности покрыты мхом. Тут невозможно было увидеть распаханное поле, привычные для средних широт, и даже, какие можно было встретить на широтах Архангельска. Овощи, не говоря уж о фруктах, все были привозными. А вот ягод было здесь много: черника, кое-где брусника, а главная ягода в заполярье — это морошка.

Суровая была природа и для личного состава ВВС флота. Льды и штормы Баренцева моря на летные экипажи прямое воздействие в полете не оказывали, но в случае отказа двигателей в полете над морем или повреждении самолета в воздушных боях или зенитным огнем противника, даже при наличии одетых на членах экипажей самолетов спасательных жилетов, или даже при наличии надувных резиновых спасательных самолетных лодок, экипажи в осенне-зимних условиях почти не рассчитывали на возможность спасения из-за замерзания до прибытия помощи.

Как известно, материальная помощь союзников Советскому Союзу осуществлялась морским северным путем на грузовых кораблях, плывших под охраной военных кораблей союзников до зоны на траверзе острова Медвежий, от которого караваны уже охранялись силами Северного флота — кораблями и авиацией. Эта обязанность флотом выполнялась независимо от пути следования караванов в Архангельский или в Мурманский порты.

Для малочисленных в те годы составах кораблей Северного флота и ВВС, задача была непосильная для ее решения в полном объеме. Однако, ценой невероятных усилий в преодолении огромных трудностей, массовым героизмом, огромным напряжением духовных и физических сил в основном, задача выполнялась. Много было с нашей стороны людских и материальных потерь.

Караваны кораблей наших союзников состояли из транспортных кораблей США, Австралии, Канады, Новой Зеландии, Англии. В среднем, тоннаж каждого корабля составлял 5-6 тысяч

тонн водоизмещения. Перевозили они военную технику: самолеты, средние танки, автомашины — артиллерийские тягачи, легкие полевые автомашины типа “Виллис”, продукты питания: консервированная колбаса, свиная тушенка, медицинские товары, белье и т. п.

Для общей потребности постоянно формируемых и воюющих армий в Советском Союзе, помощь союзников по своему объему составляла очень малую долю необходимого. После победоносного завершения Великой Отечественной войны, ряд государственных деятелей наших бывших военных союзников пытались эту помощь представить, как их решающий вклад в общую победу. Однако, это не соответствует правде. После войны, статистиками были приведены цифровые данные этой помощи, и фактической потребности Красной Армии при ведении военных действий. Получилось, что помощь, оказанная Советскому Союзу союзниками, составила около 5%. Как же после этого можно было заявлять, что их помощь оказала решающую роль в победе? Вернее, ее можно было назвать мелкомасштабным откупом за то, что, когда Красная Армия, истекая кровью вела ожесточенную борьбу с фашистскими полчищами, наши военные союзники проводили отдельные военные акции против общего врага, не имевшие никакого стратегического значения, которое могло бы хоть немного облегчить положение на фронтах войны на нашей земле.

В материальном значении помощь союзников была не решающая в ведении военных действий. Однако, в политическом значении, этот союз имел огромное значение. Он, безусловно, во многом способствовал победоносному завершению войны. Помимо правительств союзных стран, мы имели моральную поддержку народов всех измученных войной и фашистским гнетом оккупированных стран. Была создана очень мощная антигитлеровская коалиция, к которой гитлеризм был совершенно не готов.

Я видел экипажи кораблей пришедших в Мурманский порт в составе караванов доставляющих нам материальную помощь. Это были мужественные люди. Мы хорошо знали, что им приходилось испытать, пока они совершили свой длинный путь на транспортных кораблях от берегов США, Англии и других стран до Мурманска через океаны и моря. Ежедневно они подвергались атакам подводных лодок противника, надводных кораблей,

а в радиусе действия вражеской авиации, подвергались ударам бомбардировочной авиации. Хотя караваны транспортных судов охранялись военными кораблями союзников, охрана эта была недостаточно эффективной и, в среднем около 70% кораблей в лучшем случае доходило до Мурманска. Бывало, что доходило до порта назначения значительно меньше транспортных кораблей, как произошло с транспортом, входившими в состав каравана PQ-17, о трагической судьбе которого рассказано в ряде книг у нас и в Англии. В те дни я был участником операции ВВС СФ по возможному спасению остатков этого каравана от полного уничтожения, в которой активное, самоотверженное участие принимали корабли Северного флота.

Летом, когда Белое море было свободным от льдов, караваны шли в Архангельск и там разгружались. Хотя в эти дни были круглосуточные полярные дни, и визуально караваны хорошо просматривались в море, они имели возможность избавляться от воздействия вражеской авиации, так как двигались по кромке льда Ледовитого океана, куда ни один самолет противника долететь не мог, но подводные лодки врага действовали, и наносили потери кораблям, хотя против них сбрасывались кораблями охранения большое количество глубинных бомб.

Разгрузка кораблей караванов в Архангельске была предпочтительней еще потому, что железная дорога от Мурманска до Ленинграда, связывающая порт с центром страны, как я уже говорил, была перерезана врагом захватом Петрозаводска, Медвежьегорска, Сороки, а дорога от Архангельска, которую эффективно защищали истребители ВВС Карельского фронта, функционировала постоянно, и почти не подвергалась воздействию вражеской авиации. Зимой, когда Белое море было скованно льдами, корабли конвоев были вынуждены разгружаться в Мурманске, до которого могли действовать с запасом горючего вражеские бомбардировщики Ю-88, взлетающие со своего основного аэродрома Банак (г. Лаксельв) в северной части Норвегии.

Истребители и зенитчики ВВС СФ эффективно защищали отдельные корабли и караваны судов. Но все это получалось, когда в составе ВВС имелось достаточное количество самолетов. Когда в результате боевых потерь их поубавилось, а пополнения самолетов не было, при численном превосходстве врага в самолетах

тах в воздухе, действие ВВС флота стало менее эффективным и корабли караванов несли потери, которые можно было избежать при пополнении ВВС самолетами.

Сложившаяся обстановка в зимний период, потребовала восстановить железнодорожную связь Мурманска с центром страны. Необходимо было поступающие с кораблей грузы отправлять по их назначению.

Закончилось героическое строительство железнодорожного пути от станции Мурманск до станции Обозерская на Архангельской железной дороге. Дорогу строили буквально на болотах, через лесные массивы, речки. Враг посылал в досягаемые места этой стройки бомбардировщики, которые бомбили и обстреливали строящих дорогу людей пулеметно-пушечным огнем, часто переходя на бреющие полеты. Срочно были установлены зенитные точки, батареи обслуживаемые в основном 17-18-ти летними девушками.

Это были настоящие героини! Самолет пикирующий на зенитную батарею, сбрасывает бомбы, стреляет, а они, прижавшись к бронещитам орудий, пулеметов продолжали стрелять, хотя немало среди них падало ранеными и убитыми! Это мне лично довелось видеть. Бывалые воины фронтовики, летчики, моряки, кому довелось быть при этом рядом с ними в эти моменты, с восхищением и трогательной нежностью отзывались об этих героинях. До какой самоотверженности могли доходить наши милые, дорогие, нежные, горячо любимые Нины, Тани, Ани и др. Они облагораживали женщину, обыкновенную смешливую, добрую советскую женщину, вдохновляли нас мужчин своим бесстрашием и самоотверженностью.

Слава об их мужестве уже всем была известна на Карельском фронте!

Построенная железная дорога позволила бесперебойно отправлять грузы, получаемые с транспортов, не накапливая их в мурманском порту, часто подвергаемому налетам вражеской авиации.

С центральных фронтов приходили малоутешительные вести. Хотя и с ожесточенными боями, огромными потерями в живой силе и технике, враг теснил Красную Армию, захватывал все больше и больше территории страны.

Фактически там решалась судьба Родины и наши мысли большей частью были заняты результатами боев на основных направлениях войны. Сложившаяся у нас окопная война в районе реки Западная Лица, велась с разной интенсивностью. То она доходила до максимального накала с введением в действие всех имеющихся калибров артиллерии, огнестрельного оружия, непрерывно днем и ночью, то она стихала, ограничиваясь отдельными пулеметными очередями и одиночными снайперскими выстрелами по неосторожным, потерявшим бдительность, солдатам и командирам.

Порой доходило до того, что в нейтральной зоне пространства между двумя линиями обороны наших войск и противника на учет брался каждый камень, какой-либо предмет, который был виден с обеих сторон. Стоило появиться в этой зоне хотя бы камню, которого вчера враг не видел, как тут же по нему открывался огонь, даже из орудий, пока лишний, неучтенный врагом камень не был уничтожен.

Были случаи, когда солдат противника выходил к реке, разделяющей воюющие стороны, с котелком помыть картошку речной водой и при этом он кричал – “рус не стреляй”! И солдаты наши не стреляли. Потом, бывало наоборот – “фриц не стреляй”! и фашисты не стреляли, давая возможность нашим солдатам набрать воды в речке или помыть картошку!

Окопная война достигла стадии, когда обеим сторонам она надоела, когда человек от нее устал.

Конечно, этого допускать было нельзя! Это не была война 1914 года, когда солдаты воюющих сторон воевали за интересы господствующих классов, а не за интересы народа. Здесь же, перед нами были агрессоры, оккупанты, против народов Советского Союза, какое же могло быть примирение! Политработники и командиры частей провели разъяснительную работу среди наших солдат, восстановили временно потерянное патриотическое, классовое самосознание у тех, кто его временно потерял, и вновь окопная война против агрессора приобрела необходимую ожесточенность и стойкость в интересах защиты советской земли от захватчиков.

Авиация противника, расположенная вдоль северного побережья Норвегии на аэродромах Банак (Лаксельв), Лоустари (Пет-

само) и др. в количестве до 500 единиц, еще до заключения военного союза с США, Англии и Советского Союза, должна была помогать своим сухопутным и морским силам в захвате Мурманска, всего Кольского полуострова, для создания мощного северного района своих вооруженных сил.

Когда противнику стало известно о создании военного союза и, как следствие, соглашения о поставке нам помощи от союзников по “лендлизу” морским транспортом по северному морскому пути, он оценил роль мурманского порта, особенно когда замерзало Белое море, и была исключена возможность прохода транспортов конвоев в Архангельск.

Вражеская авиация, пользуясь еще довольно длинным дневным временем, пыталась неоднократно бомбить порт, бомбить рассредоточенные транспорты союзников, стоящих в Кольском заливе в ожидании своей разгрузки в мурманском порту.

Наша авиация энергично действовала, защищая объекты от нападения авиации противника. Истребители защищали порт, а бомбардировщики бомбили аэродромы Лаксельв, Лоустари, Киркенес и др. на которых базировались самолеты противника.

По 5-6 налетов в день делала вражеская авиация на наши объекты, включая военно-морскую базу флота Полярное.

Тактика выполнения этих налетов была двоякая. Или самолеты Ю-88 налетали плотным строем, с минимально возможными расстояниями между собой, или делали “звездный” налет, когда к объекту нападения они подлетали одновременно с нескольких сторон, что рассредоточивало плотность огня зенитной артиллерии нашей системы противовоздушной обороны.

Наши летчики вели воздушные бои с врагом с максимально возможной отдачей своих сил и возможностей самолетов, на которых им приходилось воевать. Кроме этого, самолетов было мало. На одних и тех же самолетах приходилось вылетать по 5-6 раз в сутки. После каждого воздушного боя, если летчику удавалось возвратиться к себе на аэродром живым или получал ранения, но дотягивал до своего аэродрома, как правило самолет имел повреждения, которые необходимо было срочно устранять, чтобы можно было на нем повторно вылететь в бой. Наши техники, механики, инженеры всех специальностей совершали также геро-

ические поступки по ремонту поврежденных в воздушных боях самолетов в условиях постоянных налетов вражеской авиации. Если летный состав был главным образом в воздухе, ведя воздушные бои, то технический состав не отходил от ремонтируемых или подготавливаемых к вылету самолетов, временно укрываясь в рядом вырытых щелях в земле, когда уже был слышен свист и вой падающих бомб, сброшенных с вражеских самолетов. Всю эту обстановку пришлось ощущать и мне с первых дней прибытия на ВВС флота. Конечно, это было огромное физическое и нервное напряжение. Несколько сот бомбардировщиков противника были нацелены в основном на один аэродром - Большая Ваенга.

День и ночь совершались налеты с чисто немецкой пунктуальностью и постоянством. Мы уже заметили часы, минуты, когда производился очередной налет, и все же никто не падал духом, ничто не могло сломить нашу волю в непрерывном ремонте, подготовке самолетов к вылету в очередной воздушный бой. Авиация флота все же оставалась довольно долго в значительном меньшинстве по сравнению с численным составом авиации противника, но удары наших самолетов, результативность наших истребителей при ведении воздушных боев с повседневно налетавшими самолетами противника, стремящегося блокировать наши аэродромы, были очень ощутимыми для врага.

В свое оправдание они упорно распространяли версию, что в авиации Северного флота все летчики "супер асы", что это специально подобранные и особо подготовленные летчики.

Конечно, летный состав ВВС СФ был кадровый, не один год летавший в условиях Заполярья, а условия здесь всегда были особенными, к которым необходимо было привыкнуть, но мы считали их не очень уж особенными.

Они мужественно, стойко защищали свою Родину!

Вот в этом и была сущность высокой результативности наших летчиков и их героизма при выполнении воздушных боев!

Однако, потери у нас были и самолетов, и летчиков, и даже значительные. Нам все труднее было обороняться от противника в воздухе и на земле. Сказывалось его численное преимущество в воздухе.

Наше тяжелое положение постепенно несколько облегчалось с заметным укорачиванием светлого времени дня, что привело к уменьшению количества налетов вражеской авиации. Ясно было, что противник располагает небольшим количеством ночных экипажей. Хотя ночные налеты враг пытался осуществлять каждую ночь, но это уже были одиночные самолеты или небольшие группы из 2-3 самолетов, которые наносили незначительные повреждения и потери, да и длительность воздействия была не большой. Однако, когда в темной ночи летает над головой, хотя бы один Ю-88, слышен гул моторов, ждешь в любой момент, что могут посыпаться на голову бомбы, это далеко не приятное ощущение. Вот почему фашистские солдаты, находясь в окопах по берегу реки Западная Лица, так нервно реагировали на частые ночные налеты на них наших самолетов МБР-2.

Ослабление воздействия авиации противника позволило увеличить отдых всему личному составу, у которого нервная система и физические силы были на пределах возможностей, поднялось настроение, а когда погода портилась, облачность опускалась до высоты сопков, авиация и противника и наша бездействовала. В таких случаях разворачивались наши работники клубов, политработники знакомили с новостями жизни страны, новыми статьями в журналах, газетах, с новыми книгами, показывали кинофильмы, устраивали шахматные турниры. Люди нуждались в разрядке нервной системы. Но боевая готовность самолетов все время не снижалась. В любой момент экипажи и самолеты были готовы к боевым вылетам на выполнение заданий и в дневных и в ночных условиях.

В такие дни снималась нервная и физическая нагрузка не только у летного и технического составов, это же испытывали и инженерно-технический составы, и работники штабов частей и ВВС.

Нелетному составу работы всегда хватало каждому, особенно у товарищей, связанных с ремонтом авиационной техники.

Наши аэродромы систематически фотографировались самолетами противника, осуществлявшего аэрофоторазведку. Это же делали и наши самолеты разведчики. Аэродромная сеть у нас была значительно меньше, чем у противника — всего два аэродрома, а у противника она была значительно больше, нам необходимо было все время следить за изменениями численного

состава самолетов противника, за концентрацией самолетов на одном из его аэродромов, чтобы можно было предвидеть располагаемую силу возможного бомбардировочного удара с воздуха, или же возможность введения в воздушные бои истребителей.

На фотоснимках службы дешифрования определяли типы самолетов, находящихся в момент аэрофотосъемки на аэродромах, их количество, стремились установить изменение количества и типов самолетов противника.

Если, например, количество самолетов увеличилось по сравнению с предыдущей аэрофоторазведкой, да еще бомбардировочной авиации, значит у противника идет подготовка к бомбардировочному удару по нашим объектам, если наоборот, уменьшилось их количество, значит удара по аэродромам и другим целям в ближайшее время не ожидается. Самолетов на все операции и у противника не хватало, и он был вынужден маневрировать.

На аэродромах всегда существует порядок — каждый самолет имеет свое место стоянки. Это объясняется тем, что для обслуживания самолета техническим составом на земле имеется аэродромное оборудование для каждого самолета: тормозные колодки, стремянки, баллоны со сжатым воздухом или аэродромные пусковые устройства для запуска двигателей самолета. К каждому самолету прикреплен технический состав, который выполняет все работы по предполетному, послеполетному осмотру самолета, устранению мелких дефектов. Для этого необходимо значительное количество инструмента, который храниться на каждом месте стоянки самолета в специальных ящиках.

Все это специалистами дешифрования легко устанавливалось на фотоснимках, выполненных аэрофоторазведкой.

Но когда самолет не вернулся с задания, его уже нет, пустое место, не занятое самолетом, подтверждает уменьшение числа самолетов, если в это время не произошло их пополнение. Это также легко устанавливалось по аэрофотоснимкам.

Для сокрытия от противника действительного числа самолетов на аэродромах, стремились маскировать специальными сетками, а при их отсутствии на полевых аэродромах самолеты маскировали зелеными ветками деревьев.

В штабе ВВС СФ была служба маскировки самолетов, аэродромов и др. возглавлял майор т. Артемьев. Дело свое он знал отлично. Исключительно честный, скромный, хорошо воспитанный офицер, отличался исполнительностью и прямолинейным характером. Кроме этих человеческих качеств, он обладал большой изобретательностью и умением из всяких, казалось необычных средств, сделать макет любого самолета, поставить его вместо самолета, не вернувшегося с задания так удачно, что при пробных, контрольных аэрофотосъемках нашими самолетами, наши дешифраторы не могли отличить реально стоящий самолет от макета.

Под его руководством опустевшие стоянки не вернувшихся с задания самолетов были заполнены макетами. Пользуясь наличием большого количества исходных материалов сделали столько макетов, что их хватило не только на компенсацию потерянных самолетов, но и на количество, которого у нас в тот момент не было.

На большой высоте пролетел одиночный самолет противника, это была очередная аэрофоторазведка наших аэродромов. Как обычно, самолет летал на высоте 10-11 тысяч метров, поднимать истребители для его перехвата было уже поздно, а когда он мог появиться никто не знал, чтобы заранее осуществить барражирование — патрулирование самолетов над аэродромом на высоте, на которой обычно появлялся разведывательный самолет противника, да и истребителей было мало. Нам нужно было экономить ресурс двигателей самолетов, так как при барражировании значительно сокращался моторесурс.

Характерно, что после пролета вражеского самолета разведчика над нашими аэродромами с большим количеством макетов установленной командой маскировщиков т. Артемьева, по сообщением наших постов ВНОС (Воздушное Наблюдение и Оповещение о Самолетах противника), а также разведчиков находящихся на территории вблизи аэродромов противника, с аэродрома Лаксельв поднялась группа самолетов противника численностью 26 Ю-88. они взяли курс сначала в море, ушли с набором высоты, потом посты с побережья уже сообщили, что они изменили курс и идут на аэродром Большая Ваенга. Поднятые в воздух истребители, получив уже в воздухе высоту летевших Ю-88, начали за-

ходить для их атаки с подсолнечной стороны с набором высоты превышающей высоту самолетов противника. Уже при подходе к цели, противник был атакован нашими истребителями. По отдельным самолетам, оторвавшимся от основной группы открыли огонь наши зенитные батареи. Несколько бомбардировщиков все-таки успели отбомбиться, а целью для удара у них оказались макеты! Потеряв несколько самолетов, Ю-88 ушли к себе на аэродром. Наши истребители потерь не имели.

В течении нескольких дней подряд, противник систематически пытался, а частично ему удавалось бомбить артемовские макеты. Каждая попытка заканчивалась несколькими сбитыми самолетами противника.

На конкретных примерах, мы ощутили эффект умелой маскировки. Мною приведен только один пример эффективности этой деятельности у нас в Заполярье. А вообще, если привести ее эффективность на всех фронтах Великой Отечественной войны, а также маскировки оборонных объектов в тылу, достигаемых вражескими бомбардировщиками таких городов, как Москва, Ленинград и другие, то можно было бы иметь огромный перечень успешного ее применения.

Пользуясь имеющейся возможностью, хочу рассказать о разведчиках вблизи аэродромов фашистской авиации, которые оповещали ВВС СФ обо всех случаях взлетов и посадок самолетов противника. Это были норвежские коммунисты, которые переходили в Советский Союз. У нас, вблизи Архангельска, их специально готовили, обеспечивали радиостанциями, продуктами питания, снаряжением, и на самолете, в ночных условиях забрасывали. Они устраивались вблизи аэродромов, и наблюдая за обстановкой в воздухе, постоянно информировали ВВС СФ. При необходимости, им периодически сбрасывали с пролетавших самолетов продукты питания, источники питания для радиостанций, и даже отпечатанные на норвежском языке разъяснения политики Советского Союза, истинное положение на фронтах войны для норвежского населения, находившегося под оккупацией фашистской Германией. Мы конечно никого из них не знали и не видели. Об их забрасывании в тылы противника знали очень немногие товарищи. Часть из них героически погибли, но свою интернациональную задачу в борьбе с нашим общим врагом для

норвежского народа они самоотверженно выполняли, помогая ВВС СФ в эффективном противодействии налетам бомбардировщиков противника на Мурманск, аэродромы ВВС СФ и морскую базу Северного флота.

Нельзя не сказать об искуснейших морских зенитчиках! Они, как равные партнеры с авиацией, участвовали в отражениях налетов вражеской авиации.

Командование Северного флота в лице Командующего флотом адмирала Арсения Георгиевича Головки, хорошо знали о бедственном положении с самолетами в ВВС. Но кроме одной авиаэскадрильи самолетов МиГ-3 Ставка Верховного Командования пока выделить флоту дополнительное количество самолетов не могла, так как на главных направлениях военных действий с врагом было очень тяжелое положение с пополнением потерянных в боях самолетов.

Наши самолетостроительные заводы не могли компенсировать количество теряемых самолетов в воздушных боях. Ряд заводов, расположенных в европейской части страны были уже эвакуированы, и эшелоны с их оборудованием были еще в пути в глубокие тылы, “на колесах”.

Командующий ВВС СФ генерал А. А. Кузнецов просил вышестоящее командование флота снять с ВВС СФ обязанности прикрытия города и порта Мурманска истребительной авиацией ВВС СФ от налетов авиации противника из-за отсутствия достаточного их числа, чтобы обеспечить надежное выполнение этой задачи. Авиация Карельского фронта, действующая по соседству с нами, была в таком же положении с наличием самолетов, но учитывая, что в их обязанности не входила охрана морского побережья, морской базы флота, охраны подходящих караванов транспортов союзников, им было поручено прикрытие Мурманска и его порта.

Для посильной помощи авиации флота, адмирал А. Г. Головки распорядился увеличить количество зенитных батарей, расположив их на подходах к основным объектам флота и аэродромов, куда постоянно пытались прорваться бомбардировщики противника.

Морские зенитчики были превосходнейшими мастерами своего дела. В большинстве это были матросы старослужащие, ко-

торые прошли серьезную школу обучения, подкрепленную уже значительным опытом. Они самоотверженно выполняли поставленную перед ними задачу – не пропустить к цели вражеские самолеты! С исключительной четкостью, слаженностью в своих действиях, они достигали высокой эффективности своей боевой деятельности. Много было сбито ими бомбардировщиков и истребителей противника. В период ослабления противодействия нашей авиацией налетавшим вражеским самолетам, зенитчики оказывали ей большую помощь, загоняя самолеты противника на большие высоты, не давали им прицельно бомбить большими группами, сбивали их с выдерживания курса для прицельного бомбометания.

Хорошо помню один необычный, но характерный случай демонстрирующий мастерство наших зенитчиков. Я был на докладе у Командующего, он вызывал меня по поводу моего предложения о вводе в строй бомбардировочного вооружения самолетов ДБ-3Ф, из-за отсутствия световой сигнализации сбрасывания с самолета бомб. О сути дела расскажу позже, а пока о другом. Когда я вышел из КП и поднялся наверх по насыпи на КП, в воздухе над заливом завязался воздушный бой между парой наших истребителей И-15бис и парой истребителей противника Ме-109, появившихся, как у них было принято, внезапно из-за сопки.

Ме-109 зашли в атаку. Видя их у себя в хвосте, наши летчики резко развернули самолеты сторону, а “мессеры” стреляя пронеслись мимо, потом, сделав разворот с большим радиусом, они пока вновь нашли И-15, которые уже снизили высоту полета, чтобы затруднить выход из атаки, повторили свою атаку, и опять наши истребители также повторили свой маневр ухода от огня противников. Так они крутились минут 5, но все было безуспешно для “мессеров”. Очевидно, что летчику одного из самолетов Ме-109 смертельная игра надоела, или у него кончалось горючее, он развернулся и стал уходить на запад. Второй же, еще раз решил зайти в атаку, и вновь безуспешно. Увидев, что его напарник уходит, развернулся и стал догонять его пролетая над Кольским Заливом. Начали воздушный бой на высоте 500 - 600 метров, а улетали Ме-109 на высоте 30-40 метров. Очевидно, что весь этот бой наблюдали зенитчики с рядом расположенной батареи на Белокаменке. На КП слышали по радиосвязи возгласы атакующих немецких летчиков (на И-15 рации не было), слышали разговор их

между собой и хохот летчика на втором уходящем Me-109. Когда он уже был над средней частью залива, с Белокаменки был произведен только один выстрел из одного орудия. Произошло необыкновенное - Me-109 мгновенно исчез. Вместо него в воздухе были видны только лишь мелкие осколки и куски обшивки бывшего самолета.

Все, кто видел этот случай, были поражены. Вот это был выстрел! Одно попадание одним выстрелом. Нас это привело в восторг. Конечно, такие удачи бывают редко, но достигнуть ее можно было только зенитчикам высшего класса!

Между летными частями и зенитчиками все время поддерживались самые близкие, дружеские отношения. В нелетные дни, когда самолеты из-за ненастных дней не летали, они приезжали на аэродром в части или от летного состава приезжали к ним на батареи.

Однажды, Главный инженер Виноградов сообщил мне, что на самолетах И-15бис непосредственно в капонирах (укрытие для самолетов) иногда самопроизвольно срываются со своих направляющих самолетные реактивные снаряды воздух-воздух РС-82. Пока несчастных случаев не было, но с этим необходимо было срочно разобраться.

Инженер полка по электроспецоборудованию не может найти причину и мне необходимо было срочно отправиться в этот полк. Командир полка об этом доложил Командующему, и пока полк не мог выполнять боевые задания. Это было уже серьезно.



РС-82 под крыльями истребителя И-16

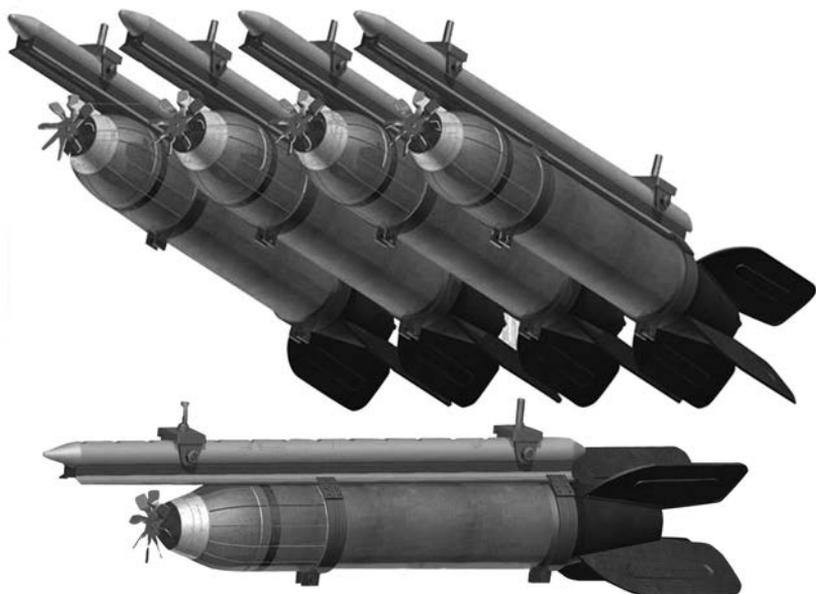
Прежде всего, расскажу — что такое РС. Это реактивные снаряды, устанавливаемые на самолеты у нас в Советском Союзе еще до войны.

Самолетные реактивные снаряды РС были изобретены в Советском Союзе. В 1935 году новые оперенные 82-мм авиационные РС были впервые испытаны стрельбой с истребителя И-15. Результаты оказались вполне обнадеживающими.

Реактивный снаряд РС-82 имел вес 6,82 кг, заряд топлива — 1,06 кг, вес ВВ — 0,36 кг. Максимальная скорость составляла 350 м/с, а дальность — 5200 м. Для стрельбы по наземным целям снаряд снабжался ударным взрывателем. Для крепления на пусковой установке снаряд имел четыре ведущих штифта, а стабилизацию в полете осуществляли четыре стабилизатора размахом 200 мм. Половинки стабилизатора отштамповывались из жести и соединялись между собой с помощью сварки. Собранный стабилизатор крепился к уголкам на обтекателе сопла.

В 1939 году, в ходе конфликта на реке Халхин-Гол состоялось первое боевое применение авиационных РС-82. Применение их в авиации, изготовление в серийном масштабе, было начато у нас в 1940 г.

Снаряд подвешивался на направляющие, выполненные в виде рельса в миниатюре, прочно закрепляемого к нижней, обращенной к земле поверхности крыла самолета. По числу имеющихся направляющих, было соответственно количество снарядов, устанавливаемых на самолет на земле перед вылетом самолета. В задней, зауженной части снаряда было сопло. Сзади снаряда, на расстоянии 50 см были установлены так называемые “пистолеты”, в которые перед вылетом самолета устанавливались пиропистоны, диаметром 12-14 мм и высотой 16-18 мм. Когда летчику нужно было выпустить реактивные снаряды, он на щитке устанавливал порядок пуска снарядов: или по одному с левого и правого крыла, либо все вместе одновременно. Направление полета снарядам летчик придавал, управляя самолетом так, чтобы продольная ось самолета была направлена на цель, которой могла быть земной, или по вражескому самолету.



82-мм реактивный осколочный снаряд

При нажатии на кнопку пуска на нить в пиропатроне подавалось напряжение бортовой электрической сети. Нить накалялась, воспламенялся состав внутри пиропатрона, образуя струю синего пламени, направленного в отверстие сопла снаряда, воспламеняя твердое горючее его двигателя, снаряд срывался со своей направляющей в сторону, куда его направил летчик. В момент срыва снаряда со своей направляющей, вытягивался контрящий шплинт ветрянки взрывателя, которая мгновенно после пуска снаряда разворачивалась за счет встречного воздуха и отваливалась, освобождая взрыватель. На снаряды устанавливались разные взрыватели – контактные, срабатывающие при ударе по цели, и дистанционные, срабатывающие через несколько секунд после пуска, создавая в момент взрыва много крупных стальных осколков. Последний вариант применялся по самолетам, это был вариант – воздух-воздух, а первый – по наземным целям, вариант воздух-земля.

Эффективность действия этих снарядов была большая, но запас их на самолете был ограничен. Например, на И-15бис ставилось их по 3 штуки на каждое крыло. Больше ставить было нельзя, так, как подвешенные на крыльях самолета снаряды увеличивали аэродинамическое сопротивление, снижая тем самым скорость самолета на 20 км/ч. Так, как самолеты И-15бис имели очень слабое для тех дней стрелковое вооружение, то наличие на них 6-ти штук РС-82 было грозным оружием, но не для вражеских истребителей Ме-109, а больше для наземных целей. В этом варианте они в основном и применялись для штурмовки аэродромов противника с малых высот.

Самолеты И-15бис размещались вначале на аэродроме Чалм-пушка, но позже все эти самолеты, когда строители закончили расширение аэродрома Малая Ваенга, были переведены на этот аэродром, а на Чалмпушке аэродром уже не функционировал из-за малого летного поля.

Мне необходимо было всё же разобраться с произвольным срывом РС-82. Самолет хотя и был уже в то время устаревшей конструкции, но мне он был неизвестен. Изучив в каптерке электросхему пуска снарядов, я удивился тому, что общая “масса” самолета - все металлические части, были электрически подсоединены на “+” электросети. Электроцепь пуска имела таким образом без выключателя уже питание от “+”, а для пуска снарядов необходимо было кнопкой подать на пиропистолет минус “-” питания. Также было с любой нагрузкой сети – выключателем включался минус “-”.

Пока на самолете я разбирался с электросетью самолета, рядом со мною был инженер полка т. Хаменя. Тщательно измерив прибором все электроцепи относящиеся к пуску снарядов, я ничего неисправного пока не обнаружил, а по докладам, минус питания электросети подается без включения выключателем аккумулятора самолета. Получалась какая-то мистика! Ничего подобного я еще не встречал. Я распорядился поставить на самолет бортовой аккумулятор, конечно без установки на самолет снарядов, и действительно, на пиропистолете я обнаружил минус “-” питания, а плюс “+” подавался через корпус, значит в этот момент должен был сработать пиропистолет и снаряд должен был уйти в воздух на стоянке самолета в капонире.

Провозившись еще около часа, я, наконец, обнаружил цепь минуса “-” сети, поступающего к пиропистолетам без включения выключателем.

Оказалось, все до дикости простым, что сразу и не додуматься.

Самолетный аккумулятор 12-А-5, ставился на самолет сверху и справа в фюзеляж, около двигателя. Чтобы он надежно держался на своем месте со своим контейнером, конструкторы приделали два пружинящих держателя в виде стальных скоб, которые заходили на смолистую мастику свинцового кислотного аккумулятора. Вследствие неудовлетворительного ухода за аккумулятором, частого попадания на его мастику электролита, она в конце концов напиталась электролитом и стала электропроводной. Металлические скобы оказывались соединенными с минусом бортовой электросети самолета и получалась замкнутая электрическая цепь через мастику аккумулятора. Подложив под эти скобы резину, я убедился в правильности моих предположений — дефект был устранен. Я пригласил к самолету командира полка, старшего инженера полка и показал им причину произвольных срывов снарядов с самолета. Для наглядности, техники поставили в пистолеты снарядов пиропистоны и предложил командиру полка самому отработать на земле всю технологию пуска снарядов с самолета. Все работало нормально. Тут же я распорядился выполнить всю профилактику для недопущения повторения обнаруженного дефекта на всех самолетах полка, а аккумуляторы приказал подвергнуть тщательному выщелачиванию их мастики, с последующим протиранием спиртом.

Характерно, что при выполнении всей работы, которую я проделал, поведение т. Хамена меня раздражало. Он постоянно бубнил, что то, что я делаю он уже все проделал сам, что самолеты все уже старые, что их нужно все пустить на слом и все равно я ничего не найду. Я вынужден был, в конце концов, потребовать его удалиться. Сделал он это демонстративно, зло. Я никак не мог понять, что с ним, почему он ведет себя так недружелюбно со мной, ведь я его впервые увидел, с ним не ругался?

Неужели он претендовал на должность старшего инженера ВВС СФ по электроспецоборудованию? Совершенно было ясно, что для дела это был не мой помощник. Конкретный случай показал,

что ни отношения к порученному делу, ни знаний дела он не проявил, к тому же, когда полк из-за неисправности самолетов по его службе не мог участвовать в боях, он был способен проявлять амбиции личного характера, это в такой момент, когда ВВС СФ был нужен каждый самолет! Командир полка тут же около самолета высказал свое мнение, что если бы Хаменя уделил столько настойчивости в поисках дефекта как инженер ВВС, то ему не пришлось бы докладывать об этом Командующему ВВС. Он презрительно посмотрел на него и жестко спросил:

– Так почему же Вы это не сделали? Почему я был вынужден Командующему докладывать об этом дефекте и сидеть с полком на земле? Что мы трусы, когда товарищи ведут бои, а мы на земле сидим?

Разговор был мужской, который в литературе не применяется.

Оставшись с командиром полка вдвоем, он попросил меня заменить в полку инженера т. Хаменя. Это нужно было сделать для поддержания боеготовности полка, и чем раньше, тем лучше. Однако сделать это для меня было не просто. Я ведь только всего несколько дней, как прибыл на флот, многих людей по своей службе еще не изучил настолько, чтобы кого-либо выбрать для такой ответственной должности, как инженер полка. Как получается при неудачном выборе на эту должность, я рассказал на только мною приведенном примере. Он не был характерным для ВВС СФ тех лет. Известно, что от руководителя во многом зависит успешная работа руководимого им коллектива. В армейских условиях эта истина приобретает большое значение, а тем более в условиях войны.

Ни для кого не является секретом, что в период Великой Отечественной войны некоторые командиры частей, подразделений не всегда соответствовали своим командирским положениям.

Неумение сориентироваться в сложившихся обстоятельствах, отсутствие выдержки, хладнокровия, и, даже в определенной степени, способности грамотно командовать вверенными людьми, не говоря уже об опыте, приводило к тяжелым военным неудачам, неоправданным потерям подчиненных им людей. Подбор инженера-руководителя не приводил к прямым потерям людей, но от удачного его выбора во многом зависела быстрота, высококачественная подготовка самолетов к боевым вылетам инженерным

и техническим составами частей и подразделений. Это повышало боеготовность частей, что для осуществления и организации боевого воздействия на противника уже имело прямое отношение, оно влияло на эффективность ударов по аэродромам противника, его кораблям, живой силе, и при ведении воздушных боев.

Справедливости ради, должен оценить себя. До окончания авиационного института я был кузнецом, слесарем, токарем. В институте получил высшую летную специальность - инженер-астронавигатор, имел почти 600 часов налета на разных типах самолетов. Помимо моего желания попал на инженерную должность военного представительства на авиационный завод. Ходом событий оказался на руководящей должности ВВС СФ по эксплуатации самолетов, опыта работы на которой не имел ни одного дня, не было даже помощника с опытом. Я получал только задачи на выполнение от своего руководства.

И все же интуиция, полученный опыт предыдущей трудовой деятельности, требовательность к себе, накопление опыта в процессе работы позволило мне полностью соответствовать своей должности и внести заметный вклад как инженер и как организатор в успешную деятельность инженерной службы ВВС СФ тех дней.

Глава пятая

ПРОТИВ ВРАГА МЫ НЕ ОДНИ

Для повышения боеготовности ВВС СФ в Ставке Верховного Командования была достигнута договоренность с союзниками о прибытии к нам, на ВВС СФ, истребительного полка военно-воздушных сил Англии. Корабли должны были их доставить в один из наших портов, вероятнее всего в Архангельск, так как там пока еще не было бомбардировочных налетов вражеской авиации, из-за недостаточного радиуса полета самолетов Ю-88. Там можно было после транспортирования облетать самолеты на грунтовом, значительных размеров, аэродроме Ягодник ВВС СФ. Дату прибытия кораблей никто не знал.

Наше Командование знало примерный срок их прибытия, и то, что они будут доставлены на военных современных кораблях, включая авианосец. Весть эта нас обрадовала, и мы с нетерпением ждали прибытия английского истребительного полка.

Наконец, в конце августа 1941 г. нам стало известно, что в порт Архангельска вошел английский авианосец в сопровождении военных кораблей военно-морских сил Англии. На авианосце находилось 24 самолета истребителя типа Хаукер-Харрикейн в составе 151-го крыла королевских военно-воздушных сил.

Летный, технический составы и командно-штабные офицеры прибыли с самолетами одновременно. По прибытии в Архангельск, самолеты срочно начали готовить к перелету на основной аэродром ВВС – Ваенгу.

Для приема ожидаемых нами на аэродроме английских самолетов, у нас была проведена предварительная подготовка.



Североморцы и личный состав 151-го крыла выгружают ящик с упакованным Харрикейном на станции Ваенга. Осень 1941 года

Помещения для штаба, выделенные для крыла в двухэтажном каменном здании, были срочно отремонтированы. Землянки авиаэскадрилий 72-го АП были переданы авиаэскадрильям крыла, а для штаба 72-го АП срочно был вырыт большой котлован, куда опустили большой сруб из бревен, сделали внутри перегородки для комнат, накрыли сверху накатом бревен в три слоя, завалили громадными глыбами, песком, землей, и обложили дерном. Так же поступили и для расположения авиаэскадрилий полка в новых местах стоянок самолетов. Ввиду неоднократных налетов вражеских бомбардировщиков на наши аэродромы,

и главным образом, на Большую Ваенгу, необходимо было срочно укрыть самолеты от воздействия на них осколков, разорвавшихся вблизи авиабомб.

Опыт, уже накопленный с начала войны, показал, что самым эффективным средством защиты самолетов, находящихся на земле во время бомбежки противником, является устройство капонира. Он представлял собой большой земляной вал, сооруженный вокруг стоящего самолета. В плане он был похож на русскую букву “С”. Самолет закатывали в это укрытие хвостом во внутрь. Высота вала была выше, чем самая высокая часть самолета. Чтобы не делать очень высокий вал, предпочитали выкапывать землю в капонире под углом 25-30 градусов, чтобы самолет при необходимости мог вырुлить из капонира за счет тяги своего запущенного двигателя. Позже, когда появились строительные материалы, капониры для истребителей накрывали сверху бревенчатыми накатами, а бомбардировщики накрывали маскировочными сетками.

Капониры надежно защищали самолеты, да и людей — механиков, техников от осколков разорвавшихся бомб.

Капониры располагали не по прямой линии, а уступами, чтобы сброшенная серия авиабомб не могла повредить сразу несколько самолетов. Это был наиболее эффективный и доступный способ защиты людей и самолетов на аэродромах, широко распространенный во всех частях ВВС Красной Армии.

Места, над которыми должен был быть выполнен перелет английских летчиков, были неизвестны для них. Для самолета — истребителя маршрут был довольно протяженный, и для успешного завершения перелета требовалась соответствующая подготовка не только летчиков, но и служб наземного обеспечения. Необходимо было, соответственно, развернуть наземные радиостанции, разработать систему радиообмена наземных станций с летящими в воздухе самолетами. Весь радиообмен должен был быть скрытым для противника. Появление в воздухе английских самолетов истребительной авиации скрыть в дальнейшем от противника было невозможно, но, пока, сделать это было необходимо, так как вслед за этим могли последовать неоднократные бомбардировочные удары по расположенным на земле самолетам.

На всю подготовку организации перелета потребовалось не-

сколько дней. В начале сентября в штаб ВВС СФ поступило сообщение о том, что английские летчики облетали свои самолеты и готовы к перелету на аэродром Большая Ваенга.

7.09.1941 г. ответственные лица Командования ВВС СФ, летной инспекции, инженерной службы, прибыли на аэродром к моменту ожидаемого прилета самолетов союзников. На аэродроме была подготовлена служба приемки самолетов, аварийная команда — на случай поломки самолета при приземлении, чтобы быстро убрать с летного поля застрявший самолет, и освободить место следующему самолету, заходящему на посадку. Эта мера еще была необходима потому, что самолеты, заканчивая маршрутный перелет, имели в самолетных бензобаках ограниченный запас горючего.

Со стороны Командования ВВС СФ были приняты все меры для прикрытия английских самолетов от возможного воздействия рыскающих между сопками истребителей — “охотников” противника. Наши самолеты истребители должны были выполнять барражирование на средних и больших высотах. Приготовились к встрече союзных самолетов и наши зенитчики, так как английские самолеты они могли принять за самолеты противника.

Наше Командование предложило английским штабистам мощную советскую наземную радиостанцию для связи самолетов со своим руководителем полета, но они вежливо отказались и предпочли пользоваться своей радиостанцией, которую доставили предварительно на корабле в Мурманский порт.

Наконец, сообщили о вылете первой группы самолетов. Лететь нужно было около 1,5 часов. Погода была солнечная, безоблачная, ветер небольшой. Метеоусловия полностью благоприятствовали ориентировке на местности. Через час после взлета английских самолетов в Архангельске, поднялись наши истребители на Большой Ваенге для прикрытия их посадки. Вскоре, на горизонте появились первые самолеты англичан. Они уже перестроились с сомкнутого, перелетного, на боевое построение змейкой, похожее на латинскую букву S.

С равными интервалами самолеты садились довольно удачно, быстро выруливали с полосы посадки, и в сопровождении наших авиатехников отруливали на отведенные для них места на

стоянке. К заходу солнца, уже довольно короткого заполярного сентябрьского дня, английские самолеты благополучно долетев до аэродрома, уже были расставлены в приготовленные для них капониры, сделанные заранее инженерной ротой строителей и техническим составом 72-го АЛ.

Однако, не все обошлось благополучно при посадке самолетов. Один из садящихся самолетов, при посадке резко затормозил, самолет в конце пробега носом клюнул о землю. От его 3-х лопастного винта полетели в разные стороны осколки, что нас очень удивило.

Мы сразу установили, что самолет имеет тенденцию становиться на нос, присущую самолетам с передней центровкой. Но разлетевшийся воздушный винт - это нас поразило. У наших дюралюминиевых воздушных винтов лопасти винтов загибались, но кусков не было. Тут же стоящие английские специалисты сообщили нам, что самолет Харрикейн имеет воздушный винт, сделанный из дерева, но имеет возможность менять шаг в полете. Наши воздушные винты, как и у противника, также были 3-х лопастные с переменным шагом в воздухе, но они были металлическими. Деревянный воздушный винт на самолете? Это уже было интересно! Мы даже не представляли, что такие винты где-то изготавливают.

Вскоре совсем стемнело. После окончательного размещения самолетов на стоянках, по эскадрильям, личный состав англичан пригласили поужинать. Летчиков пригласили в летную столовую, отведенную специально для них, а технический состав в техническую столовую, также выделенную от нашего технического состава.

Несколько слов для непосвященного читателя об особенности организации питания в авиационных частях. Вследствие больших физических затрат и нервных напряжений при выполнении полетов летному составу требуется полная восстановительная компенсация затрат этих сил за счет, главным образом, высококалорийного питания, осуществляемого в специальных столовых. Технический состав, при довольно напряженном труде на земле, не испытывал нагрузок тождественных летному составу,

поэтому их питание в столовых было соответственно затратам их сил менее калорийным. Эта особенность потребовала организации отдельных столовых.



*Пилоты 131 эскадрильи перед входом в землянку. Ваенга, сентябрь 1941 г.
Фото из коллекции Марка Шеппарда*

Мы обратили внимание на внешний вид англичан, на их форму одежды. Летчики были одеты все в одну форму - теплые короткие меховые кожаные куртки коричневого цвета какао с молоком. Воротники из такого же меха со стойкой со стороны затылка, прикрывая его от охлаждения. На рукавах, от кисти до локтя были замки молния. Такой же замок был у куртки впереди. Низы курток и рукава были оторочены таким же мехом. Штаны также были из такого же материала, а на ногах были теплые кожаные сапоги на меху.

Телефоны в шлемофонах у них располагались, как и у нас, а вот микрофоны у них размещались перед ртом, как выдыхательный клапан в противогазах. У наших летчиков были два легких овальных, величиной с 3-х копеечную монету, микрофона, называемые ларингофоны, или просто — ларинги, закрепляемые на ремешке,

который прижимал ларинги к горлу летчика под подбородком. Они были легче и удобнее, чем английские микрофоны.

Технический состав англичан был одет в серые грубошерстные костюмы: курточка на выпуск с отложным воротником, и гладкие с этого же материала брюки. На ногах у них были резиновые сапоги, голенищем чуть выше икр, с толстыми шерстяными носками грубой вязки. Подошвы сапог были толстые, и имели глубоко рифленую поверхность. На головах они носили серые пилотки, а на поясах висели стальные каски плоской формы, с натянутой на них зеленой маскировочной сеткой. Каждый техник или механик имел винтовку, какого-то старинного образца. У летчиков личное оружие располагалось с левой стороны в кобурах. Это были револьверы фирмы Смит и Вессон, калибром 9,2 мм на толстом плетеном сером шнуре. Один конец шнура крепился к револьверу, а другой в виде петли вешался владельцем себе на шею, под воротник форменной куртки.

Нас интересовали в первую очередь самолеты. Это был самолет Hawker Hurricane — моноплан, с низко расположенным крылом. Крылья и фюзеляж были обтянуты вроде нашей перкали — плотном. Это был верный признак давно устаревшей конструкции самолета.

Мы ожидали от англичан самолеты поновее. На крыльях, внутри их, были расположены по 6 пулеметов на каждом крыле, калибром 7,62 мм. Хотя пулеметов было необычно много - 12шт., но нас это не радовало. Как и на наших самолетах И-15бис, пушечного оружия самолет не имел. Двигатель был английского производства с водяным охлаждением фирмы Роллс-Ройс, типа Мерлин XX. Воздушный винт, как я уже говорил, был деревянный, 3-х лопастной, с меняющимся шагом, фирмы Ротол.

Кабина летчика была высокая, фонарь кабины полностью из прозрачного материала — оргстекла, с отодвигающимся назад колпаком. Ручка управления самолетом отличалась тем, что состояла из двух частей, и летчик мог ее перемещать только «от себя» или «на себя», управляя рулем высоты, а верхняя часть ее, связанная шарниром с нижней, могла перемещаться только влево или вправо, управляя элеронами.



*Самолет Hawker Hurricane –
моноплан, с низко расположенным крылом*

Обращало внимание очень легкое перемещение рулей управления и, по рассказам летчиков, оно было легким и в полете. Было совершенно ясно, что наши английские союзники передавали нам далеко не современные самолеты. Но выбора у нас не было. Мы были рады и этим самолетам, хотя очень многие еще не знали, что нам их передадут после непродолжительного пребывания англичан в составе ВВС СФ, вернее, что останется от этих самолетов после участия их в воздушных боях, когда их хозяева вернуться к себе в Англию.

По-английски прибывший к нам истребительный полк, назывался Крылом королевских военно-воздушных сил, номер его был 151, численностью 3-х эскадрилий, 24 самолета. Крыло – это было основное деление частей ВВС Англии, как у нас авиаполк. По количественному составу оно менялось в зависимости от обстановки, где оно должно было действовать. В данном случае, к нам прилетело крыло в составе 24 самолетов, что по количеству было несколько меньше чем наш авиаполк. В других случаях, оно могло достигать численности нашей авиационной дивизии.

*Командовал крылом
подполковник Х.Н.Г. Рэмсбот-
том-Ишервуд (Henry Neville Gynes
Ramsbottom-Isherwood)*

В руководстве крылом, кроме командира, был штаб во главе с начальником штаба, 3-х офицеров оперативной группы – клерков, заведующего административной частью крыла, начальником связи, главного инженера и врача крыла.

Командовал крылом подполковник Х.Н.Г. Рэмсботтом-Ишервуд (Henry Neville Gynes Ramsbottom-Isherwood). Это был небольшого роста 160-165 см, плотный, коренастый человек. Крупная его голова имела широкий с залысинами высокий лоб. Карие глаза, прямоугольный, типичный английский подбородок. Темный, не густой коротко подстриженный волос. Вел он себя приветливо, любил пошутить. В его поведении не ощущалась какая-либо предвзятость к нам-коммунистам. Распоряжения он давал короткие, четкие. У них не требовали повторения полученного приказа, как принято в вооруженных силах у нас. Он часто курил трубку, на конструкцию которой я сразу обратил внимание. В то время я также курил трубку, с загнутым мундштуком.



У Ишервуда трубка была прямая, английского типа, но имела большой чубук, и внизу у него был хорошо виден поставленный пистончик со сквозным отверстием. Когда Ишервуд курил трубку, пистончик не мешал подтягиванию дыма, а вот когда нужно было почистить трубку, чубук очень хорошо прочищался провололочкой через отверстие пистончика. Интересно, что над усовершенствованием такой простой вещи обихода, как курительная трубка, которая существует уже веками, и то работает конструкторская мысль. Позже, среди летного и технического составов англичан я видел большое разнообразие всяких типов курительных трубок, распространенных во всем мире.



*По-английски прибывший к нам истребительный полк,
назывался Крылом королевских военно-воздушных сил.
Номер его был 151, численностью 3-х эскадрилий, 24 самолета*

Среди летного состава крыла мы обратили внимание на пребывание в их среде выходцев из Австралии, Канады, Новой Зеландии и других стран английского королевства, т. е. из числа бывших английских колоний. Все они разговаривали на английском языке, но выговор и манера говорить у каждого из них значительно отличалась от классического — лондонского. Когда наши товарищи осваивали разговорную английскую речь, в процессе ежедневного общения между собой на аэродроме, англичане предупреждали нас, чтобы мы прислушивались к речи, разговорному языку лондонских офицеров. Даже внутри Англии, разговорная речь в различных городах страны заметно отличалась от лондонской.

Между прочим, такое же положение было во многих странах, включая и в нашей стране. Речь москвича заметно отличается от речи, например, жителя, проживающего на Волге, или в Вологодской области.

Командование ВВС предупредило старших инженеров ВВС, что наши союзники, 151-е крыло, долго у нас дислоцироваться не будут. К ноябрю — декабрю, не позже, они вернуться в Англию, а самолеты Харрикейн передадут нам со всеми запчастями и дру-

гим имуществом. Кроме этого, в недалеком будущем, англичане должны будут предать ВВС СФ еще около 50-ти самолетов Харрикейн. Учитывая такую перспективу нам, старшим инженерам ВВС, необходимо было срочно подготавливаться к переучиванию летно-технического составов на этот тип самолета.

Описания самолета Харрикейн и двигателя Мерлин XX, англичане привезли с собой. Все они были на английском языке.

После того как наше правительство заключило договор о военном союзе с США и Великобританией о поставке оружия, медикаментов, продуктов питания и т. п. по «лендлизу», учитывая будущие контакты с англичанами, из Москвы, вначале в Архангельск, а потом в Полярное и в Губу Грязную в штаб ВВС СФ прибыли военные переводчицы Белла Гендель, Мира Фрейд, Аня и Лена, фамилии которых не помню. Звали мы их по именам. Они все были милые, молодые, очень приветливые девушки. Они имели воинские звания лейтенантов, но ходили в гражданских платьях. Они окончили московский институт иностранных языков, факультет военных переводчиков по английскому языку.

Кто из них будет специализироваться по родам войск, трудно было предусмотреть. Каждый род войск имеет свою специфику, свою терминологию, особенно в технических родах войск, например, в авиации. В свою очередь, в каждой области есть своя специфическая терминология в более узких областях знания: аэродинамика, названия деталей самолета, многочисленных систем двигателя, техника пилотирования самолета, режимы работы агрегатов двигателей и систем его обеспечения, регулирование и уход, вооружение самолета, радиооборудование, электрооборудование, приборное оборудование, кислородное и фотооборудование и еще многое другое. Это все нужно было знать переводчику - все их специфические названия на английском языке, чтобы можно было перевести на русский специальный язык, понятный в его смысловом значении инженеру, технику, летному составу. Всем, кто изучал иностранные языки, хорошо известно, что имеются много названий предметов составленные из нескольких слов. Если переводить их дословно, получается чепуха, не имеющая никакого смысла. Очень часто такие названия переводятся в смысловом понятии. Как нам потом уже рассказывали сами инженеры англичане, у них даже инженер, читая техническое

название зачастую становится в тупик в выяснении – что же это будет в материальном понимании? Поэтому все они имеют справочники для этих целей, не языковые для перевода, а смысловые.

Поэтому, когда наши девушки взялись за переводы технических описаний самолета Харрикейн и двигателя Мерлин XX и мы ознакомились с результатами их переводов, мы встали в тупик. Ничего понять было невозможно, сплошная смысловая чепуха! Мне запомнилась одна типичная фраза после перевода, конечно не дословно: «... чтобы получить максимальную скорость самолета при взлете, необходимо добиться, чтобы заливной бензобак попал в крыльчатку нагнетателя воздуха двигателя».

Что можно было понять в этом переводе? – Ерунда! Хотя мы знали, что при взлете самолета чтобы получить максимальную мощность авиадвигателя помимо бензопитания двигателя от топливного бака, необходимо дополнительно подключать питание двигателя топливом от заливного бензобака. Короче, этот режим назывался форсированным, или просто – форсаж!

Для перевода английского текста на русский по всем авиаспециальностям, девушки переводчицы должны были заниматься несколько месяцев. А время не ждало, процесс нужно было значительно ускорить. Оценив создавшуюся обстановку, я решил изучить все, что относится к моей специальности непосредственно самому на самолете.

Самолет был сравнительно небольшой. Все это можно было изучить довольно быстро, если не отрываться часто, за 5-8 дней. Конечно, отрываться придется, так как работы у меня было по службе много. Придется заниматься урывками, не дожидаясь переводчиц, и самому написать инструкцию по эксплуатации и описание спецоборудования самолета для специалистов службы, чтобы они смогли грамотно готовить самолеты к полетам и устранять возможные неисправности.

В этом мне помогал английский инженер, по воинскому званию – капрал Стоу. Я имел с собой англо-русский словарь, и изучал самолет что словесно, что жестами, что по смыслу. До всего пришлось докапываться, посмотреть собственными глазами в нерабочем состоянии, и при работающем двигателе. Изучение приборов двигалось легче, так как все пилотажно-навигационные

приборы были у нас, англичан и в других ВВС мира основаны на общих принципах — анероидно-мембранные, сифонные, гироскопические и др., которые были известны специалистам без языкового барьера. В основном, нужно было изучить особенности данного самолета, которые всегда есть на любом самолете и в его оборудовании. Электрооборудование и еще ряд других устройств имели чисто специфические для данного самолета особенности, и их нужно было изучить внимательнее, познать новое для нас оборудование.

Еще до передачи нам самолетов Харрикейн англичанами, я закончил всю намеченную мною работу, размножил и описание, и инструкцию по эксплуатации спецоборудованию самолета, которое поступило летному инженерному и техническому составам полка.

Периодически бывая на стоянке самолетов англичан, мы внимательно к ним присматривались. Очевидно, что это же делали и они. Всё же было интересно, что же это за люди прибыли из неведомого нам, непонятого современного капиталистического мира, о котором мы знали только из наших газет?

Люди были как люди! Разговаривали они для нашего большинства на непонятном для нас языке. Я, например, изучал в институте немецкий язык. Перед войной начал изучать самостоятельно английский язык по самоучителю, но пока мало что в этом преуспел.

Английских летчиков и штабных офицеров крыла расположили в каменном двухэтажном здании в жилых комнатах на аэродроме. Нас удивило, что с собой они привезли много бытовых и хозяйственных предметов, брезентовые ванны, ведра, кувшины и тазы для повседневного умывания. Под краном англичане не умывались.

Сержанты, капралы и рядовые техники, механики, обслуживающие самолеты жили отдельно, более стесненно, но уже без ванн и других предметов, которые позволялись офицерскому составу крыла.

Быт, взаимоотношения у английских летчиков, техников, механиков, значительно отличались от наших и представляли для нас большой интерес. Крыло имело с собой в запас не только агрегаты и оборудование для самолетов, но и бытовые принадлеж-

ности, продукты питания, такие как галеты, упакованные в большие жестяные банки прямоугольной формы, готовые смеси для приготовления хлеба, кекса, пиво в жестяных бутылках, шоколад в плитках, мясные консервы, виски, сигареты и много других продуктов, вплоть до концентрированных маринадных смесей для маринадов.

Повара своего англичане не имели. Основные продукты питания — как свежее мясо, рыба, хлеб, птица, овощи, представляла наша сторона. Пищу готовили наши повара, но по рецептуре блюд английской кухни.

В первые дни войны на Северном флоте и в ВВС еще были значительные запасы продовольствия в количественном и особенно ассортиментом продуктов. Снабжение было по нормам Заполярья. Как гостеприимные хозяева мы встретили наших союзников по оружию очень хлебосольно. В столовой, особенно для летного состава, на стол были выставлены на закуску черная и красная икра, шпроты, семга. В вазах лежали конфеты шоколадные трюфеля, плиточный шоколад Золотой Ярлык и др. На обед готовились гуси, индейки и т. п.

Когда наши гости сели к столу, то первое время они молча смотрели на все это изобилие, потом улыбаясь попросили оставить немного из выставленных закусок, а остальное убрать. Закуска им очень понравилась. Однако, когда дошло до обеда, они категорически запротестовали от такого изобилия. Они заявляли, что Англия воюет уже три года. Вся страна их находится на строгом пищевом ограничении, кроме этого, англичане вообще не привыкли много кушать.

Они едят чаще, чем мы, русские, но значительно меньше. Добродушно, но совершенно честно, они попросили их кормить в два раза меньшем количестве, а все выставленные деликатесы им совершенно не нужны. Они порекомендовали их сохранить для питания раненных в госпиталях! Для нас это была неожиданная откровенность. Они доказывали нам, что война будет для нас не такой короткой, как мы надеемся, поэтому продукты питания необходимо расходовать очень экономно.

Эта откровенность нам понравилась, так это мог сказать только настоящий друг, военный товарищ! Мы хорошо понимали, что

они: летчики, техники, механики, — далеки от политики, о чем они не раз нам об этом заявляли, когда мы пытались выяснить их политические взгляды. Они совершенно не учитывали, и не принимали всерьез наши различные классовые различия и наши позиции по этим вопросам. Они признавали, что мы братья по оружию против общего нашего врага, который убивает и их и наших жен, детей, матерей и отцов без разбора, кто на каком говорит языке, или на каких политических позициях стоит каждый советский или английский гражданин. Хотя им несколько повезло тем, что их страна пока еще не оказалась оккупированной германским фашизмом!

Фашизм в агрессии, ради мирового господства не разбирался кто перед ним: француз или англичанин, или советский человек. Народы наших союзников это хорошо понимали и честно выполняли возложенные на них обязанности союзников.

Когда бывали нелетные дни, обе стороны устраивали небольшие вечерние приемы. Наши приглашали к себе англичан, встречи устраивали по нашим принятым обычаям, за столом. Когда англичане устраивали прием, все были только стоя, хотя при желании можно было сесть, но столов с закуской и выпивкой не было. Все это разносилось специально выделенными людьми на подносах. Виски заранее разливались в бокалы, а затем разносилась закуска, выполненная в виде небольших сэндвичей — кусочек хлеба с колбасой или маслом величиной в пять копеек.

Когда наши товарищи подняли первый тост за премьера Англии, в то время — У. Черчилля, ни один английский офицер даже губами не дотронулся к своему бокалу. Нас это очень удивило. Хотя в нашей стране к Черчиллю советские люди особой симпатии не имели, помня его постоянную враждебную роль к нашему государству с первых дней его образования, как главного организатора походов Антанты в годы гражданской войны и военной интервенции, но в данный момент он был главой государства, которое было нашим военным союзником, и мы решили ради этикета произнести за него тост.

Когда мы всё же попросили наших гостей как-то разъяснить их поведение, они заявили, что английские офицеры пьют только за своего короля, и выпьют с удовольствием за таких прекрасных,

очень хороших, гостеприимных русских военных друзей, но не пьют за всяких проходимцев, каким они считали тогда У. Черчилля! Вот это было для нас полной неожиданностью! Ну что же, каждый народ живет по-своему. А вот за т. Сталина, они его называли – Джозе Сталин, так как по-английски “Иосиф” читается как звучит первая буква, они выпили с удовольствием.

В общем, мы постепенно изучали друг друга. Это происходило вежливо, ненавязчиво, и к общему удовольствию, все шло хорошо и между летными и техническими составами.

Что касается офицеров штаба крыла, тут все оказалось во многом сложнее, и не так все было искренне с их стороны, как должно было бы быть между союзниками.

Нам очень понравилось, как летчики и техники начали благоустраивать свои землянки в своих авиаэскадрильях.



За два, три дня мы увидели в землянках англичан импровизированные кресла, оттоманки, мягкие сидения, сколоченные английскими летчиками и техниками

Освободив англичанам свои землянки авиаэскадрилий, мы не имели возможности оборудовать их так, как им бы хотелось. Но

они все оборудование их проделали сами. Они попросили у нас различные небольшие ящики, бочки, старые одеяла, вату, сено и т. п. Наши снабженцы с авиатехнических баз насобирали им, все, что они просили. Дали им гвоздей, киперной ленты и др..

За два, три дня мы увидели в землянках англичан импровизированные кресла, оттоманки, мягкие сидения, сколоченные английскими летчиками и техниками. Действительно, это было не на высоком уровне, но в землянках стало намного уютнее и даже теплее. До этого наши товарищи не додумались. Но, глядя на гостей, позаимствовали это стремление к уюту и также дооборудовали свои землянки.

С укорачиванием дня, все чаще погоды становились нелетными. Сплошная низкая облачность опускалась до 80-100 метров, закрывая вершины наиболее высоких сопок. Такая погода распространялась на всем побережье залива и ближайшие районы Баренцева море. Над поверхностью залива, температура воды которого летом бывает до +11°C, а зимой до +4°C, парило. Образовывался густой туман. Визуальные световые маяки на выступающих местах берегов залива, где в ночное время они зажигались, по случаю войны бездействовали. Вместо них были установлены колокола. Били в них редкими ударами, и на проходящих по заливу кораблях легко ориентировались уже по звуковым сигналам, где они находятся в заливе.

В тумане звук распространялся глухо, как будто в вате. Напротив гарнизона Губа Грязная, на другом противоположном берегу залива выступал мыс Петра Великого. Там также были в колокол. Бывало, идешь по гарнизону, а глухой звук в полной тишине, создавал у всех на душе глубокую тоску!

Ожесточенная война в воздухе в Заполярье длящаяся порой сутками, внезапно останавливалась. Получался какой-то провал на душе, расслабление нервной системы, до этого напряженной до пределов. И в головы потоком появлялись мысли о родных семьях, эвакуированных в Сибирь, на дальний Восток.

Я думал о моих дорогих мне родителях, оказавшихся в оккупированном фашистами далеком Симферополе. Последнее письмо от них несчастных матери и отца, я получил только в конце сентября 1941г. Болезненно переживал, что наперекор здравому

смыслу, по настойчивому желанию отца, они вернулись из Ташкента в Симферополь, когда из города уже эвакуировались многие учреждения, институты и отдельные граждане. У родителей было еще несколько возможностей выехать из города и спасти себе жизнь. Но отец не мог представить, что врагу понадобится уничтожать старых не опасных для них людей. Он упорно отказывался выехать. Он ходил на свою работу, где проработал более 30-ти лет, ради которой он вернулся из Ташкента. А в период все-таки наступившей фашистской оккупации города, его не пустили даже за ворота теперь уже его бывшей работы. Как писала в своем последнем письме мама, каким-то чудом проскочившем из города, на бывшей работе отцу побоялись сказать теплое, участливое слово те, с которыми он проработал вместе многие годы!

Мама писала, что они с отцом уже обреченные люди. Наверно нас с папой убьют! Содержание этого письма до сих пор запомнилось в моей памяти! Однако, в те дни я еще надеялся, что может быть этих старых безобидных стариков не тронут. Они никому не были нужны, кроме своих далеко разбросанных по стране трех сыновей.

О среднем брате Семене, о его семье, я также ничего не знал, до войны, он был назначен ЦК ВКП(б) вторым секретарем Слонимского райкома партии Белоруссии. Первые дни войны быстро нарушили в тех местах всю мирную жизнь. С тех пор я не получал ни одной весточки от них.

Старший брат — Изорий, служил на Балтийском флоте, а его жена с детьми находилась в Ленинграде. Также ни от него, ни от его семьи не было писем, хотя я уже отправил им несколько.

Такие же думы были у других товарищей. Ведь у всех были эвакуированы семьи, и многие еще не имели писем, от них.

Многие летчики в такие нелетные дни отсыпались, без интереса играли в шахматы, шашки, кто читал книги, кто писал письма своим родным, не надеясь получить ответ.

В нелетные дни наших летчиков, техников и механиков расторожили англичане, которые все время были в движении. В этом отношении, они были молодцами. Некоторые из них удобно расположившись в самодельных креслах, внимательно наблюдали за появлением в землянке крыс, потом следовала стрельба из

громальных револьверов, хохот, смех присутствующих в землянке, и вновь ожидание появления новой жертвы.

У англичан не было вялости, апатии, безразличия в эти дни. В землянках у них оживленно велись разговоры на различные бытовые темы, среди них царила непринужденная обстановка. Они легко, по-товарищески, общались с нашими товарищами.

Для сокращения свободного времени в нелетные дни они были снабжены различными играми: китайский бильярд, “дартс” – мишень из пробки, в которую рукой на расстоянии 3 м бросались дротики и, в зависимости в какой круг они попадали, насчитывались очки и др. Часто у них работал проигрыватель, на котором ставились английские диски с популярными английскими и американскими песнями. В общем, они в период отдыха были активны не только в помещениях, но и на воздухе.

Когда не предстояли срочные вылеты, и летное поле было свободное, они доставали футбольные мячи и играли в футбол по укатанному снежному полю аэродрома. Их настолько увлекала игра, что она доставляла им большую радость и удовольствие от энергичной подвижности, среди них и наблюдающих за игрой болельщиков царил смех, крики одобрения или неудовольствия от неудачных ударов по мячу, падений и азарта.

Наши товарищи с любопытством посматривали на них, а вскоре, сбросив с себя овладевшее оцепенение, также начали понемногу играть в футбол. Сначала отдельные энтузиасты этого вида спорта. Среди наших товарищей были и те, кто давно играли в футбол, и играли неплохо. Постепенно эта игра увлекла почти всех. По сути дела, это же были люди, отобранные для летной работы, имеющие отменное здоровье, молодые, энергичная подвижность им требовалась как воздух! Поэтому игра с мячом на поле увлекла всех.

Вначале англичане играли между собой, а наши отдельно, между собой. Потом собрали каждый свою футбольную команду, и играли полковая команда с командой крыла. Тут уже набиралось болельщиков много, даже на игру приезжали посмотреть с Малой Ваенги, со штаба ВВС, кто имел время ненадолго отлучиться от войны на 2-3 часа. Конечно, футбольная команда 151-го крыла английских королевских военно-воздушных сил не

была на уровне профессиональных знаменитых английских команд, а футбольная команда 72-го полка военно-воздушных сил Северного флота не была на уровне наших команд “Динамо”, ЦСКА и др., но игры всегда проходили с большим спортивным интересом в упорной спортивной борьбе с переменным успехом. Но удовольствие всем, и победителям и побежденным доставляло огромное, а главное — это было укрепление дружбы между людьми разных социальных миров, объединенных в сложившейся обстановке человеческого общества против общего врага. В результате этих спортивных встреч возрастала взаимная симпатия между нами и взаимное уважение.

Наши клубные и спортивные организаторы извлекли из складов имевшихся спортивных баз лыжи, и пока была возможность, проводились лыжные прогулки англичан в расположенные недалеко от аэродрома оленеводческие колхозы, где их катали на оленьих упряжках, угощали блюдами из оленьего мяса, показывали им, как благодаря советской власти, изменился быт и условия жизни этих вымиравших в царских условиях народов далекого севера страны.

Среди летчиков крыла были и выходцы из Канады. Некоторые из них бывали в поселках канадских чукчей, и они удивлялись материальной обеспеченности наших саамов и ненцев, их духовной раскованности и уверенности в их завтрашнем дне. Конечно, война и на быте людей в колхозах не могла не отразиться, но наши гости это понимали.

В колхозах показывали им школы, детские сады и ясли, рассказывали и показывали наглядно, как была создана письменность у этих народов, изданные школьные учебники и книги художественной литературы на их родном языке, поликлиники и больницы, где в основном врачами были выходцы из этих народов.

Все это было для англичан наглядным примером действительных успехов советской власти, а не различные газетные домыслы, которыми, как правило, во все времена существования советского государства, бывали и существуют в настоящее время в капиталистической прессе. На этих примерах мы им говорили - вот это то, за что мы воюем, это то, что нам нужно защищать!



*Харрикейны FS-45, FR-44, FP-43 и FU-56 из 81 эскадрильи
возвращаются после сопровождения.
Фото из коллекции Марка Шеппарда*

Перевод с английских описаний и инструкций самолета Харрикейн я, в основном, делал сам и мне помогала одна из трех оставшихся в нашем штабе переводчиц — Аня. Лену перевели в штаб Северного Флота, т. к. там были нужны переводчики для освоения подводной лодки передаваемой нам англичанами. Лодка была устаревшей конструкции и изрядно физически изношенной, о чем нам рассказывали наши подводники И. И. Фисанович и М. И. Гаджиев.

Количество переведенных листов описания и инструкции по самолету Харрикейн и по двигателю Мерлин XX росло, но по смыслу никто ничего практически полезного из выполненного перевода извлечь не мог. Необходимо было срочно, пока не накопилось очень много материала, осуществить смысловую обработку перевода. Для такой работы был необходим довольно технически грамотный инженер техник, знающий самолетные конструкции и авиадвигатель, обладающий большой усидчивостью и достаточной технической эрудицией.

Как я уже приводил пример результатов дословного технического перевода, в отношении получения форсированного режима работы двигателя, такая же сложность встретила почти в каждой переведенной фразе.

Главный инженер И. Д. Виноградов, поручил мне выявить грамотного техника из любой части или подразделения. Кандидатур было много, нужно было остановить свой выбор на одном, и желательно было без ошибки.

Повседневно сталкиваясь с большим количеством инженеров, техников, механиков, матросов, мое внимание привлек военный инженер 1-го ранга т. Н. И. Савельев. До начала войны он был преподавателем в школе младших авиамехаников расположенной на острове Соловки.

Школа входила в состав ВВС СФ и по профессиональной подготовке подчинялась Главному инженеру ВВС СФ. С началом военных действий, школа временно прекратила свою деятельность, и часть ее преподавателей изъявила желание перевестись в строевые части ВВС, чтобы отдавать свои силы, знания и если потребуется свою жизнь ради победы над врагом! Также поступил и Николай Иванович Савельев, ставший, впоследствии, моим фронтовым товарищем.

Просьбу его удовлетворили, и временно перевели в 72 АП на сборку новых самолетов истребителей МиГ-3, которой руководил военный инженер 3-го ранга М. И. Круглов. С порученной задачей они справились хорошо. Все полученные самолеты МиГ-3 были собраны, облетаны и переданы в полк, как отдельная авиаэскадрилья. Савельев, как преподаватель, был хорошо подготовлен в области техники, всесторонне был развитым, хорошо воспитанным и тактичным командиром. Как я уже успел заметить, он был добрым, отзывчивым товарищем, а это в условиях военной службы, было не таким частым явлением. Его субъективные качества мне понравились. Последнее очевидно нас и сблизило.

После окончания поручения по сборке самолетов МиГ-3, он оказался в этот момент не у дел. Прежде чем рекомендовать его нашему Главному инженеру как корректора переводов, я решил поговорить с Николаем Ивановичем, выявить его личное отношение к характеру предстоящей ему работе. Может быть он сам

не согласится выполнять такую работу. В армии делают все, что прикажут, но здесь была творческая работа от отношения к которой зависело качество ее выполнения, а в поручаемой ему работе некачественное ее выполнение исключалось так, как по выполненным описаниям и инструкциям должны были изучать новый для всех самолет. Знание самолета во многом исключало возможные аварийные ситуации на самолете в полете из-за плохого им владения.

К моему удивлению, он согласился на мое предложение, и я предложил его кандидатуру Главному инженеру, который несколько раз встречался с Николаем Ивановичем, и также произвел на него хорошее впечатление.

В принципе, вопрос о его переводе к инженерной работе в штаб был решен, и он смог приступить к предложенной ему работе. Позже, когда штаб ВВС СФ количественно был увеличен, в связи со значительным количественным и качественным ростом ВВС, увеличился и количественный состав инженерной службы ВВС СФ. Увеличилось количество старших инженеров ВВС по роду авиации.



BD825 GH-34 из 134 эскадрильи. Этот истребитель пилотировался лейтенантом Виком Бергом, когда он потерпел аварию 27 сентября 1941 г.

При этом еще погибли два человека наземного обслуживания.

Фото из коллекции Марка Шеннарда



*Пилоты Эдмистон (на крыле) и Шелдон (стоит) с Харрикейном в одном из капониров. Видно, что этот Харрикейн оборудован тропическим фильтром.
Фото из коллекции Марка Шеннарда*

Имея в виду личные качества Савельева, его умение по-деловому решать повседневные задачи, хотя он не имел высшего инженерного образования, Главный инженер способствовал включению его в Приказ Командующего ВВС СФ о назначении его старшим инженером ВВС СФ по эксплуатации самолетов и двигателей истребительной авиации.

Дальнейшая его работа подтвердила, что выбор наш был удачным, и Николай Иванович выполнял свои обязанности несколько не хуже инженеров, имевших законченное инженерное образование. Мы все его уважали и любили, этим же он отвечал своим товарищам по службе. С первых же дней перехода на работу в штаб, он приступил к корректированию переводов по самолетам Харрикейн. Все описание состояло из двух частей, перевод его занял много времени. По степени готовности перевода, сразу печатались главы и размноженные отправлялись в полк, который должен был получить эти самолеты после передачи их англичанами в состав ВВС СФ.

Описание самолета по радиооборудованию корректировали инженеры связисты, которые подчинялись в те годы Начальнику связи ВВС СФ Николаю Ивановичу Белякову.

При составлении описания спецоборудования самолета Харрикейн, я обнаружил ряд агрегатов и приборов, которых не было на наших советских самолетах. Прежде всего, это были угольные регуляторы напряжения бортовой сети самолета, легочные кислородные автоматы и электрический запуск двигателя самолета от наземного источника электрической энергии – мощных аккумуляторных батарей.

Самолет Харрикейн имел в то время, новое для нас – электрический запуск самолетного двигателя от электростартера. Это была схема запуска двигателя аналогичная общеизвестному запуску на автомобилях. В довоенные годы на советских самолетах широко практиковался запуск двигателя самолета с помощью автостартера, потом ввели запуск двигателя от системы сжатого воздуха, поступавшего от транспортного баллона объемом 40 литров, имевшего давление 150 кг/см, но электрический стартер-двигатель у нас тогда еще не применялся.

Учитывая значительную энергоемкость в процессе электрического запуска двигателя Мерлин XX, почти к каждому самолету имелись специальные тележки на колесах с пневматическими шинами: двумя основными колесами, типа автомобильных, и небольшим третьим самоориентирующимся колесом. В тележке, состоящей из глубокого, до 40 см. квадратного ящика, размером примерно 120x80 см, размещались две свинцовые кислотные аккумуляторные батареи большой емкости – до 200 ампер/часов. Тележки легко подкатывались к нужному самолету для подачи электрической энергии в бортовую цепь самолета от аккумуляторов, от тележки отходил большого диаметра двухжильный кабель, на конце которого была большая прямоугольной формы силовая вилка, вставляемая в розетку выведенную, наружу фюзеляжа самолета.

В случае длительной сильноточной нагрузки в электрической сети самолета, аккумуляторные батареи, хотя и были очень мощными, но разряжались. Чтобы компенсировать их разряд, на тележке был смонтирован маломощный бензиновый движок, сое-

диненный с генератором постоянного тока, который подзаряжал батареи, если они имели заметный разряд. Обычно на стоянке опробование всех бортовых нагрузок самолетов, включая радиооборудование, происходило от аккумуляторов тележки.

Подобные полевые небольшие электростанции были у нас и для обеспечения электропитанием и освещения командных полевых пунктов, наземных радиостанций, полевых госпиталей, землянок. Они были на три мощности генераторов: станция Л-3 с генератором на 3 кВт, Л-6 и Л-12, соответственно на 6 и 12 кВт. Но они не имели колес на пневматическом ходу, и, по сравнению со стартовыми тележками к самолетам Харрикейн, не были легко перемещаемыми и совсем не приспособленными для нужд авиации.

Можно отметить, что стартовые тележки были очень легкими на ходу. Их можно было тянуть или толкать двум человекам, или, соединяя их между собой с помощью штырей, входящих в водило каждой тележки, можно было собирать из них целый поезд, легко буксируемый автомашиной.

Однако, в случае экстренного вылета по боевой тревоге, запуск двигателя самолета производился непосредственно в капонире самолета от бортовых аккумуляторов.

Горючее наше подходило к двигателям самолета Харрикейн – Мерлин XX. Подходило к этому двигателю и наше авиационное масло. Так что в этом отношении, у нас не было проблем. Наши бензозаправщики быстро заправляли Харрикейны горюче-смазочными материалами. Почти все было обычным. Но, не было обычным поведение английских техников и механиков при заправке самолетов бензином. Сидит, бывало, на крыле самолета техник, заправляя самолет бензином. В открытую горловину бензобака вставлен «пистолет» заправочного резинового шланга, по которому заливался бензин в бак самолета из бензозаправщика. Сидящий техник держит “пистолет” правой рукой, а левой придерживает горящую сигарету, периодически потягивая ее перед бензобаком!

У наших инженеров авиаэскадрилий, при виде таких вопиющих нарушений противопожарных мер безопасности, волосы поднимались дыбом! А английские техники, посмеиваясь, продолжали заправку самолетов в таких непостижимых для нас условиях.

Самолеты были еще в их распоряжении, и приказывать им прекратить подобным образом заправку самолетов не могли.

Правда, ни один самолет при этом они не подожгли. Хорошо было видно, как они аккуратно курили, в стороне от заливной горловины бака и не переливали бензобаки бензином. Как известно, сам бензин не горит, горят его испарения. При заправке самолета бензином курить не требовалось. Просто это было проявлением определенного шика, чтобы удивить наших специалистов. Они тоже были молодые и любили немного нас удивлять!

Нас, инженеров, заинтересовала их система технического обслуживания самолетов.

В каждой авиаэскадрилье были, как и у нас: инженеры эскадрилий, техники звеньев, техники, механики самолетов. В каждой эскадрилье были механики по электроспецоборудованию, по радиооборудованию, по вооружению. Все они подчинялись инженеру эскадрильи — полная аналогия нашей системой обслуживания самолетов. Однако технический состав занимался только предполетной подготовкой и послеполетным осмотром самолетов, заправкой самолетов горюче-смазочными материалами, зарядкой самолета кислородом, закладкой боеприпасов в стрелковое оружие и, при необходимости, подвеской на самолет авиабомб.

Во главе инженерной службы крыла был старший инженер. В его распоряжении было четыре старших сержанта. Старший инженер крыла Гиттинс, имел выделенную для него землянку, около озера на аэродроме, где находились с ним его старшие сержанты.

На большой черной доске, висевшей в его кабинете, были выписаны мелом данные по каждому самолету крыла. Там были заводские номера самолетов, двигателей, отмечалось количество ежедневных часов налета самолета, количество часов наработки двигателя на земле и в воздухе. Если самолет имел какие-либо повреждения или из-за отсутствия каких-либо агрегатов и деталей самолет был неисправным, то это также отмечалось на этой доске. Учет был исчерпывающий и точный.

Весь учет вели его старшие сержанты. Каждый из них работал по своей специальности, и был ведущим специалистом в крыле.



Старший инженер 151 крыла лейтенант Гиттинс с часовыми на заснеженном аэродроме Ваенга, вблизи Мурманска в России. Октябрь 1941 г.

Когда налет самолета достигал 25, 50, 75 и 100 часов, на нем выполнялись профилактические осмотры или, как они общеизвестны в авиации - регламентные работы. У нас такие работы, в те годы, выполняли технические экипажи самолетов. В крыле эти работы выполнялись строго в соответствии с напечатанными типографским способом листами, с соответствующими графами отметок о выполненных работах каждого пункта, что необходимо сделать на самолете, приборах, агрегатах, радиоустройствах, вооружении. Это для нас было новым и интересным.

Когда старшие сержанты заканчивали все работы на самолете, устраняли обнаруженные неисправности и расписывались в контрольных листах, инженер авиаэскадрильи, в которой выполнялись регламентные работы, в переводе на русский язык - контрольный осмотр самолета, расписывались на последнем, заключительном листе, что все работы выполнены и самолет после работы старших сержантов принят к нормальной эксплуатации.

Учитывая накопленный опыт технического обслуживания во многих военно-воздушных силах стран мира, и дальнейшее усложнение авиационной техники, в советских военно-воздушных силах уже в послевоенный период также перешли на передачу

выполнения регламентных работ на самолетах специально созданным подразделениям, не связанным с предполетной подготовкой самолетов или послеполетным осмотром.

Эти подразделения были обеспечены необходимым разнообразным оборудованием, средствами для инструментальных проверок самолетных агрегатов, двигателей, всех приборов, установленных на самолетах, различных самолетных систем, радиооборудования, вооружения и т. п., и называли эти подразделения – Техничко-эксплуатационные части. Сокращенно их называли – ТЭЧ. Они были подчинены только старшему инженеру авиационного полка. В Красной Армии до войны и в период нее, в частях ВВС этих ТЭЧ не было.

Такая система, которая применялась в то время английскими инженерами нам, руководителям инженерно-авиационной службы, понравилась, и было решено попробовать применить ее у себя, в отношении только перечня выполнения регламентных работ, а в организации их проведения наподобие английской - наличие старших сержантов у старшего инженера полка, это было



*Пилоты 81 эскадрильи около капонира. Слева видна индикаторная доска, показывающая, что истребители R, P, K и F снаряжены и готовы для использования.
Фото из коллекции Марка Шеппарда*

неосуществимо, так как требовалось изменить организацию инженерно-технической службы в целом, что не имело смысла, пока идет война, да и решать это было выше имеющихся прав у инженерно-авиационной службы ВС флота.

В отношении боевой деятельности крыла необходимо напомнить, что им командовал подполковник Рэмсботтом-Ишервуд. Оно входило в состав военно-морской авиации, и летный состав был хорошо подготовлен к полетам над широкими просторами морей и океанов, как и наши летчики ВВС Северного флота. Они также, как и наши летчики летали на сухопутных самолетах с надетьми на себя спасательными жилетами, выполненных из про-резиненной ткани, окрашенной в ярко оранжевый цвет.

Спасательные жилеты были необходимы для летного состава самолетов летавших в те годы и в настоящее мирное время над морскими просторами. Они применяются только в тех случаях, когда самолет оказывается поврежденным в воздушном бою, или просто оказывается неисправным в такой степени, что необходимо произвести вынужденную посадку самолета на морскую поверхность. Бывало, что и морской самолет, имевший фюзеляж в виде лодки, имел повреждения, полученные в воздушном бою в бортах или в днище лодки, что приводило к наполнению ее водой, потере ее плавучести и к постепенному погружению в воду. Оранжевый цвет жилета ярко выделялся на фоне сине-зеленого цвета морской воды, и его легче обнаружить на поверхности воды и спасти людей.

Для получения помощи каждому члену экипажа необходимо было максимально дольше продержаться на поверхности воды. Жилет надувался автоматически за счет того, что при попадании в воду происходила реакция морской воды со специальной смесью, находящейся в коробочке на жилете, при этом выделялся газ, который быстро наполнял жилет. Наполненный газом жилет позволяет летчику находиться на плавучести несколько часов. Эффектная помощь в спасении экипажей в теплых морях во много раз выше, чем возможность протянуть несколько десятков минут в условиях очень холодной воды Баренцева моря. Если помощь не поспевала достаточно быстро, чтобы вытащить экипаж из ледяной воды, то организм настолько переохлаждался, что летный состав после этого погибал, и удавалось их вытащить из воды чтобы похоронить с заслуженными воинскими почестями.

Кроме перечисленных мною приборов и устройств, установленных на самолетах Харрикейн и ранее неизвестных нам, было еще радиоустройство, о котором мы даже не слышали. Это, был ответчик «свой-чужой». Сущность его работы заключалась в том, что когда самолет приближается к какой-либо цели, будь это корабль, промышленный или военный объект, государственная граница, то службам противовоздушной обороны (ПВО), охраняющим эти объекты было трудно за 10-15 минут определить – кому принадлежит самолет. Или это нарушитель границы, вражеский самолет летит с целью нападения, или это свой самолет.

Опытные специалисты могли определить принадлежность самолета только на достаточно близком расстоянии, да и только лишь при благоприятных метеоусловиях и при визуальной видимости, хотя бы с помощью биноклей и других оптических устройств. А если самолет скрыт облачностью, то определить его принадлежность было невозможно, разве только по слуху очень опытного наблюдателя. Все равно, это определение было уже запоздалым, и один или группа вражеских самолетов успевали сбросить бомбы на выбранную ими цель, такие варианты получались у нас и у противника.

Аппаратура «свой-чужой», имела специальный блок радиоустройства, в который вводился определенный код радиосигналов, излучаемых передающим устройством – радиопередатчиком. Эти сигналы, принимаемые приемником на земле, автоматически сравнивали с сигналами, которые должны излучать свои самолеты по заранее установленному коду и определяли – это свой самолет или чужой. Пока самолет летит в воздухе, устройство сигналы не посылает, пока с объекта, куда он подлетает, не сделают ему запрос, посылая также строго закодированную серию сигналов. С приемной антенны сигналы поступают в блок ответчика, который передает свои ответные сигналы, только при соответствии заранее условленным сигналам. Таким образом, система работала по принципу: с земли запрос, с самолета – ответ. Благодаря такому устройству появилась возможность точно определять принадлежность самолетов за десяток километров до цели на которой могут предварительно подготовиться для своей защиты при попытке вражеских самолетов подвергнуть ее бомбовому удару.

На каждом самолете Харрикейн были такие индивидуальные устройства, одно общее на крупных объектах, или индивидуаль-

ное для каждого корабля и другой подвижной цели, могущей подвергнуться нападению самолетами противника.

Устройство «свой-чужой», как мы тогда его перевели с английского языка, оказалось очень ценным, а зачастую просто было незаменимым. Например, при возможных перелетах государственных границ в мирное время. Оно очень быстро распространилось в авиации по всему миру. Им оборудованы все советские самолеты военного назначения.

Появление английских самолетов над Баренцевом морем в годы второй мировой войны отмечалось еще за два месяца до прибытия 151-го крыла в порт Архангельска, а затем перелета их на аэродром Большая Ваенга. 30-го июля 1941-го года, они совершили воздушный бомбовый удар на фашистские аэродромы Петсамо и Киркенес на северном побережье Норвегии. Самолеты взлетали с авианосцев. Налет этот по результатам был малоэффективным. Хорошо поставленные службы оповещения о приближающихся самолетах противника немецко-фашистских военно-морских и воздушных сил, не могли не заметить наличие английских авианосцев в Баренцевом море.

К возможным ударам по своим базам фашистское командование готовилось, усиливало оборону, повысило бдительность служб ПВО, поэтому налет, осуществляемый английской авиацией, был встречен хорошо организованной деятельностью истребителей и сильной зенитной обороной. Это привело к большим потерям английских самолетов.

Появление самолетов Харрикейн 151-го крыла в сентябре 1941г. в составе ВВС Северного флота, после первых же воздушных боев с фашистскими самолетами, не могло быть незамеченным противником. Было ли это для него неожиданным, нам было неизвестно, но их наличие уже было точно установлено. Это соответственно увеличило общее количество истребителей на нашей стороне и заставило противника отказаться от частых засылок в районы наших аэродромов самолетов «охотников».

Всех нас, в ВВС СФ очень интересовало, как себя покажут английские летчики при ведении воздушных боев с противником. Какая у них тактика ведения воздушных боев? В первых же воздушных боях английские летчики оказались искусными мастерами пилотажа. Хорошо пилотируя самолетом, маневрируя в

Сержант Чарлтон Хоу

воздухе, они надежно прикрывали друг друга сзади, не давая противнику возможности атаковать их самолеты с хвоста.

Летали они всегда большими группами, и истребители противника старались не связываться с ними в воздушные бои. Однако, если противник их избегал, то они искали встреч с ним, и им удавалось провести, хотя не частые, воздушные бои и не безуспешные. Почти за 3 месяца пребывания 151-го крыла на аэродроме Большая Ваенга, им удалось сбить 16 самолетов противника. В моей памяти запомнился особенный успех летчика крыла, австралийца, сержанта Чарлтона Хоу. Небольшого роста, молодой, приветливый, он, в первые же недели пребывания Крыла у нас, сбил 3 истребителя противника Ме-109.

Успешно действовали еще 4 летчика Крыла, фамилии которых не помню. Все они были награждены орденами «Ленина». В Крыле были и боевые потери, без которых на войне не бывает. Один самолет англичан был сбит над сушей, летчик погиб. Хоронили его наши летчики, техники вместе с англичанами на общем кладбище, где были захоронены наши товарищи, погибшие в боях, около Нижней Ваенги — основного гарнизона ВВС СФ. Расположено оно было на возвышенности откуда хорошо просматривался Кольский залив и бухта.

Мне хорошо запомнились командиры эскадрилий крыла: майор Рук, вы-



*Командир 81 эскадрильи
майор Рук, Ваенга*



Майор Дж. К. Росс

сокого роста в возрасте примерно 30-35 лет. Отличный был летчик, очень веселый, темноволосый, карие глаза и типичные для многих летчиков крыла усы. Наши летчики не имели времени на такие прелести. У Рука был брат, также летчик истребитель, капитан, внешне он был похож на брата, но капитан Рук был очень высоким, носил пышную шевелюру, которая еще больше увеличивала его рост. Во второй авиаэскадрилье командиром был майор А.Г. Миллер. Он был также высокого роста, рыжий волос на уже лысеющей голове и также пышные рыжие усы. Ему было 35-38 лет.

Командир 3-й авиаэскадрилии майор Дж. К. Росс, был небольшого роста, лет 30-32, темноволосый, небольшие усы. По характеру был очень спокойный, выдержанный, малоразговорчивый человек. Летчик он был первоклассный. На своем боевом счету он имел более 13-ти сбитых самолетов противника над своей родной Англией. Также, как и у нас, за сбитие 10 самолетов противника он был представлен к высшей военной награде нашей страны — «Герой Советского Союза», а в Англии он был представлен также к высшей награде своей страны — «Рыцарский крест».

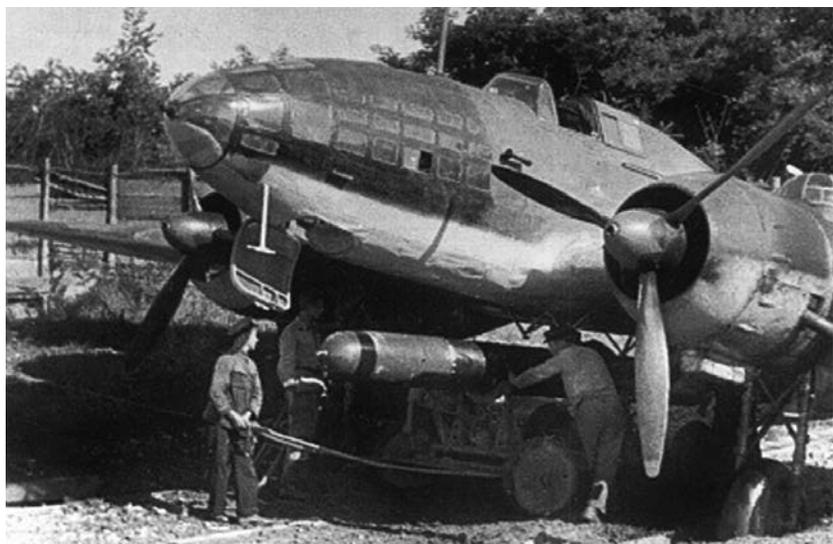
Это была очень редкая, особая выдающаяся награда. Однако, в нашем заполярном небе ему не удалось сбить ни одного самолета противника.

Глава шестая

И В ЗАПОЛЯРЬЕ ИДЕТ ВОЙНА

Торпедоносцы и истребители ВВС СФ продолжали интенсивные боевые действия. На ВВС выработалась тактика применения самолетов торпедоносцев ДБ-3Ф. Наши торпедоносцы, как правило, не летали группами. При этом, необходимо особо отметить, что на вооружении ВВС Северного флота имелись торпеды двух применений: для высокого и низкого торпедометания морского типа. Для высокого торпедометания торпеды подвешивались к самолету на наружных бомбовых замках, на которые подвешивались так же и бомбы.

С торпедой был связан грузовой парашют, со специальной его укладкой на самолет. Когда торпеда сбрасывалась через имеющийся на самолете бомбардировочный прицел, она отсоединялась от самолета вместе с парашютом, и некоторое время летела со скоростью самолета. После автоматического раскрытия парашюта, торпеда за счет него тормозилась встречным воздухом, плавно переходя из горизонтального полета в отвесное падение. С заторможенной за счет парашюта скоростью падения торпеда погружалась в воду. Через несколько секунд после вхождения в воду, в торпеде включался ее двигатель, парашют отсоединялся и, за счет положительной плавучести создаваемой ее корпу-



Подвеска торпеды на Ил-4

сом, торпеда двигалась по специально рассчитанной спирали, от большего радиуса к меньшему, к центру, наподобие кривой развертки круга.

Корабли, подвергшиеся торпедной атаке, чтобы избежать попадания ее в свой борт, видя на воде след ее движения, были вынуждены маневрировать, меняя свой курс, старались увернуться от нее. Конечно, в таких случаях все зависело от умения экипажей кораблей четко и быстро производить нужные маневры, учитывая тоннаж корабля, степень его загрузки. Осуществить это было не так просто, особенно для крупнотоннажного корабля с полностью загруженными трюмами.

Большей частью, наши торпедоносцы высокого торпедометания сбрасывали сразу несколько высотных торпед и, как правило, целью их удара был не один корабль, а группа кораблей, караваны.

Учитывая, что для совместной защиты кораблей от налета вражеской авиации они шли довольно плотным строем, то, при сбрасывании нескольких высотных торпед сразу, группе кораблей маневрировать было очень сложно, так как необходимо

было избегать взаимных столкновений. Вся их надежда была на то, что, авось их корабль постигнет удача, и торпеда пройдет мимо!

Однако, высотный торпедоносец, имея рабочую высоту от 2-х до 4-х тысяч, метров был хорошо виден в воздухе. Его необходимо было прикрывать истребителями, которых на ВВС СФ уже было мало. Поэтому Командующий ВВС генерал А. А. Кузнецов принял решение временно отказаться от высотного торпедометания и перейти для ударов по кораблям противника на низкое торпедометание. Применялись те же торпеды, но сбрасывались они уже без парашюта, на высоте полета атакующего торпедоносца над водой до 30 метров.

Тактика низкого торпедометания позволяла самолетам заходить в атаку на корабль внезапно, она основывалась на скованности в действиях половины средств ПВО корабля только с той стороны, с которой заходил в атаку самолет.

Получив сообщение от наблюдательных береговых постов или аэроразведки, визуальной или фото, что на курсе в Баренцевом море обнаружендвигающийся транспорт противника, торпедоносец вылетал в этот квадрат. Торпедоносец имел высоту полета несколько выше, чем высота полета, на которой он выходил в атаку, что было необходимо для увеличения угла обзора морской поверхности. Когда экипажи, обнаруживали искомый транспорт, необходимо было определить тип корабля, предполагаемую скорость его движения, на основании которых выбирался курс выхода в атаку, мгновенно рассчитывалось расстояние, с которого необходимо было сбросить торпеду, величину упреждения в метрах, так как пока будет двигаться сброшенная торпеда, корабль мог пройти какое-то расстояние, и она могла пройти мимо корабля сзади или спереди.

Но корабли также замечали приближающийся самолет, и экипажи их, открывая огонь по самолету, выполняли маневры, затрудняя экипажу самолета произвести прицельное торпедометание, а самолет в это время приближался к кораблю на большой скорости.

В таких случаях, действия экипажа самолета должны быть очень быстрыми и точными. Успех атаки решали не минуты,

а секунды! Точность попадания торпеды в корабль и вероятность успеха, конечно увеличивались при уменьшении расстояния до корабля, но, соответственно, резко увеличивалась и вероятность попадания снарядов стрелково-пушечного огня в самолет атакуемым противником. В свою очередь, и атакующий торпедоносец также открывал свой стрелково-пушечный огонь по кораблю, обороняющемуся от атакующего самолета.

На успех удара влияло много факторов, главным образом это было мастерство летчика, экипажа, умение выбрать правильность угла атаки, совершать необходимое маневрирование самолетом, железные нервы, и основное – самоотверженность всего экипажа самолета.

Каждая атака на корабль, когда с него стреляет все что может вести огонь прямо в лоб атакующему самолету, особенно трассирующими снарядами, которые хорошо видны экипажу – это героический подвиг!



Летчик 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка командир 1-й эскадрильи гвардии капитан Григорий Данилович Попович (1905–1966) в кабине самолета Ил-4

На ВВС СФ было несколько экипажей низкого торпедометания на самолетах ДБ-3Ф. Это были очень отважные люди, прекрасные мастера авиационного торпедометания. Среди них особенно отличался капитан Григорий Данилович Попович. В первые дни начала Великой Отечественной войны, он находился в составе ВВС Тихоокеанского флота. Через 2-3 месяца после ее начала, он, по его просьбе, был направлен на действующий Северный флот, в 72-й смешанный авиаполк, где он успешно возглавил экипаж торпедоносца на самолете ДБ-3Ф.

Как летчик, он был опытным кадровым командиром, смелым и прекрасно ориентирующимся в сложной боевой обстановке, прекрасно знавшим и привыкшим к полетам на сухопутном самолете над широкими морскими просторами. Обладая способностью четко, хладнокровно оценить все обстоятельства, складывающиеся при встрече с кораблем противника, он мог выбрать наиболее правильное решение, а порой – единственное, как поразить цель и уйти от нее победителем, сохранив не только экипаж, но и не получить значительных повреждений самолета.

Командира полка он просил: давайте мне возможность летать на свободную охоту за кораблями противника. Мне не нужна хорошая видимость. Я пойду на поиск корабля при низкой облачности 100-150 м., и я знаю, что наверняка вернусь целым и корабль потоплю! Командующий ВВС СФ генерал А. А. Кузнецов, сам летавший на истребителях, хорошо знал Г. Д. Поповича, одобрял его тактику, дал разрешение на выполнение его полетов на свободную охоту.

Попович практически полностью доказал эффективность выбранной им тактики. На счету его было уже много потопленных вражеских кораблей. За выдающиеся боевые успехи ему присвоили высшую воинскую награду – Героя Советского Союза. Кроме этого, Родина наградила его еще многими другими боевыми наградами.

Вражеские бомбардировщики упорно пытались прорваться к базам флота, нашим аэродромам, к порту Мурманску, пытались бомбить корабли, временно отстаивающиеся в ожидании своей разгрузки в Кольском заливе. Наши истребители непрерывно вели ожесточенные воздушные бои.

Уже к концу октября 1941-го года у Бориса Сафонова лично сбитых вражеских самолетов было 15, и много самолетов противника было сбито в групповых боях. За выдающиеся боевые заслуги он был представлен к званию Героя Советского Союза.

Много летчиков ВВС Северного флота получили высокие правительственные награды. Самый распространенный среди летного состава в те годы, был орден Красного знамени. Этот орден является самым почетным среди воинов, учрежденный еще в годы Гражданской войны в вооруженных силах Советской республики за героическую защиту Великой Октябрьской Социалистической революции правительством еще молодой советской республики.

У нас, в Заполярье, приближалась полярная ночь. Полеты в ночных условиях всегда считались сложными по своему выполнению не только вследствие сложности для ориентирования и определения местонахождения самолета, но и для пилотирования самолета, когда необходимо после разворота самолета, например, определиться в отношении земли, ее горизонта, в каком положении находится самолет, а в условиях Заполярья это было еще во многом сложнее. Как я уже указывал на сложность ориентировки на местности в здешних местах в дневных условиях, во многом усложнялась в условиях полярных ночей.

Английские летчики не были ночниками, и летать ночью, особенно в условиях Заполярья не могли.

Как известно, основным прибором для определения направления куда лететь самолету, каким курсом, в те годы был магнитный компас, показания которого связано с положением его чувствительного элемента относительно магнитного поля земли.

Выполнение полета в высоких широтах по магнитному компасу было сложным, потому, что магнитные компасы на этих широтах работают ненадежно. Магнитное поле Земли, как любое магнитное поле имеет полюса: северный и южный. Магнитное поле Земли имеет горизонтальную и вертикальную составляющие. Горизонтальная составляющая всегда расположена в плоскости истинного горизонта, а вертикальная составляющая, всегда направлена вдоль линии действия силы тяжести, т.е. к центру Земли. Наибольшее значение имеет горизонтальная составляющая,

с которой взаимодействует чувствительный элемент компаса — картушка. На экваторе она имеет наибольшую величину, а на полюсах Земли — северном и южном, величина горизонтальной составляющей наименьшая, а вертикальная составляющая магнитного поля Земли наибольшая.

Картушка магнитного компаса, это маленькие собственные магниты прибора, которые всегда стремятся расположиться вдоль магнитных силовых линий магнитного поля Земли. Причем, не просто поля, а только вдоль горизонтальной составляющей поля. Поэтому, в высоких широтах Земли, когда горизонтальная составляющая мала, картушка компаса ведет себя неустойчиво из-за возросшего влияния сил инерции, всегда имеющих на летящем самолете, порывов встречных потоков воздуха и восходящих воздушных масс от поверхности Земли, вследствие приземной циркуляции воздуха.

Большое влияние на поведение магнитного компаса, как мы заметили, на высоких широтах оказывают часто возникающие полярные сияния, сопровождающиеся мощным электромагнитным излучением в ионосфере Земли. Следовательно, если летчику нужно было лететь компасным курсом на высоких широтах вне видимости Земли, хотя бы над морем, а для морской авиации такие полеты преобладали, он мог очень namного ошибиться при определении своего местонахождения.

Учитывая возросшую активность освоения Арктики и Антарктики, военные инженеры создали ряд надежных приборов для определения курса самолета, работающих не на принципе магнитного поля Земли, а такие как радионавигационные и астрономические. Но это было уже значительно позже, после окончания войны, а в те годы, такие приборы имелись, но они еще не получили широкого распространения. Более совершенные приборы были еще в единичных экземплярах. Были радиоконпасы, полукомпасы, но они работали при условии наличия наземных радиостанций, которых тогда еще не было на необъятных просторах Заполярья!

Наши североморские летчики пользовались магнитными компасами, но учитывали ошибки в их показаниях в пределах, допускаемых в 5 градусов, особенности погрешностей в их работе, и

ориентировку в воздухе дополняли отличным знанием рельефа береговой линии.

А береговая линия Баренцева моря изрезана многочисленными фьордами, заливами, бухтами, особенно северное побережье Норвегии и советское побережье западнее Кольского залива.

Предстоящее возвращение в Англию личного состава 151-го крыла становилось уже реальностью. Самолеты, со всем имуществом, они должны были передать ВВС СФ.

Периодически бывая на командном пункте крыла, я слышал от командира крыла – подполковника Рэмсботтом-Ишервуда высказанное им сожаление, что останки похороненного у нас английского летчика, сбитого в воздушном бою, останутся здесь, а они, оставшиеся живыми вернуться домой. Родственники его наверняка потребуют возвращение останков на английскую землю. Сам он без согласия на это родственников погибшего выполнить не может.



Могилы английских летчиков на мемориальном кладбище главной базы Северного флота города Североморска

По этому поводу он отправил запрос командованию, но пока ответа нет. Жаль было, конечно, этого английского парня, погиб-

шего в бою далеко от своей родины. Кто из его родных сможет положить на его могилу букетик цветов? Кто сможет мысленно представить его молодым, полным сил и жизни? Я заверил Рэмсботтом-Ишервуда, что советские люди не оставят без внимания могилу погибшего летчика в нашем советском полярном небе. Память о нем мы будем также бережно хранить, как и о своих погибших парнях!



Миллионы, тысячи, наших советских людей положили свои жизни ради свободы своего народа. Сколько тысяч их покоятся в могилах многих стран Европы, которые они освобождали от фашистской коричневой чумы! И в этих странах нашлось немало честных благодарных людей, различных по национальности, по вероисповедованию, по политическим убеждениям. Имена наших погибших парней записаны в надгробных памятниках, на мраморных плитах. Даже теперь, уже несколько десятилетий после окончания этой страшной, опустошительной второй мировой войны, много сил затрачивается, чтобы восстановить в памя-

ти тех советских людей, воинов, которые погибли без известного имени. Тысячи имен героев уже обнаружены и восстановлены в памяти людей. Это нужно для их потомков, чтобы они гордились своими отцами, дедами, матерями и бабушками, чтобы они гордились подвигами советских людей!

По решению английского правительства, один из самолетов Харрикейн был подарен нашему Командующему генералу А. А. Кузнецову. Вскоре он вызвал меня к себе через своего адъютанта Л. Ф. Ашихмина и спросил, как я освоил материальную часть самолета Харрикейн? Я ответил, что в основном самолет изучил, но могут возникнуть какие-либо тонкости, которые сейчас не могу заранее предсказать.

— Ну, раз так, ответил Командующий, если у Вас сейчас нет никаких срочных заданий от т. С. Д. Виноградова, согласитесь ли вы поехать со мной на подаренный нам самолет Харрикейн, чтобы изучение самолета проводилось непосредственно на самолете?



*Харрикейн О1 Z5252 который был подарен генерал-майору А.А. Кузнецову, командующему ВВС Северного флота.
Фото из коллекции Марка Шеппарда*

— Конечно, товарищ Командующий, с большим удовольствием выполню Вашу просьбу и буду рад поделиться всеми знаниями по самолету, что мне удалось за это время приобрести, — ответил я очень уважаемому мною не только как Командующему, но и как исключительно честному и умному человеку.

Предупредив штаб, где он будет находиться, Командующий вышел на аэродром Большая Ваенга. Там его уже ждали. Самолет стоял в правом углу, на стоянке 1-й АЭ 72-го АЛ.

Самолет полностью раскрыли для того, чтобы можно было посмотреть весь монтаж системы управления самолетом, основные системы питания двигателя топливом, сжатым воздухом, гидросистемы, системы вооружения. Я, начав с воздушного винта, постепенно рассказывал и показывал ему все агрегаты, детали двигателя, управления самолетом, всех систем: топлива, масла, воздуха, гидросистемы, кислорода, электрооборудования, радиооборудования, стрелкового вооружения. Показал ему все в кабине, за кабиной и даже хвостовое надутое воздухом колесо с резиной, имеющей электрическую проводимость для осуществления постоянного заземления самолета, что особенно было важным при заправке самолета бензином с помощью заправочного пистолета бензозаправщика.

Усваивал Командующий все сведения о самолете, которые я ему передавал, с большой легкостью. Все-таки, его высокая общая эрудиция помимо летной, в этом во многом помогала.

По окончании беседы, он захотел запустить двигатель самолета и последовательно выполнил все, что в таких случаях должен выполнить летчик, очень грамотно и без спешки и обычной торопливости начинающего.

Появление Командующего на аэродроме, а еще на подаренном ему Харрикейне, стало известно подполковнику Рэмсботтом-Ишервуду, пришел к самолету и майор Росс. Они оживленно участвовали в общей беседе по поводу события, свидетелями которого они оказались.

Когда Командующий вылез из кабины после прогонки им двигателя самолета, они начали оживленно восхищаться желанием его побыстрее освоить самолет. В их беседе принимала участие переводчица Командующего Мира Фрейд. Улыбаясь, Рэмсботтом-Ишервуд спросил:

– Когда генерал собирается вылететь на Харрикейне?

– Завтра, мистер Ишервуд! Если, конечно, позволят обстоятельства! А Вы, мистер Ишервуд, когда собираетесь вылететь на подаренном Вам самолете И-15бис?

— О, я имею мало времени, но обязательно это сделаю. Правда, мне не совсем нравится управление самолетом, оно тяжелое, но я вылечу.

— Вы знаете, мистер Ишервуд, на самолете И-15бис у нас вылетают в аэроклубах подростки 15-16 лет, — сказал, улыбаясь Командующий.

— Это так, господин генерал, — ответил Ишервуд, перестав улыбаться. Он прекрасно понял, о чем хотел сказать Командующий, но это не сказал.

Командующий извинился, что его ждут дела и, раскланявшись, пошел к ожидавшей его машине, пригласив в нее меня и Миру, и мы поехали в штаб. По дороге, Командующий выразил свое первое впечатление о самолете Харрикейн: самолет по его твердому мнению, был значительно устаревшей конструкции. Конструкция его имела значительные отличия от наших самолетов, в технических решениях ряда задач. Он нашел, что наличие 12-ти мелкокалиберных пулеметов, это чепуха для современного воздушного боя. В общем, английские союзники дали нам самолеты по известному нам принципу: “На тебе боже, что нам не гоже”!

Необычное управление элеронами самолета - на ручке управления самолетом, через шарнирную связь, он встретил с настойчивостью. Все-таки, это существенное отличие от применяемого на наших, немецких и других самолетах многих стран. Управлять этим самолетом в спокойной обстановке это было одно, а вот в бою, когда летчик управляет самолетом автоматически, не задумываясь, это уже было хуже.

Ладно, привыкнут! Нужно будет постараться дать летному составу возможность привыкнуть к необычному управлению самолетом, посылая их до воздушных боев, на барражирование над аэродромом.

Машина Командующего подошла к штабу. Мы с Мирой подождали, пока выйдет Командующий. Он любил ездить на переднем сидении, рядом с шофером его машины старшим матросом Литянским. Командующий подождал, пока из машины выйдет Мира, и затем, пропустив ее вперед, попросил меня через час зайти к нему на КП и направился в столовую на обед.

Через час, после обеда, как мне было приказано, я явился к Командующему. Пригласив меня сесть, он сообщил мне:

– На базе самолетов Харрикейн, передаваемых нам крылом, будет создан отдельный истребительный полк. Командиром его предполагается Б. Ф. Сафонов. Пока приказ о его назначении не подписан, так как идет комплектация штаба полка и других руководящих полковых должностей. Когда эта работа будет закончена, все будет ясным, штаты будут заполнены, тогда и будет объявлено в Приказе по ВВС СФ. Во всяком случае, т. Сафонов будет командиром этого полка. Он об этом знает, хотя не хочет уходить из своего полка, но всё же его необходимо срочно подготовить к вылету на Харрикейне. Эту подготовку я поручаю Вам, товарищ Карт. Я убедился, что самолет этот Вы действительно знаете уже достаточно, чтобы обучать летный состав для вылета, и хочу завтра сам вылететь, если все будет спокойно. Вы понимаете, что в глубины влезать не следует. Нужно дать ему основные сведения, чтобы он мог грамотно эксплуатировать самолет в полете. В таком объеме, как Вы мне давали сегодня. Остальное он познает сам.

– А завтра я все же приложу старание чтобы вылететь. Я все-таки Командующий, и мне необходимо вылететь на этом самолете первым, вторым будет Б. Ф. Сафонов. Он будет присутствовать на моем вылете. Я сделаю на самолете пару кругов, попробую несложный пилотаж и сяду. Для меня этого вполне хватит. После этого займитесь Сафоновым на пару часов. Хотя боевых вылетов пока нет, он нужен у себя в части и надолго отрывать не следует. Послезавтра ему нужно будет уже вылететь. В обоих случаях Ваше присутствие необходимо. Виноградову я об этом сообщу, чтобы он, если не будет что-либо серьезного, не отрывал Вас от моего поручения. Наш разговор можете передать т. Виноградову.

Он меня отпустил, и я пошел к себе в кабинет, где застал Виноградова и его заместителя П. М. Украинцева, недавно, к нам прибывшего из Москвы, Стрючкова, Присяжнюка и Савельева. Они о чем-то оживленно беседовали. Увидев меня, они с интересом спросили, как прошло ознакомление Командующего с самолетом.

Главного инженера я информировал, что завтра он собирается вылететь, и мне нужно в это время быть на аэродроме около самолета.

Главный инженер спросил:

- Командующий меня спрашивал?
- Да, я ему ответил, что Вы в Окружных мастерских у Комарова.
- Наверно, завтра Вам нужно будет тоже присутствовать на вылете Командующего?
- Да, конечно.
- Командующий сказал Вам, когда он собирается вылететь?
- Нет, он мне сказал, что вылетит в зависимости от обстоятельств, и мне об этом сообщит Ашихмин.

Долго мы еще работали в штабе и после ужина. Каждый из нас докладывал Главному инженеру положение дел по своей службе, принятые меры для быстрой подготовки самолетов к боевым вылетам, намечали работы, которые необходимо было выполнить на завтра.

Большинство мероприятий он утвердил, ряд отменил, заменив их более срочными. К отходу ко сну, каждый из нас знал, что он должен был сделать завтра, если не будет ничего, что сможет изменить наш запланированный на завтра день.

На следующий день погода была не для боевых воздушных операций. Облачность высотой 300-400 метров не использовалась фашистской авиацией для налетов на наземные цели театра военных действий: Мурманск, Полярное, Росту, наши аэродромы. Наши торпедоносцы по отработанной тактике низкого торпедометания вылетели на свободную охоту за транспортом противника без сопровождения истребителями.

В первой половине дня адъютант Командующего Ашихмин позвонил к нам в кабинет и сообщил, что через 5 минут Командующий выезжает на аэродром для вылета на Харрикейне. В полку об этом уже знают и самолет готовят к полету. Я быстро оделся и вышел к машине, где уже сидел в готовности шофер Литянский. Вскоре с КП вышел Командующий, и мы выехали на аэродром Большая Ваенга.

У самолета уже был мой Главный инженер, инженер полка В. Булыгин. Там же был и Б. Ф. Сафонов, который приехал с аэродрома Малая Ваенга, где базировалась его эскадрилья.

Двигатель уже был прогрет, пусковая тележка стояла рядом с подключенным в бортовую розетку кабелем питания. Для обе-

спечения безопасности вылета, в воздух подняли две пары истребителей для барражирования в зоне, на случай возможного появления истребителей-охотников противника.

Не часто в такую погоду они появлялись над нашими аэродромами, но такие случаи бывали. Это нужно было предвидеть, особенно учитывая, что в воздух поднимется Командующий ВВС. Командующий был одет в летную куртку английского образца, но в черных, форменных генеральских брюках. На ногах были одеты наши меховые унты.

Запуск двигателя прошел успешно. Чтобы не рулить самолет на старт, взлет Командующему дали со стоянки самолётов. Дело в том, что самолет Харрикейн, как я уже упоминал, имел переднюю центровку. При рулении самолета на старт, с линии начала взлета самолета, у англичан всегда на хвост самолета около киля садился верхом механик и соскакивал с самолета уже только на старте. Стоило при рулежке резковато затормозить самолет, как мгновенно он становился на нос, и при этом ломались деревянные лопасти воздушного винта.

Взлет у Командующего прошел нормально. Набрав высоту 300-400 м, которую позволяла сплошная низкая облачность, сделав несколько разворотов, переворотов через крыло, он произвел посадку. Посадил самолет он отлично, и в конце пробега выключил двигатель.

К нему сразу же подъехал на машине Литянский, машина - заправщик, к шасси самолета завели буксировочные тросы и отбуксировали самолет на стоянку.

Когда Командующий вылез из кабины самолета, его лицо было оживленно. Его загорелое лицо, белые седые волосы, подтянутая, стройная фигура – все выражало большую удовлетворенность свершенным им. Еще когда он был в воздухе, на стоянку подъехал подполковник Рэмсботтом-Ишервуд. Узнав, что Командующий уже в воздухе, он удивился, и заметил, что он очень уважает нашего Командующего за то, что он не только очень интересный человек при беседах, как мужчина, очень внимательный и умный, но и отличный летчик. После посадки Командующего, он горячо, и как мне показалось, искренне, поздравил его с успешным вылетом.

Внимательно наблюдая за поведением Рэмсботтом-Ишервуда, я почувствовал в нем чистосердечное, профессиональное мужское поздравление, без всякой рисовки и зависти. Многим нашим товарищам из Штаба и полка он нравился за свою общительность, непосредственность и искреннее расположение к нам, будь это летчик, инженер или штабной работник. В нем было много простого, человеческого.

Командующий уехал к себе на КП очень довольный удачным вылетом, а я остался около самолета вдвоем с Б. Ф. Сафоновым. Нам раскрыли капоты самолета, и почти три часа я подробно, все, что было для него необходимо, рассказал и показал. Теперь, после беседы с Командующим, у меня уже был небольшой опыт обучения летчика знаниям по самолету. Борис Феоктистович все понял отлично, и я был спокоен за его знания. В конце занятия я спросил его, можно мне доложить Командующему о том, что я провел с ним занятия, и что он готов к вылету?

— Нет, не надо, я сам ему доложу об этом, и лично получу добро на мой вылет. Хочется тоже вылететь завтра. Нет нужды тянуть, пока есть возможность сделать это без ущерба для боевой деятельности.

Получив добро от Командующего, Сафонов успешно вылетел на Харринейне на следующий день. Как и накануне, вылет прошел успешно. Однако, чтобы вылететь на нем для ведения воздушного боя, было еще рано. Необходимо было сделать еще несколько полетов с пилотированием фигур пилотажа с боевыми разворотами, широко используемыми при ведении воздушных боев, зачастую не похожих один на другой. Даже высоты, на которых происходили воздушные бои, диктовали свою тактику. То, что позволяет большая высота, на которой идет бой, никак нельзя было применить при воздушных боях на малых высотах!

Тот, кто был способен перестроиться по применению тактики ведения воздушного боя с изменением высоты, на которой он осуществлялся, тот зачастую побеждал. Неоднократно я был свидетелем этого, когда в завязавшемся воздушном бою на высотах 5-6 тысяч метров, постепенно высота, на которой он проводился, снижалась до 120-150 метров. За исключением непредвиденных обстоятельств, а это в авиации всегда бывает, победу одерживал тот, кто сумел применить все, что необходимо при ведении воз-

душного боя на малых высотах, или наоборот, когда с малых высот самолеты, при ведении боя забирались на большие высоты, используя возможности своих самолетов вести воздушный бой на вертикали.

В практическом изучении спецоборудования самолета Харрикейн мне помог главный специалист по спецоборудованию самолетов 151-го крыла инженер Стоу. Инженер по образованию, призванный в армию по случаю мобилизации военного времени, он получил военное звание капрал. Это был молодой человек 25-26 лет, выше среднего роста, имел правильные черты лица, большие карие глаза, густые вьющиеся, каштанового цвета волосы, длинные ресницы, округленный подбородок и ямочки на щеках, когда он улыбался. В общем, парень был очень симпатичным. Вёл он себя непринужденно, часто был веселым, предупредительным и очень вежливым в наших взаимоотношениях.

Как он мне рассказывал, когда началась война жил он в Бостоне. В 1939-м году его призвали в армию и обучили новой для него специальности военного применения - электроспецоборудованию самолетов, и направили в морскую авиацию.

При изучении самолета я спрашивал его, что мне было неизвестно. Вначале, со мной была переводчица - Аня, но вскоре, из-за незнания ею терминологии английских названий авиационной техники, я был вынужден отказаться от ее помощи. С помощью постепенно увеличивающегося запаса названий, которые я узнавал от Стоу и запоминания их, а также жестами и с помощью чертежиков, выполняемых тут же около самолета, мои познания самолета быстро увеличивались до полного освоения.

При выяснении ряда вопросов по самолету, было очевидно, что самолет он знает довольно поверхностно. Он был знатоком только своей, так сказать узкой специальности. В процессе нашего сотрудничества выяснилась интересная подробность, которая была, как мы установили, специфической для других служб английских техников, механиков и даже инженеров по всем специальностям. Они могли грамотно эксплуатировать порученную им технику в отношении предполетного или послеполетного осмотров самолетов. Старшие сержанты при старшем инженере крыла могли установить их исправность при проведении контрольных или, по-нашему, регламентных работах через 25, 50,

75 и 100 часов налета самолета, а вот регулировать, или налаживать агрегаты, устройства, системы, имеющиеся на самолете они не могли.

Обнаруженный ими неисправный агрегат или прибор они меняли на новый, а неисправный отправляли фирме поставщику. В мирных условиях это еще себя оправдывало и возможно было целесообразно, но в обстановке военных действий в полевых условиях, вдали от всяких фирм и даже базовых аэродромов, такая неподготовленность и неосведомленность техсостава обслуживающего самолетные вылеты себя не оправдывала.

Приведу хотя бы конкретные случаи, в подтверждение своего мнения, с которыми сталкивались специалисты 151-го крыла у нас на аэродроме.

На самолете Харрикейн был установлен регулятор напряжения в бортовой сети. Английские механики по электрооборудованию не трогали регулировочные узлы угольных регуляторов в случаях, когда в этом появлялась необходимость. Они этому не были обучены и снимали неисправные, заменяя их новыми. А сколько можно было их иметь в запасе, когда военная обстановка требует частой смены аэродромов, что приходилось испытать нашим товарищам — армейским фронтовым авиационникам?

Наши механики, еще в технических училищах были обучены большому объему знаний и умению выполнять регулировочные, ремонтные работы на авиационной технике по всем специальностям. Мы, советские инженеры военно-воздушных сил Красной Армии и флота, много раз убеждались в отличной советской технической авиационной школе! Да и наш летный состав был намного технически сильнее, хотя бы английских летчиков.

Широкий объем знаний полученный нашими специалистами помог нам, когда обстоятельства потребовали от нас освоить английскую, американскую и, даже, немецкую авиационную технику.

Справлялись отлично с ней и летный и инженерно-технический составы.

Приведу еще пример. Как я уже говорил ранее, на самолете Харрикейн был установлен 3-х лопастной деревянный воздуш-

ный винт переменного шага, изготовленный в те годы английской фирмой Ротол. В процессе эксплуатации винта, в металлических соединительных узлах поворотного механизма лопастей происходила выработка, износ деталей.

Появились недопустимые в них зазоры, люфты, из-за чего такой винт к эксплуатации допускать уже было нельзя, он мог разлететься в воздухе, а это могло привести к аварии самолета и гибели летчика, а в крайних случаях, нужно было покидать самолет с помощью парашюта. У англичан запасных воздушных винтов уже не было, и два исправных самолета Харрикейн не могли участвовать по этой причине в воздушных боях. При незначительном количестве самолетов истребителей, даже с учетом самолетов 151-го крыла на ВВС СФ, это было ощутимо при ведении воздушных боев с самолетами противника.

Старшие сержанты и инженеры крыла, считавшиеся у них самыми авторитетными специалистами, особенно один из них, который специализировался на этих винтах, категорически отказывался даже попытаться разобрать воздушные винты с увеличенными люфтами, чтобы попробовать их отремонтировать. Мы их уговаривали — попробуйте, ведь их все равно нужно будет выбрасывать. Кому они неисправные нужны, если их нельзя поставить на самолет? Наши доводы не помогли. Специалист стоял упорно на своем!

В сложившейся обстановке, мы решили с разрешения старшего инженера крыла попробовать произвести ремонт винтов своими силами. Я вначале говорил, что в наших Окружных авиамастерских ремонтировали отечественные воздушные винты - металлические, тоже 3-х лопастные, с изменяющимся в полете шагом. По сути дела, основное отличие от винтов самолета Харрикейн заключалось в том, что те были деревянными.

В мастерских по этим работам были отличные специалисты, среди них были два родных брата, сержанты, фамилию которых, к сожалению, я не запомнил. Вот им то и поручили работу по ремонту невиданных для нас деревянных винтов.

Повозились они с винтами Ротол три дня, и полностью их отремонтировали. Поскольку самолеты Харрикейн еще принад-

лежали 151-му крылу, то выполнение ремонтных работ предложили проверить старшему инженеру крыла со своими старшими сержантами, которые приехали в мастерские чтобы проверить качество выполненного ремонта с проверкой винтов на балансировочном устройстве специально для воздушных винтов.

Воздушный винт, проверялся англичанам очень тщательно, и когда они убедились в безукоризненно выполненном ремонте, выразили свое удивление. Старший инженер крыла Гитинс, всегда, сколько мне приходилось с ним встречаться, относившийся к нам весьма недоброжелательно, тут не мог не выразить свое полное удовольствие техническим мастерством проявленным нашими специалистами – братьями сержантами, за исключительно сложную выполненную ими работу на ювелирном уровне.

Приведенные мною только два случая были вполне типичными, присущими для нашей авиационной технической школы. Можно было привести много подобных примеров в отношении других наших техников, механиков и инженеров.

Упомянутый мною воздушный винт вскоре привезли на аэродром и установили на самолет. Пока его монтировали, недоверие и скептицизм были не только у английских техников производящих эту работу, но даже у командира крыла Рэмсботтом-Ишервуда, который пожелал сам убедиться в совершенном в их понятии русском чуде.

Когда работа по монтажу воздушного винта после ремонта в наших мастерских заканчивалась, к самолету подошли инженеры всех трех эскадрилий крыла, наши инженеры, Главный инженер.

Вы, уважаемые читатели, наверно недоумеваете, почему так много было специалистов в это время у самолета?

Нас, авиационных специалистов, это интересовало не только по престижным соображениям, хотя это не могло не быть, главное, нам вскоре предстояла полная, самостоятельная эксплуатация самолетов Харрикейн. В запасе у англичан винтов этих больше не было, хотя их обещали прислать к нам на транспортах, но это же было не «в сию минуту». И нам было очень важно знать – ре-

монтируемы ли эти винты фирмы “Ротол” или нет. Результат ремонта был проверен в мастерских на балансировочном станке в статическом испытании, а теперь предстояли испытания винтов на “живом” самолете на земле и облет в воздухе.

Монтаж закончили. Запустили двигатель и началось испытание винта со своей собственной системой управления. Стоящие на земле около самолета инженеры, техники, летчики легко на слух определяли работу винта в режиме перевода его с малого на большой шаг и наоборот. На большом шаге винт работает нутужно, звук низкий. На малом шаге — звук высокий и винт создает значительно меньшую нагрузку на двигатель.

Наконец английский инженер авиаэскадрильи выключил двигатель самолета, винт остановился после вращения его по инерции. Инженер проводивший испытание винта, вылез из кабины, подошел к остановившемуся винту, попробовал имеется ли качание лопастей после его работы, затем подошел к общей группе стоящих людей около самолета и заявил, что он не обнаружил в работе винта никакой разницы между работой нового винта, и этим, прошедшим ремонт винтом в Окружных мастерских. Он очень высоко отозвался о качестве ремонта этого винта.

Теперь предстояли испытания винта непосредственно в воздухе летчиком. Получив разрешение на проведение этого испытания, в воздух поднялся командир авиаэскадрильи майор Рук. Работу воздушного винта необходимо было проверить на нескольких режимах работы двигателя. Облет продолжался около двадцати минут. Вскоре Рук сел и зарулил на стоянку самолетов, выключил двигатель, откинул фонарь кабины самолета и, улыбаясь, показал нам всем большой палец вверх.

Спрыгнув с крыла на землю, он высказал свое полное удовлетворение работой воздушного винта в воздухе на всех режимах двигателя.

Серьезный процесс последовательного освоения самолета Харрикейн в эксплуатации и ремонте был начат нашими специалистами успешно, тем более, что имелись воздушные винты с признаками увеличенных люфтов в механизмах изменения шага винта в полете и на других самолетах.

Составив описание элетроспецоборудования самолета Харрикейн и инструкцию по его эксплуатации, меня интересовал опыт эксплуатации самолета рядовыми механиками и техниками по специальности, наиболее часто встречающиеся дефекты, отказы, внешнее их проявление. Это я узнавал уже имея некоторый запас слов и терминологии на английском языке. Механики и техники показывали, что меня интересовало непосредственно на самолете, и незаметно для себя я довольно хорошо стал объясняться с техсоставом на английском языке на технические и даже бытовые жизненные темы.

Все английские механики, по их словам, были простыми английскими рабочими, или выходцами из этих семей. Конечно, на таких работах выходцы из аристократов не работали. В среде летного состава эта категория общества Великобритании встречалась. Механиков очень интересовали вопросы жизни советских людей.

Имея с собой небольшой разговорный словарь, я много уже понимал из их рассказов о их жизни, быте, о их семьях, родителях, где они работали до мобилизации в армию по случаю войны. Они много расспрашивали о моей жизни. Когда они узнали, что я был рабочим, получил высшее образование, получал стипендию и потом стал офицером, и был на высокой должности, это их очень удивляло и заставляло задумываться. Они очень одобрительно отзывались обо мне, советском инженере, офицере, который по-дружески беседует с ними, простыми механиками, техниками, английскими рабочими. Они мне говорили, что такого отношения к ним от своих офицеров они не встречают. Им очень нравились наши красные звезды на эмблемах с изображением серпа и молота и просили подарить их им на память.

Это тогда они называли не распространенным еще у нас понятием – сувенир. Все англичане из состава 151-го крыла, начиная от командиров эскадрилий до рядового моториста, буквально охотились за сувенирами. От обыкновенных морских пуговиц советских моряков вплоть до теплых меховых шапок ушанок. А старший инженер крыла Гитинс, даже выклянчил у Начальника Тыла ВВС СФ полковника т. Лысенко кожаный реглан с меховой подстежкой. Губа не дура! На такой сувенир не рассчитывал даже командир крыла подполковник Рэмсботтом-Ишервуд.

Взял Гитинс Лысенко буквально измором, неоднократно выпрашивая реглан при каждой их встрече.

Техсостав крыла, беседуя со мной, интересовался, что такое Советы, как народ может управлять государством, как у нас осуществляется интернациональная дружба и союз национальных республик, интересовались ведением нашего планового хозяйства страны, пятилетними планами.

Беседы мы проводили в очень узком кругу, они все время следили, чтобы никто из их товарищей не мог доложить о них старшим по службе. Конечно, я не задавался целью проводить среди них пропаганду наших идей, но, если они сами меня обо всем спрашивали, как я мог отказать им в разъяснении, что мы советские люди не такие страшные, какими нас пытались на их родине показать в страшно искаженном, очерненном виде.

В те годы немецко-фашистская авиация ожесточенно бомбила английские города, включая их столицу Лондон, а важный промышленный район с городом Ковентри были настолько разрушены, что почти был превращен в развалины. Англии были причинены большие беды. Кроме больших разрушений городов, под их развалинами погибло много людей. Попытка высадки десанта в Англии у гитлеровцев осуществиться не могла, тогда они заменили высадку своих войск в Англии воздушной войной с применением не только авиации, но и многочисленными ударами нового тогда оружия – ракетами дальнего действия ФАУ-1 и ФАУ-2. Ценой огромных усилий Англия все же сумела организовать нарастающее сопротивление и противодействие бомбежкам страны противником. Фашистские летчики все больше и больше несли потери в воздухе при попытках осуществить налеты на страну, что и привело к применению противником ракет типа ФАУ.

Вначале они причиняли много бед, разрушая все, что было на их пути, но вскоре службы ПВО Англии научились вести с ними эффективную борьбу еще до подлета их к территории страны. Фактически, воздушную войну против Англии фашисты проиграли, но жертв английский народ понес много, хотя относительно жертв, которые потеряли народы нашей страны это было в десятки раз меньше (всего 1 233 796 чел., против 12 – 15 миллионов у СССР) только в первом году Отечественной войны!

Однако, огромные беды от развязанной войны сблизили наши народы в общей борьбе против фашизма и это не могло не сблизить нас, советских воинов Северного флота с личным составом английских военно-воздушных сил, хотя они и числились королевскими!

Механики и техники 151-го крыла, убедившись в моем расположении к ним после неоднократных бесед с ними, как говорить, с открытой душой, в нашем классовом единстве, предупредили меня, что перед отправкой крыла в Советский Союз, каждый военнослужащий крыла прошел соответствующую антикоммунистическую обработку в разведорганах. Все офицеры штаба знают русский язык, но не каждый из них будет проявлять это знание. Все они работники английской военной разведки. Летный и технический состав русский язык не знают и не имеют связи с разведорганами.

Это уже было серьезное предупреждение для нас, и было проявлением классовой интернациональной солидарности английских рабочих временно облаченных в военную форму. Эта информация была мною передана в наши разведорганы, которые уже имели по этому вопросу нужную информацию. В качестве подтверждения правдивости данных, о которых мне сообщили механики и техники, мог служить капитан Котом.

С капитаном Котомом, мне пришлось познакомиться из-за поручения, полученного мною от Главного инженера — иметь сведения об исправности самолетов крыла, которыми, располагал капитан Котом. Он находился постоянно в землянке старшего инженера крыла Гитинса. Чем занимался капитан? Он был помощник Гитинса по учету состояния самолетов крыла и по складу запчастей для самолетов. Он выдавал запасные части к самолетам в случае необходимости их замены при выполнении контрольных осмотров старшими сержантами, которые находились в этой же землянке, где находился капитан Котом. Это был пожилой, седой человек. Роста он был 175-180 см, худощавый, с хорошей выправкой спортсмена. Он хорошо говорил по-русски, но с заметным акцентом жителя прибалтийских стран. По его рассказам, после выпитых со мною нескольких небольших стаканчиков рома, который всегда был при нем в плоском сосуде в правом заднем кармане брюк, до войны он

жил в Ленинграде пятнадцать лет, и считался как бывший житель Прибалтики — Латвии.

В действительности, он был резидентом английской разведки. Он имел советский паспорт, и работал счетоводом советского учреждения. Никаких сообщений в Англию он не передавал. Изредка, только письмами, давал информацию в разведорганы о своем существовании, или же ему устраивали встречи с нужными иностранными “туристами”. По его рассказам, он должен был начать свою работу как разведчик в случае военного конфликта с Советским Союзом.

В результате сложившейся международной обстановки, послужившей поводом военного союза между нашими странами, вместо возможного военного противостояния, мы оказались вместе против общего врага, поэтому капитан Котом был отозван в Англию, и уже в составе 151-го крыла, как разведчик хорошо знавший русский язык, прибыл к нам на Большую Ваенгу, но он не скрывал свое знание русского языка, как делали некоторые офицеры штаба крыла. Все было распределено по заранее составленному сценарию соответствующими органами войсковой разведки союзников.

Он очень любил выпить кофе с ромом. Не знаю, как часто он пил этот кофе сам, но, когда я приходил к нему за очередными сведениями по самолетам крыла, он с удовольствием приглашал меня выпить стаканчик кофе за его столом. Обычно он начинал издалека;

— Капитан Карт, как Ваше здоровье? Как Вы себя чувствуете?

— Спасибо капитан Котом, хорошо. А как Вы себя чувствуете?

— Неважно. Спина болит, и правый бок. Знаете, капитан Карт, у меня уже такой возраст, когда повышенная влажность влияет на все мои болячки. Я так не люблю сырую погоду!

— Капитан Котом, как же Вы живете в Англии, она насколько мне известно, сухим климатом не отличается?

— Да, Ваша правда, но не всегда у нас сыро. Бывает очень хорошо. Я очень люблю полежать на солнышке. Я бывал у Вас в стране, в Крыму и на Кавказе. Какая прелесть! Но Крым мне больше нравился. Там климат суше. Может быть, выпьем чаю? У меня есть вкуснейшая вещь.

Он подозвал одного из рядом находящихся сержантов и в наши стаканы наливали названный им чаем цвета кофе с молоком. Это по цвету был не черный кофе, он был на сгущенном молоке. После этого, оглядываясь по сторонам, очевидно, чтобы никто не видел из его сослуживцев, он вытаскивал свою известную уже мне плоскую бутылочку с ромом и доливал его мне и себе до верха, потом молча закручивал колпачок бутылочки и возвращал ее в свой задний карман.

Он хорошо знал историю Англии и любил о ней рассказывать. Он очень тепло отзывался о Ленинграде, о его горожанах, о его необыкновенно красивой архитектуре, о высокой бытовой культуре ленинградцев.

Он был очень рад узнать, что я жил, работал и учился в Ленинграде. О городе мы с ним говорили, как земляки, так как хорошо знали многие места города и его достопримечательности.

В душе, конечно, мы по-разному относились к городу. Я, как проживший в нем свою молодость, полюбивший его всей душой, никогда не переставая восхищаться городом и его историей, а он как потенциальный враг, но уже привыкший к этому городу, но город этот никогда и не был для него родным и по-настоящему, по сыновьи любимым!

Постепенно узнавая о его жизни, я убедился, что он, по сути дела, был несчастным человеком. Семьи своей он не имел, дома тоже не имел. У него были родственники, но по родственным каналам связи не поддерживал. Это был уже старый, поживший человек без особых оптимистических планов на свое будущее. Он ждал благополучного для него исхода окончания войны, чтобы уйти на заслуженную им пенсию. Сказать, что он будет другом нашей страны? Нет это сказать было нельзя. Открытой враждебности у него не было, во всяком случае, я ее не обнаруживал и пока этого было достаточно.

С течением времени обстоятельства мировой политики нас временно объединило в усилиях наших народов в борьбе против общего врага, а правительство их страны искало спасение в военной помощи, ценой миллионов жизней советских воинов, для военной помощи в разгроме соперника Англии за гегемонию в капиталистической Европе!

Завтра, этому старику прикажут действовать против меня, моих товарищей, моей родины, и он будет делать все, что ему прикажут, против людей, которые оказывали и оказывают ему гостеприимный прием!

Долг гостеприимства обязывал их терпеть, но уважение советских людей он заслужить не мог.

Не менее интересной личностью в штабе был офицер Ходсон. При первом же знакомстве, меня удивило его исключительно правильная и чистая русская речь, совершенно без акцента.

Он настолько хорошо говорил по-русски, настолько правильно были составлены фразы, причем они получались у него не заученными, на любую произвольную тему. Создавалось впечатление, что Вы разговариваете с хорошо поставленной русской речью образованного, интеллигентного русского человека. Естественно, что возникал вопрос к англичанину:

— Мистер Ходсон, Вы прекрасно говорите по-русски, извините, но можно Вас спросить? Где Вы его так хорошо освоили?

— Видите ли, капитан Карт, мой отец до революции жил с семьей в Мурманске, где имел свой завод по переработке рыбы вылавливаемой рыбаками в Баренцевом море, которую сдавали также и иностранные рыбаки. В те годы я был уже гимназистом, учился в русской школе, сейчас по вашей нынешней терминологии, тогда гимназии. Дома мы разговаривали на своем, английском языке. У нас были знакомые русские, местные интеллигентные люди. Периодически мы выезжали в Петроград, отец там имел небольшой дом, мы посещали знаменитые театры столицы. Материальный достаток семьи позволял нам навещать и Москву.

Когда началась революция, мы всей семьей выехали в Англию. Оставаться в Мурманске было опасно. Отцу пришлось бросить свой завод на произвол судьбы. С юности я полюбил русскую литературу, особенно поэтов: Пушкина, Лермонтова, Тютчева и других. Я очень полюбил Тургенева. Я по национальности англичанин, а вот живя в Англии, фактически я вырос в России, и знаете, я ведь до сих пор могу даже думать по-русски. Кстати, книги Тургенева в Англии можно встретить в интеллигентных семьях, в которых умеют читать по-русски. У нас в семье Турге-

нев является настольной книгой. Он в Англии считается образцом русской речи, и, хотя его любят читать некоторые образованные люди, всё же он больше у нас служит, если так можно сказать, учебно-методическим материалом для лиц, желающих хорошо говорить по-русски.

— Но мистер Ходсон, с изменением условий жизни, изменением ее социальной основы, усилением и расширением международных связей между людьми стран всего мира, заметно изменяется речь людей, появляется много новых слов, понятий. Я слушаю Вас, и легко различаю вашу речь, она русская, но не современная, которую сейчас у нас не услышите от советского интеллигентного человека, даже из числа пожилых людей, которые когда-то, еще до Октябрьской революции, разговаривали аналогично вашей речи.

— Да, капитан Карт, Вы правы, но я не знаком с классиками современной русской, или, как Вы говорите, советской литературы, по которой можно было бы изучать современную русскую речь. Во всяком случае, она у нас, в Англии, наверно имеется, но о ней знает и интересуется очень ограниченное число людей.

— Это наверно можно объяснить, мистер Ходсон тем, что определенные круги Англии не заинтересованы в том, чтобы англичане знали по советской художественной литературе действительную, реальную жизнь советских людей. Кроме этого, что нас, советских людей, в Англии эти круги стремятся показывать, как неполноценный европейский восточный народ, они даже своих, английских писателей, как нам здесь говорили некоторые ваши летчики 151-го крыла, Бернарда Шоу, Пристли и даже Диккенса причислили к коммунистам. Согласитесь, мистер Ходсон, что это, мягко говоря, искажение истины, причем, преднамеренное!

После непродолжительной паузы, сдерживая легкое раздражение, он ответил:

— Капитан Карт, извините, но это уже политика. Пусть об этом говорят люди, занимающиеся политикой.

— О, мистер Ходсон, я прошу у Вас извинения, что я затронул такой вопрос в нежелательной для Вас форме. Можете быть спокойным, что Вашего владения русским языком вполне достаточно, чтобы легко разговаривать с любым русским, и даже с совет-

ским гражданином из наших национальных союзных советских республик.

По ходу беседы, он рассказал мне свою юность, проведенную им в Мурманске, о жизни и быте людей города тех лет.

Передо мною сидел уже седой, коренастый, крепкого телосложения человек. Рост его не превышал 160-165см. Светло-серые, круглые глаза, хорошо ухоженные седые усы. Лицо его было постоянно розовое, чистая гладкая кожа. Взгляд его был внимательный, изучающий, но не пронизывающий. Хорошо владея собой, он внешне ничем не проявлял свое настроение. Разговаривал он тихим, негромким голосом, мог терпеливо слушать своего собеседника. В общем, это был хорошо воспитанный английский офицер.

Одет он был, как и все английские офицеры, в военного покроя тужурку на выпуск и довольно узкие брюки из серого грубошерстного материала. На плечах были матерчатые узкие мягкие погончики, на черном поле белые полосы различия в чине майора.

В штабе он выполнял обязанности штабного офицера крыла по связи и взаимодействию с нашим штабом ВВС.

Англичане из привилегированного общества, воспитанные на английский манер, которые никогда не задают вопросы своему собеседнику, особенно на личные темы без особого на это повода, у нас, возможно в условиях войны, которая сбросила с них излишнюю английскую чопорность, задавали нам очень много вопросов, и мы им в этом не уступали.

Происходило взаимное изучение соприкасающихся людей противоположных миров, чтобы понять друг друга, в результате не зависящих от них обстоятельств.

Уже в первые дни совместных действий против фашистской авиации, приводящих к частым взаимным встречам, они категорически исключали не только какие-либо обсуждения, но даже упоминания о политике. Исключались вопросы военные, так как они говорили, что это дело их штабов и командиров, а на личные вопросы: где живет семья, какая семья, сколько детей, есть ли любимая девушка, где у нас в стране красивые места, где са-

мые лучшие наши курорты – спрашивали много. Спрашивали о Сибири, о которой имели такие страшные представления, что у наших товарищей это вызывало удивление и много смеха. Нам пришлось терпеливо, подробно им давать правдивую информацию обо всем, что их интересовало.

Нас удивляло, что большинство английских офицеров совершенно не интересовались политическими и социальными событиями в мире. Нас удивляло не только это, мы постепенно обнаружили у многих летчиков и офицеров штаба отсутствие интереса к художественной литературе, не только к русской, но даже к своей, английской, такой как Шекспир, Байрон, Голсуорси, Пристли, Диккенс др.

Когда они видели наших летчиков, сидящих в землянках в неблагоприятную погоду и читающих книги, они недоумевали, как можно тратить попусту столько времени на чтение чужих мыслей?

В офицерской среде крыла были выходцы из богатых семей, служащих, городских чиновников, но мы не встретили в их среде выходцев из рабочих или крестьянских семей. Конечно, анкеты мы их не читали, но из наших вежливых бесед установили все обычные, известное нам и присущее капиталистическому обществу классовое расслоение, а в армии особенно.

Я обратил внимание, что почти у всех англичан на среднем пальце левой руки были золотые кольца, выполненные в виде перстня, без камней, с вензелями. Мне объяснили, что в английских семьях принят обычай, когда сыну исполняется 21 год, этот возраст у них считается вступлением в совершеннолетие, устраивается семейное торжество, и отец вручает сыну такой перстень с гравированными инициалами сына, выполненными в виде монограммы и ключи от дома. Детали выяснять было неудобно, но мы постепенно лучше узнавали обычаи наших английских боевых товарищей.

Они не пропускали также возможности многое узнать о нас. Все это было словесное знакомство, но оно было правдивое, как говорится, из первых источников, неискаженных преднамеренно печатью, без обычной для нее дезинформацией!

Осенние дни становились все короче. Чаще шли затяжные дожди, сокращались летные дни. Все чаще, редкие до этого времени,

корабли караванов союзников приходили с меньшими потерями. Если в летние дни, помимо ударов по кораблям фашистскими подводными лодками, очень ощутимые потери испытывали караваны от действия фашистской авиации, теперь уже ударов с воздуха было значительно меньше. С приобретением уже большого опыта у военных кораблей охраны караванов и по борьбе с подводными лодками, эффективность и их ударов также значительно снизилась.

Большое количество нелетных дней резко снизило интенсивность полетов и у нас, и у противника. Авиация Северного флота в такие дни эффективно действовала только низкими торпедоносцами, экипажами по мастерству равными Поповичу.

А на просторах Баренцева моря, независимо от погодных условий, непрерывно велась война между подводными и надводными силами нашего флота и противника. Полоса дождей сменилась снегопадами. Естественно, что взлет и, особенно, посадка колесных самолетов с заснеженного поля требуют ровной и твердой поверхности.

Когда бывали частые снегопады, приготовить летное поле для выполнения полетов было очень трудно. Для этого требовался многочасовой труд аэродромных служб обеспечения. В те годы техники для этих целей на ВВС СФ было мало, поэтому процесс укатки снежного поля занимал очень много времени. Пока происходила укатка снега, самолеты летать не могли.

Воздушная разведка сообщала, что примерно такая же обстановка была на основных аэродромах противника: Лоустари и Лаксельвент, хотя они имели бетонные взлетно-посадочные полосы, но их также необходимо было очищать от снега, и, как было установлено нашей разведкой, технику для этого в достаточном количестве противник также не имел. Эти соображения подтверждались отсутствием в эти дни в воздухе самолетов противника.

Как-то находясь на аэродроме Большая Ваенга, я проходил по стоянке самолетов 151-го крыла. В крайнем капонири я увидел, что на самолете И-15бис, который был подарен подполковнику Рэмсботтом-Ишервуду нашим Правительством, возились английские авиамеханики. Наш Командующий и Б. Сафонов уже вылетели на подаренном нам самолете Харрикейн, а Рэмсбот-

том-Ишервуд свой вылет откладывал. Нам он говорил, что им лично испытано много английских самолетов до войны, а вот вылет свой на нашем самолете откладывал. Как сказал ему наш Командующий — на этом самолете у нас вылетали подростки в аэроклубах.

Откладывание его вылета, для нас авиационников, было непонятно. Или он боялся нашей авиационной техники, или он вообще был не летающий командир. Во всяком случае, из нас никто не видел и не слышал, чтобы он вылетел даже на своем английском самолете Харрикейн.

Я подошел к английским авиамеханикам узнать у них, что они ремонтируют или готовят, наконец, самолет к вылету Рэмсботтом-Ишервуда. В любом случае я решил предложить им услуги наших опытных, знающих самолет механиков. По словам англичан, Рэмсботтом-Ишервуд приказал им заправить самолет к вылету. Вот это уже было очень интересно, значит мои предположения о том, что он был нелетающий командир, оказались неверными.

Я решил пойти к нему и предложить услуги наших механиков.

Командный пункт командира крыла был в левом углу аэродрома Большая Ваенга, вырубленный в скале.

Рэмсботтом-Ишервуд был на своем КП. Я ему рассказал, с помощью постоянно находящегося на КП английского переводчика причину своего посещения КП. Он ответил, что вылететь сегодня он не собирается, так как стоит не совсем хорошая погода, поэтому помощь наша ему пока не нужна, а механикам его на самолете нужно поработать, так как самолет требует ухода.

Во время нашего разговора мы курили свои трубки. У меня был трубочный советский отличный табак Золотое Руно, мне его привез из Амдермы бывший полярный летчик Главсевморпути И. Г. Бахтинов, куда он летал за авиадвигателями АМ-34 для самолетов ТБ-3. Там еще оказались довоенные запасы этого, уже ставшего большой редкостью, табака. Табак был превосходный не только для курящего, но и для присутствующих, так как он обладал очень приятно пахнувшим дымом. Рэмсботтом-Ишервуд, мгновенно учуял этот аромат дыма и, улыбаясь, спросил:

– У Вас американский табак?

– Нет, мистер Ишервуд, это табак советский.

Он недоверчиво посмотрел на меня, засмеялся и вновь спросил:

– Капитан Карт, это американский табак?

Откровенно говоря, меня это недоверие к возможности, чтобы у нас были хорошие табаки, возмутило, но, сдерживаясь, я ему с недоумением сказал:

– Мистер Ишервуд, Вы нас русских, открываете для себя как Христофор Колумб Америку! Увидев наши самолеты Пе-2, ваши товарищи утверждали, что это американские самолеты, увидев наш самолет ДБ-3ф, вновь такая же реакция – предположение, что это самолет американского изготовления, при виде самолета МиГ-3 тоже повторилось. Теперь Вы никак не можете допустить, что табак, который я курю советского производства и называется “Золотое Руно”. Может быть, Вы мне поверите, мистер Ишервуд?”

– Да, капитан Карт, я Вам верю. Вы, кажется обиделись? Вы извините меня. Действительно, нам так много говорили о вас, русских, о вашей стране, о людях, о вашей культуре. Честно говоря, говорили не совсем хорошо. Мы им верили. Теперь мы, сталкиваясь с очень многими русскими офицерами, убедились, что, начиная с Вашего Командующего, вы все очень хорошие, люди, честные и храбрые люди, особенно ваши летчики, они хорошие товарищи и на земле, и в бою. Капитан Карт, в честь мира и дружбы, засмеялся он, дайте мне вашим табаком набить свою трубку. Пусть она будет трубкой мира. Хотя мы, я надеюсь, не настроены враждебно друг против друга.

– Согласен, мистер Ишервуд, пожалуйста, вот Вам мой табак, сказал я, передавая ему резиновый кисет, подарок от советских людей фронтовикам Заполярья, я очень прошу Вас не говорите нам больше об американской продукции. Мы пока от них кроме заверений в своих союзнических чувствах ничего еще не получили, возможно это будет осуществлено позже. Ишервуд слушал, затягиваясь дымом моего табака с большим удовольствием, и уже вполне серьезно, не спеша, ровным голосом сказал:

– Вы получите много американского оружия по ленд-лизу. Оно уже находится в пути к Вам на кораблях морских караванов.

От табака он был в восторге. Он ходил веселый и в приподнятом настроении потребовал известного уже для меня, приготовленного, как и у капитана Котома чая, но без рома. Ничего не поделаешь - вкусы у людей бывают разными. Во время чаепития, он начал мне показывать фокус со спичечным коробком - коробок необходимо было ставить в разные положения одним указательным пальцем. В свою очередь, я показал ему несколько известных мне простых фокусов.

В это время к нам подошли английские офицеры – командиры эскадрилий, находящихся в это время на командном пункте крыла, подошли и наши офицеры полка, из штаба ВВС. Обстановка была очень дружественная, товарищеская, непринужденная. Присутствующие временно отбросили все окружающее, наминавшее войну, мы были просто в эти минуты людьми одной нашей прекрасной планеты!

Особенно всем понравился мой фокус с переключением спичек из левой руки в правую, и с правой руки в левую. Я сделал этот фокус по их просьбе несколько раз очень медленно, и все равно ни у кого он не получался. До сих пор, изредка вспоминаю с удовольствием эти минуты.



Вскоре у нас стало известно о награждении Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16-го сентября 1941 г. Бориса Феоктистовича Сафонова орденом Ленина и Золотой звездой Героя Советского Союза. Одновременно 72-й смешанный авиационный полк был награжден орденом Красного Знамени. Все летчики, инженеры,

Последнее фото Бориса Феоктистовича Сафонова, Героя Советского Союза, командира 2 ГСАП ВВС СФ.

Пилот стоит в кабине своего истребителя P-40E. Май 1942

техники и механики, весь личный состав ВВС и Северного флота были возбуждены этой радостной вестью. Да как же было не радоваться. Это был первый летчик Заполярья в составе военно-морской авиации, которого удостоило Правительство таким почетным званием, это был первый полк Северного флота, награжденный орденом Красного Знамени.

Б. Ф. Сафонов принял эту весть очень радостно. Будучи сам исключительно скромным, лишенным тщеславия, он воспринял ее, не приобретя элементов зазнайства, чувства превосходства, что, к сожалению, бывало у некоторых других товарищей из летного состава.

По роду служебной деятельности мне приходилось часто с ним встречаться. Как и всем его окружающим, он мне очень нравился. Как правило, он никогда не ругался, не пил и не курил. Со всеми он бывал ровным, спокойным, но органически не терпел безответственности, неисполнительности и формального выполнения служебных обязанностей. Он признавал поведение в бою только самоотверженность и неистребимую ненависть к врагу! Мне приходилось его видеть после успешного вылета на боевое задание, когда в воздушном бою ему удавалось сбить вражеский самолет лично и в совместном бою с товарищами.

Из кабины самолета он вылезал спокойным, слегка улыбаясь, механику своего самолета говорил с улыбкой какие-то замечания о работе самолета, если они были, если их не было, хвалил работу материальной части самолета при всех. Не спеша он направлялся к КП эскадрилий. Там уже собирались все, кто участвовал в совместном вылете и, при подходе к ним своего командира, докладывали о результатах своего личного участия в только что окончившемся воздушном бою. После выслушивания докладов своих товарищей, он высказывал свое заключение о действиях каждого. Кого хвалил, кого отчитывал, кому давал советы, как нужно действовать в дальнейших боях. Его авторитет был очень велик среди своих подчиненных не только летчиков, но и среди инженерно-технического состава эскадрилий.

Видел я его и в гневе. В таких случаях глаза его приобретали жесткое выражение осуждения. Отчитывал он спокойно, немного глуховатым голосом. В словах был коротким, и наказывал, в зависимости от проступка по-разному.

Иногда, когда бывала спокойная обстановка, полетов не было, он любил поговорить на общежитейские темы, вспоминал свою дочку, которая была с матерью эвакуирована на восток.

Узнав от меня что, я служил в Москве, в военпредовском аппарате на самолетостроительном заводе, на летно-испытательной станции и периодически участвовал в облете самолетов, он с большим интересом слушал мои рассказы о работе летчиков испытателей станции. В те годы среди них были такие известные летчики как, например, Степан Супрун, с которым я был знаком, рассказывал об особенностях работы военных представителей на заводе, о выигранном мною пари у Н. Н. Поликарпова, об особенностях самолета МиГ-3, о том, как участвовал в полетах заводского транспортного самолета Ли-2 на западный фронт в часть подполковника т. Ю.А. Нимцевича и еще многое другое, что его интересовало в те далекие дни.

Все же, он был удивительным человеком. Он располагал к себе почти всех, своей простотой, человечностью. Его любили все, от Командующего флота адмирала А. Г. Головки, Командующего ВВС СФ генерала А. А. Кузнецова до младшего авиамеханика, моториста. Его очень полюбили и английские летчики, повседневно встречаясь на одном аэродроме и при ведении воздушных боев с противником.

Бывают такие люди, вроде обычный человек, а поближе узнаешь его, обнаружишь в нем столько сконцентрированных лучших человеческих качеств, что хватило бы на нескольких. Таким был Б. Ф. Сафонов.

Получить такое уважение и любовь в среде мужественных, героических людей как в авиации, да еще в период насыщенных ожесточенных воздушных боев, редко кто мог этого удостоиться!

Сказать, что у нас в ВВС СФ не было летчиков равных по храбрости и искусству, я не боюсь применить это слово, вести воздушные бои, как это делал Сафонов, будет несправедливо. Были у нас такие летчики, можно было бы и назвать их, но они не обладали еще личными качествами присущими субъективным данным Сафонова. Не зря же командование 151-го крыла, ввиду особого расположения всего личного состава крыла, обратилось к своему правительству Англии с просьбой сделать подарок ему,

выделив для него из числа самолетов крыла, самолет Харрикейн. Как известно, это просьба была удовлетворена, и на аэродроме состоялась торжественная передача этого самолета Б. Ф. Сафонову.

Особенно эффектно получилось, когда, получив самолет, он сел в кабину и взлетел в группе с 4-мя самолетами Харрикейн, пилотируемых тремя командирами авиаэскадрилий крыла и заместителем Ишервуда. Сафонов летел в этой группе ведущим, а английские боевые товарищи парами сверху его прикрывали. Они сделали один полный круг вокруг аэродрома и сели. Все получилось очень торжественно и радостно.

Многие англичане не знали, что Сафонов, а накануне Командующий, уже вылетели на этом типе самолета. Поэтому их поразило, что только вручили самолет, на котором он еще не воевал, а он сразу на нем взлетел и отлично произвел посадку. Вот это был эффект! Конечно, никто это специально не подстраивал, подарок преподнесли совершенно неожиданно для всех нас, в том числе и для Сафонова.

Кстати, подполковник Рэмсботтом-Ишервуд так и не вылетел на подаренном ему И-15бис вплоть до своего убийства в Англию.

Самолетом из Москвы, из штаба авиации ВМС прибыли представители Командования и Политуправления для вручения Сафонову ордена Ленина и звезды Героя Советского Союза. Вручили награды в клубе ВВС.

Вручение производилось в очень торжественной обстановке. Мы тогда уже отвыкли от таких встреч. Зал был большой, вместительный, и на торжество пригласили англичан, которым было очень интересно присутствовать на невиданных еще ими советских торжественных встречах.

Вечер закончился выступлением ансамбля песни и пляски Северного флота. На вечере были адмирал А. Г. Головкин и генерал А. А. Кузнецов. Позднее, был устроен банкет для руководства штаба ВВС, штаба флота, штаба 151-го крыла и полка, куда были приглашены летные составы всех частей ВВС и крыла. Все прошло очень хорошо. Правда, ряд английских друзей, никогда не пивших ранее нашу русскую водку недооценил ее действие, да так, что один из командиров эскадрилий крыла не мог летать

три дня. Когда об этом спросили на следующий день Рэмсботтом-Ишервуда:

— Почему м-р Р. не летает, что у него сердце болит?

— Что Вы, он здоров как бык! У него от русской водки распух язык. Я ему даю в воздухе команду, а он мне в ответ, что-то шепелявит. Не могу от него получить разборчивые ответы. Пусть придет в себя. Все у него пройдет и будет о`кей, — смеясь, закончил информацию Рэмсботтом-Ишервуд.

Главный инженер был специалистом по самолетам и двигателям, но плохо разбирался в электроспецоборудовании самолетов, которое включало в себе: приборы пилотажные и контроля работы двигателей, кислородные приборы, автопилоты, автоматика регулирования различных режимов работы систем, фотооборудование, а также вооружение и радиооборудование, по которым были отдельные службы инженеров.

Правда, позже радиооборудование временно передавали службе связи, но потом одумались, и ввели инженеров самолетного радиооборудования в полках, дивизиях вплоть до армий и ВВС флотов в общую инженерную службу ВВС.

Наш Командующий постоянно интересовался усложняющимся электроспецоборудованием самолетов не только как летчик, но и как любитель новой авиационной техники, которая все более широко внедрялась на каждом новом типе самолета, участвуя



даже в системе управления летчиком самолетом в воздухе. Поэтому, часто минуя моего Главного инженера, он разрешал интересующие его вопросы, непосредственно вызывая меня к себе. О всех таких вызовах я постоянно информировал Главного, и никаких по этому поводу недоразумений между нами не было.

Никогда я сам ни по одному вопросу к Командующему не обращался по своей инициативе.

Алексей Александрович Кузнецов

Как я уже говорил, наш Командующий генерал А. А. Кузнецов, был особенный человек. Будучи общительным, приветливым и очень вежливым собеседником, он мог вести задушевный простой разговор со всеми, вызвать любого на откровенный разговор. Но он одновременно умел все время, поддерживая его, соблюдать необходимую разницу между своим положением и положением своего собеседника, что относилось даже к его заместителям. У него никогда не было панибратства или похлопывания подчиненных по спине. В своем поведении он давал понять, что он такой же, как и все окружающие его подчиненные, что он также, как все мы, рядом около него стоящие, любит нашу Родину, и в любой момент был готов ради ее защиты отдать все, что потребуется для этого, что ему присуще желание в свободную минуту вспоминать забавные случаи из своей жизни, различные невероятные авиационные истории, проявлением юмора и веселья. Во всем этом подчеркивалась его порядочность, отсутствие пошлости, сальности, грубой прямой оценки людей.

Его внешний вид, легкая походка, спортивная осанка с прямой гибкой спиной, манера спокойно говорить без поспешности в любых обстоятельствах внушали очень большое к нему уважение. Особенно мне очень нравилось его умение слушать собеседника, не перебивая его. Хотя не терпел очень многих ненужных, слов. В таких случаях он извинялся, и просил говорящего быть короче в своих донесениях. При докладах ему, он был неумолим. Он требовал короткого, ясного изложения дела, готовности дать ответ на его вопросы близкие к сути доклада. Если кто-нибудь не мог ему ответить на такой вопрос четко, ясно, он просил его передоложить вновь, через некоторое допустимое время. Он считал, раз докладывающий не может ответить коротко, исчерпывающе и ясно, значит он к своему докладу Командующему не готов. Значит, нечего зря тратить драгоценное время, ограниченное на его выслушивание. Однако он быстро возбуждался, когда ему заведомо лгали, безответственно относились к своим прямым обязанностям. В этом отношении, с Сафоновым В. Ф. они были очень между собой похожи, хотя находились на различных служебных положениях.

Если многие могли терпеть неприятных им людей, генерал Кузнецов проявлял открытое нерасположение. Проявлялось это

сухим разговором, очень малословными и максимально конкретными выводами в решениях.

Все его черты характера мне нравились. Но, зная его характер, я никогда ему ничего не докладывал без твердой уверенности в правильных сведениях, полученных мною для их доклада Командующему. Вообще, так и должно быть всюду, во всех случаях, но не все в этом отношении пунктуальны, как подчиненные, так и их начальники.

Я не был вездесущим, непосредственных помощников, кроме тех, которые были в частях моими подчиненными, у меня не было, и, если на какой-либо вопрос я ответить не мог, не был к этому готов, я просил у него время для необходимого уточнения. Моя просьба всегда с пониманием удовлетворялась, и всегда моя совесть была чиста в отношении точной и своевременной информации моего Главного инженера или Командующего. Зная, что в целях поддержания боеготовности наших малочисленных самолетов, мне приходилось часто искать различные технические решения для замены отсутствующих по этим причинам деталей, приборов, устройств, чтобы ввести самолеты в число боевых, Командующий интересовался этими решениями.

Нужно сказать, что мне почти всегда удавалось успешно решать эти вопросы с помощью простейших, имеющихся в нашем распоряжении средств. Для примера, приведу один из многочисленных случаев, когда удалось подручными средствами быстро восстановить боевые возможности бомбардировщиков ДБ-3ф.

Дело в том, что одним из важных элементов при бомбометании с этих самолетов является световая сигнализация. Она показывает экипажу:

- включение питания от бортовой сети в систему сброса бомб;
- подачу электропитания на пиропистолеты замков сброса бомб;
- сигнализирует о том, что бомбы висят на бомбовом замке;
- сигнализирует о том, что бомбы с определенного замка сброшены.

Но случилось так, что запас лампочек для сигнализации о работе системы бомбометания на складах ВВС СФ истощился, и нечем было заменить неисправные, сгоревшие в работе. Особенностью этих лампочек был байонетный цоколь типа “сван-миньон”. Однако, на складах ВВС были в большом количестве такие же лампочки, но с резьбовым цоколем, без фиксирующих штырьков, хотя их диаметр был такой же как у патронов “сван-миньон”.

Из-за этого самолеты не могли бомбить, так как летный состав, после произведенного бомбометания, не мог быть уверен, что бомба действительно сброшена, а не зависла на замке или, что бывало хуже, сброшенная, лежит на закрытых створках бомболюка самолета. Действительное положение бомб летный экипаж визуально контролировать не мог. В период войны были случаи, когда по команде экипажа схема вооружения отработывала на сброс бомбы, а она зависала на замке и не сбрасывалась, а затем от толчка при посадке соскакивала с замка и падала под сажающийся самолет, или, если в этот момент створки бомболюка были закрыты, она падала прямо на стоянке, когда бомболюк открывали для осмотра самолета.

На взрывателях бомб ставились предохранители: первый – в виде пружинки, которая удерживает ударник взрывателя, второй – в виде стержня с крыльчаткой (ветрянкой), который в свободном полете выкручивался от встречного воздушного потока, и третий – стопор с тросиком на стержне ветрянки, автоматически выдергивавшийся при сбросе бомбы.

Но падение бомбы даже с установленными на взрывателе предохранителями могло из-за удара вызвать ее взрыв прямо на своей стоянке. Последствия были бы такие, что даже подумать было страшно.

Мне пришла очень простая мысль, как выйти из создавшегося положения: напаять на винтовые патроны лампочек медные дужки с выступающими штырьками, подобными тем, что были на “свановских” цоколях для фиксации их в прорезях патронов. Я попробовал сам изготовить несколько таким образом доработанных лампочек, которые после этого работали нормально. Так была снята с повестки дня очередная проблема – замещения отсутствующих лампочек сигнализации бомбардировочного обо-

рудования на самолетах ДБ-3Ф на лампочки, имеющиеся в достаточном количестве на складах ВВС СФ. Бомбардировщики снова поднялись в воздух для выполнения боевых задач.

Как-то у нашего Командующего возникла идея защитить хвосты наших истребителей от захода и нападения на них сзади, когда наши летчики возвращались к себе на аэродром после окончания воздушного боя. В этих случаях, наши самолеты летели уже с израсходованным запасом патронов и снарядов для стрелкового оружия, и не могли принять навязываемый им воздушный бой на равных с нападающими на них самолетами противника.

Фашистские летчики выработали нехитрую, но коварную тактику для успешного уничтожения наших истребителей именно в такие моменты. Пользуясь значительным преимуществом в количестве не только бомбардировщиков, но и истребителей, они, после окончания воздушных боев, дополнительно поднимали в воздух свои истребители, которые до этого не участвовали в бою, и ставили им задачу — атаковать наши самолеты, возвращающиеся после боя к себе на аэродром, правильно рассчитывая, что наши самолеты уже не имеют боезапаса вооружения, горючего в бензобаках и измотаны колоссальным нервным и физическим напряжением. Задачей врага была - добить измотанного противника!

В таких случаях, неоднократно наши экипажи отбивались от нападавшего врага с хвоста самолета выстрелами из ракетниц сигнальными ракетами, стреляя ими во врага в упор.

О наличии на наших самолетах реактивных снарядов “РС” фашистские летчики уже знали хорошо, и панически их боялись, поэтому ни один из них не решался атаковать наши самолеты спереди. Видя летящую на него в упор посланную сигнальную ракету, ни один фашистский летчик не выдерживал продолжения своей атаки, отворачивал в сторону в испуге, и уже отказывался от преследования нашего самолета.

Это и послужило поводом для мыслей Командующего — установить в хвостах наших самолетов, истребителей особенно, так как у бомбардировщиков были воздушные стрелки, которые защищали свой самолет с хвоста, — огнѐмет, стреляющий, вернее выпускающий назад длинный огневой язык. Помимо давления,

которое создавалось в огнемете, выталкивающее на 10-15 метров огненную струю, воздушный поток вокруг летящего самолета, действующий вдоль продольной оси самолета, должен был удлинить эту струю до 50-60 метров. Быстро были изготовлены чертежи, изготовили необходимые детали, опробовали сначала его действие водой, вместо намечаемой для этих целей горючей жидкости, которая должна была размещаться в очень тщательно изготовленную камеру. Все получилось надежным. Испытание с водой было проведено успешным, поэтому решили попробовать действие огнемета с горячей жидкостью и показать его действие прибывшему в этот период к нам с инспекцией Командующему ВВС Морской авиацией генералу С. М. Жаворонкову.

Когда ему доложили о предполагаемых испытаниях самолетного огнемета с горячей жидкостью, он категорически запретил проводить эти испытания, и вообще отверг эту мысль окончательно, учитывая возможные нарушения самих строгих положений хранения и пользования горячей жидкостью обслуживающим персоналом, а тем более на самолетах, расположенных на стоянке. Я был согласен с таким решением С.М. Жаворонкова, и с идеей А. А. Кузнецова не соглашался.

На этом мысль нашего Командующего не остановилась. Он предложил сделать наземную установку в виде турели для самолетов, на которую были установлены четыре самолетных реактивных снаряда РС калибром 132 мм. Она работала отлично. Особенно по появляющимся самолетам — охотникам противника, летавшим на высотах ниже вершин сопки в районах наших аэродромов. Нашлось для них применение и в других случаях.

Было замечено, что, пикируя на рассредоточенные в Кольском заливе транспортные корабли пришедших к нам караванов союзников и ожидающих разгрузку в порту Мурманска, самолеты Ю-88 возвращались к себе на аэродром по одному и тому же маршруту. Объяснялось это тем, после выхода из пикирования, они старались уходить на минимально возможной высоте — 200 метров, а так как окружающие сопки в этих местах были выше их полета, то им приходилось двигаться по почти постоянному маршруту, без возможности его изменять.

Этим у нас и решили воспользоваться зенитчики, применив наземную установку с реактивными снарядами предложенную на-

шим Командующим, на пути возвращения Ю-88 после атаки их на корабли союзников.

Ставить в тех местах зенитные батареи было невозможно из-за очень быстрого углового перемещения низко летящего самолета, а вот установка с реактивными снарядами оказалась очень эффективной, что вскоре подтвердилось тремя сбитыми самолетами Ю-88. После чего, низкое пикирование фашистских самолетов на корабли прекратилось, а это, в свою очередь, значительно понизило результативность атак и, в свою очередь, позволило эффективнее действовать нашей зенитной батарее, охраняющей корабли в заливе.

Весь личный состав ВВС СФ, включая мотористов, мастеров по службам, знали нашего Командующего в лицо. Он при первой возможности бывал среди личного состава в авиаэскадрильях, частях, мастерских. Все понимали, что ими командует генерал, которому можно было верить во всем! А это в условиях войны всегда имело колоссальное значение, и определяло поведение подчиненных ему людей, самоотверженно выполнявших его приказания!

Установившаяся стабильность Карельского фронта в районе реки Западная Лица, Кольского залива и всего полуострова, во многом помогла ВВС СФ в обустройстве постоянно расположенных малочисленных аэродромов. Мы не только не меняли своих аэродромов, что вынуждены были делать наши товарищи по роду оружия на центральных фронтах, а расширяли, благоустраивали, повышали их пригодность к работе в различных неблагоприятных метеорологических условиях Заполярья.

Нам сообщили, что на днях английские союзники будут сдавать нам все оставшиеся исправные самолеты Харрикейн, запасные агрегаты к ним, запчасти, неизрасходованное имущество, находящееся в складах, включая продукты питания.

Мы уже сжились и привыкли к боевому содружеству с личным составом крыла. Технический состав крыла дружил с нашим техническим составом, профессиональная близость во многом этому содействовала, многие наши молодые люди научились говорить по-английски основные слова, широко применяемые фразы, а англичане научились русским словам. В случаях недостатка запаса слов, объяснение происходило дополнением же-

стикуляцией. Тоже происходило среди летного состава. А вот между работниками штаба крыла и нашими штабными товарищами не было даже никаких признаков стремления к взаимной дружбе.

Частично это объяснялось их разобщенностью в своей работе. Наши работники штаба постоянно взаимодействуя со штабом флота по вопросам работы нашей авиации с надводными кораблями в планируемых операциях флота, с торпедными катерами, подводными лодками, привлекая для этих целей над Баренцевым морем не только истребители, но и бомбардировочную и торпедоносную авиацию, в то время, как взаимодействие со штабом крыла ограничивалось только вопросами прикрытия истребителями.

Не было дружбы и между инженерными составами частей ВВС и крыла. В нелетные дни, в офицерском клубе, который создали в одноэтажном бывшем складском помещении в Губе Грязной, по вечерам собирались офицеры из частей, из штаба ВВС СФ, приезжали с аэродромов и офицеры крыла наших союзников.

Ограниченная возможность принять в клубе желающих, привела к введению пригласительных билетов, которые выдавались на каждого желающего в частях в порядке очередности. Желающих посетить клуб встретиться с близкими друзьями, расслабиться, было много. По билету можно было получить определенную порцию водки и к ней хорошую закуску в виде черной икры и других бережно расходуемых деликатесов из еще сохранившихся довоенных запасов. Семга была свежего засола, которую вылавливали и готовили местные рыбацки в соседних рыбацких колхозах.

Мужчин, колхозников — рыбаков, призвали во флот, а в колхозных поселках остались одни женщины, старики и дети. Они продолжали по мере возможности ловить рыбу и передавали как госпоставки для питания флота, города Мурманска и ВВС СФ. Вывезти ее для потребителей в центр страны не было возможности из-за отсутствия транспорта, поэтому рыбу вывозили на морских самолетах 118-го АП.

Водка была изготовления Архангельского деревоперерабатывающего комбината. Делали ее из древесных опилок. В резуль-

тате переработки опилок получали древесный спирт, который был ядовит для людей. Но по специальной технологии, разработанной советскими учеными-химиками, ядовитые компоненты спирта удаляли, и после этого спирт уже не был опасен для людей. Во всяком случае, он был не более вредным чем обыкновенная водка из пищевых продуктов. Вследствие большой потребности в спирте для всего личного состава вооруженных сил страны, и необходимости до минимума свести расход пищевых продуктов, из которых изготавливали по довоенной технологии водку, получение ее из древесных отходов давало огромную экономию в расходовании продуктов.

Процесс очистки от сивушных масел, смолы и других веществ еще не был окончательно отработан, поэтому водка из «сучка», так ее в шутку называли, имела такой же отвратный запах, какой имеют ванны кожевенных заводов, в которых отмачивают содранные кожи с крупных животных. Пить такую водку, как пили водку, полученную из пищевых продуктов, было невозможно из-за упомянутого мною сильного запаха. Поэтому, после того как она была разлита по стаканам (рюмки в ходу не были), рядом с собой на столе каждый выпивающий ставил стакан с водой. Прозносив тост, каждый брал свой стакан правой рукой, а левой зажимал нос, и лихо, стараясь одним глотком, опрокидывал в рот налитую водку, потом запивал водой и уже после этого закусывал. Эту водку в шутку мы называли – коньяк «зензубер».

Англичане, рядом сидевшие около нас, заметили наши приемы выпивки, их это очень заинтересовало. Они решили, что это, очевидно что-то из наших национальных русских обычаев, подошли к нам и попросили принять их в нашу компанию. Категорически отказать им было бы невежливым поступком. Откуда они могли знать, что представляет собой наш фронтовой коньяк «зензубер»? Им, как гостям, подавали пшеничную водку.

Мы им предложили сесть к нам за стол со своей водкой, и вместе с нами выпить за нашу фронтovou интернациональную дружбу.

Они спросили:

– Вы за что пьете?”

– Мы пьем за нашу общую Победу, – ответил Василий Александрович Лейман.

— А что это Вы пьете таким странным образом, зажимаете себе нос, перед тем как выпить, а потом запиваете водой?

— Мы пьем русский коньяк «зензубер», в шутку ответили мы.

Мы, уже будучи выпившими, дружно засмеялись. Наши союзники взяли свои стаканы и попросили тоже налить им наш коньяк «зензубер». Тут уж мы забеспокоились. Дело принимает неожиданный оборот. Выдержит ли англичанин, да еще из зажиточных кругов то, что может выдержать наш русский «питух»? Мы стали им объяснять, что это очень особенный коньяк, что к нему надо привыкнуть, что им его лучше не пить, будет очень болеть голова и завтра они не смогут летать.

— Лучше пейте отличную русскую водку, которую подали на стол с отличной закуской.

Наши союзники тоже уже были выпившими, и наши справедливые доводы до их хмельных голов уже не доходили.

— Вы что жалеете для нас свой коньяк, говорите дружба, а угостить нас не хотите?

Тут появилась обида.

— Ну что же, раз Вы настаиваете, угостим, но только после этого не упрекайте нас в том, что мы Вам этот коньяк навязали.

— Хорошо, хорошо, — удовлетворенные наши союзники закивали головами. Они плотно уселись за наш стол, и готовностью поставили свои стаканы рядом с нашими, с нетерпением ожидая получить неизгладимое, непривычное для них испытание.

Мы не спеша разлили «зензубер» по всем стаканам гостей и своим, заполнили стаканы для воды, подвинули их каждый к себе, и затем произнесли тост за нашу дружбу и за общую Победу над фашистским врагом.

Наши довольно оживленные разговоры, смех, шутки, привлекли внимание, находящихся в зале товарищей. Когда они узнали суть дела и сами неоднократно употреблявшие «зензубер», то заинтересовались: какое впечатление произведет он на наших гостей, настойчиво добивавшихся его дегустации.

В общем, выпили мы и наши гости «зензубер» довольно дружно. Сразу же мы наблюдали за впечатлением, какое он произвел на гостей. К нашему удивлению, они молча выпили, запили

водой как это делали мы, молча закусывали, причем это делали они очень сосредоточенно и серьезно. Потом вдруг, дружно так расхохотались, что даже слезы из глаз у них потекли. Естественно, что мы, видя, что все обошлось, и без претензий к нам, тоже рассмеялись.

Кто-то из наших товарищей спросил у них:

— Какое впечатление на Вас произвел «зензубер»?

— Вы знаете, необыкновенное. Нам никогда не приходилось пить настойку из дохлых кошек!

Мы все дружно расхохотались.

— Мы понимаем, что Вы знаете, что ничего с нами не будет, и не беспокоились за наше здоровье. Конечно, это можно было попробовать только один раз в жизни, и этого достаточно будет для того, чтобы запомнить этот коньяк на всю нашу жизнь. По крайней мере, будет еще дополнительное впечатление о нашем пребывании у Вас в Заполярье, сказал, смеясь, командир эскадрильи майор Росс.

После этого, мы весело провели время и довольные, на порядочном «взводе», благополучно добрались до своих неприхотливых фронтовых коек.

Утром, уже на аэродроме, один из английских летчиков, присутствовавших накануне вечером в клубе, из тех, кто дегустировал «зензубер», новозеландец Мерфи, спросил меня, что это они вчера пили, чем мы их угощали? С трудом, я кое-как ему это объяснил, пользуясь небольшим запасом английских слов.

Англичане решили к своему отъезду устроить прощальный банкет. Когда чествовали присвоение Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонову, многие офицеры Крыла были приглашены на устроенный по этому поводу наш банкет. Они этот банкет хорошо помнили, и в разговорах иногда высказывали сожаление по поводу того, что среди наших офицеров крепко выпивших было значительно меньше чем среди английских гостей.

Мы этому совершенно не придали значение, однако позже мы обнаружили, что этим их мужское самолюбие было задето, и они решили на своем банкете, если не выиграть, то во всяком случае

быть по числу «потерь» на равных, как они заявляли — отстоять свое мужское достоинство.

Все это для нас было шуткой, которой мы не придали никакого значения, и вскоре об этом забыли. Шла война, которая приносила в наши ряды постоянные потери в людях и в самолетах.

Только когда наступали непродолжительные паузы летной боевой деятельности, люди немного уделяли время для себя. Необходимая разрядка наступала сама по себе, самодеятельно. Появлялись шутки, смех. А без них не могло быть и разрядки.

Хотя бы устройство банкетов. Они были редкими, но необходимыми для создания теплых дружеских взаимоотношений с личным составом крыла, когда в течении встречи создавалась непринужденная, дружеская обстановка, лишенная социальных или политических различий. Боевая дружба! Вот тот критерий, который был основополагающим при таких встречах.

Ради справедливости, могу твердо заявить, что при всех наших встречах он всегда выдерживался. Ничего кроме приятных воспоминаний об этих встречах, вызывающих искреннюю улыбку, они не вызывают. Эти воспоминания являются и воспоминаниями нашей молодости.

Прощальному банкету англичане придавали почему-то большое внимание. По их просьбе, были назначены специальные банкетные комиссии с обеих сторон. В ВВС флота готовились комиссии с обеих сторон по приему и передаче самолетов Харрикейн от 151-го крыла в состав ВВС СФ. Подлежало передаче все имущество, относящееся к самолетам, а также остатки продовольствия из запасов крыла. Боевая деятельность Крыла почти прекратилась.

В связи с поручением, данным мне Главным инженером, мне понадобился капитан Котом, ведавший учетом самолетов Крыла, их техническим состоянием.

Утром я застал его в землянке Гитинса. Как обычно, он сидел за столом, курил сигарету и не спеша разговаривал со старшими сержантами. Увидев меня, он приветливо улыбнулся, встал и пошел навстречу.

— Рад Вас видеть капитан Карт! Как обычно у Вас для меня есть деловой разговор. Мы его решать будем после чая. Садитесь, прошу Вас.

Он усадил меня рядом со своим стулом, попросил находившихся рядом сержантов налить нам чай. Не спеша он потянулся в задний карман за уже мне известной плоской бутылочкой с ромом, налил его в наши стаканы по рюмочке, и пододвинув ко мне мой стакан, начал по глотку отпивать свой чай, одновременно жалуюсь на непогоду и свое слабое здоровье. Все это у меня было уже отражено в памяти, вся его стереотипность поведения, даже те же слова о плохой погоде и его слабом здоровье.

Тут уж я решил пойти ему навстречу и улыбнулся, он тоже улыбнулся и не спеша доброжелательно сказал:

— Капитан Карт, у Вас с утра хорошее настроение. Со стороны приятно наблюдать за Вами. Вы еще совсем молодой человек. На свое здоровье не жалуетесь, Вас, как мне известно, уважают как хорошего специалиста. Вы очень вежливый молодой человек. Это очень хорошо. Вы, наверное, знаете, что скоро мы возвращаемся к себе в Англию?

— Да, капитан Котом, мне об этом известно.

— Много Ваших офицеров знают об этом?

— Нет, только те, кто связан с приемкой самолетов, технического имущества и складов Крыла.

— Это хорошо, что о нашем отъезде мало кто знает. Сейчас война, и фашистское командование может направить свои подводные лодки для попытки потопить корабли, на которых мы будем возвращаться. Этот отъезд должны знать минимальное количество людей.

Передо мной был опытный разведчик, а не клерк при старшем инженере Крыла. Его можно было вполне понять, так как подводные лодки противника уже потопили немало английских кораблей, и опасаться их нужно было.

— Да, капитан Котом, наше Командование об этом знает. Но не исключена утечка об этом и со стороны офицеров Крыла или вашей миссии в Полярном. У них же есть прямая радиосвязь с Лондоном, которую могут прослушать службы перехвата радиосвязи противником?

– Да, это не исключено. Но у нас также приняты очень строгие меры по сохранению скрытности проводимых нами операций.

– Я инженер, капитан Котом, мое дело самолеты, а вопросы организации убытия крыла решает, прежде всего, Командование Крыла. В данном случае, я прибыл к Вам, капитан Котом за последними данными по исправности самолетов Крыла, надеюсь, что как всегда, они у Вас полностью имеются.

С готовностью, не спеша он давал мне все необходимые данные, которые я выписывал к себе в блокнот. В ходе нашей работы он мне сказал, что перед отъездом Командование Крыла решило устроить прощальный банкет для руководства Штаба и полка ВВС СФ. По секрету он сообщил мне, что, будучи уязвленными, что на последнем банкете, количество английских офицеров в конце банкета не могущих стоять на ногах было значительно больше, чем русских, теперь они, хозяева банкета, решили сделать такой коктейль, от которого буйвол не устоит на своих четырех ногах!

– Капитан Котом, разве по правилам английского этикета допускается наливать гостям одно вино, а хозяевам другое?

Котом минуту молча смотрел на меня, сознанием вникая, о чем я ему намекаю. Потом, его мысль дошла – до какой нелепости выглядела их затея.

– Нет капитан Карт, громко рассмеявшись сказал он, у англичан нет такого этикета! Мы просто не подумали об этом. Опять русские офицеры возьмут верх над нами.

– Почему Вы в этом уверены? Я не могу понять Вас, что это за соревнование Вы придумали? В конце концов, каждый должен сам контролировать себя. Сколько можете, столько и поднимайте тостов.

– Русские летчики при выпивке крепче наших, английских. Они могут очень много выпить и стоять на ногах!

– Среди англичан, капитан Котом, есть много очень крепких парней, а они быстро пьянеют от того, что они мало закусывают. А русские после выпивки всегда много закусывают, это значительно ослабляет действие алкоголя, и никакого секрета в этом нет.

У англичан широкое распространение получила не водка, а виски. Виски, англичане выпивали, смешивая с содовой водой. Вначале они наливали на дно стопки виски, а затем доливали его содовой водой. Причем, на порцию примерно 80 грамм - 10 грамм приходилось на воду.

Удивительно слабое для наших товарищей питье. Я пробовал английский виски без содовой воды. По цвету они были как слабый чай, по крепости они были не выше 20%. Это в два раза слабее нашей водки. Неудивительно, что, привыкнув к водке, наши товарищи не чувствовали опьяняющего действия виски, да еще разбавленного содовой водой!

Вот почему англичанам, не только 151-го Крыла, но и морякам, приходивших на военных или торговых кораблях в Мурманск или в Архангельск нравилась русская водка.

Конечно, после тяжелейших и опаснейших переходов на кораблях в наши порты через моря и океаны, в которых действовали фашистские подводные лодки, водка очень хорошо расслабляла нервную систему людей, она согревала “душу” и это для организма в тот момент было необходимо.

Через два дня, вечером, состоялся прощальный банкет 151-го крыла. В зале было много народа. Почти весь офицерский состав крыла. С нашей стороны было много офицеров штаба ВВС, командование полков, известные летчики, командиры авиабаз. Стульев, накрытых столов в зале не было.

Вначале пили виски, разбавленный содовой водой, а потом, на закуску, русская водка. Питье разливали по стопкам и разносили на подносах обслуживающими унтер-офицерами. Закуска была приготовлена в виде сэндвичей-бутербродов величиной в наши 5 копеек с маслом или с колбасой, которые также разносились на подносах между присутствующими хозяевами и гостями.

Встреча проходила весело, оживленно, сопровождалась дружескими похлопываниями по спинам, пожатием рук. Хотя языковой барьер был весьма ощутимым для желающих затеять длинную дружескую беседу, но тех запасов слов, которые многие из нас и англичане имели было вполне достаточно, чтобы, подкрепив их жестиком, выразить свои чувства дружбы и взаимного уважения.

На банкете, когда я курил свою трубку, ко мне подошел Рэм-сботтом-Ишервуд.

– Капитан Карт, дайте мне пожалуйста Вашего табачку набить трубку.

– Пожалуйста, мистер Ишервуд, сказал я, передав ему свой кигет с табаком Золотое руно.

Старательно набивая свою трубку, он попросил меня подарить ему одну коробку табака, как сувенир. Он уже об этом меня как-то просил, но отказывался произвести со мной обмен на имеющиеся у него американские душистые сигареты. Ну и жмот.

– А Вы мне что подарите мистер Ишервуд? Я тоже хочу иметь от Вас табачный сувенир.

– О, капитан Карт, я Вам подарю тоже одну коробку английских сигарет.

– Нет. Английские сигареты мне не нужны. В них нет табака. Это пропитанная табачным концентратом папиросная бумага.

– А что другое я могу Вам подарить взамен?

– У Вас мистер Ишервуд, есть американские сигареты.

– Есть, но их у меня мало.

– А разве табака Золотое руно у меня много? Я бы Вам его и так подарил, но он мне очень нравится, и курю его не часто.

Несколько секунд он думал, затянулся дымом от трубки, набитой моим табаком, и решительно дал согласие на обмен какой я хотел.

– Завтра, когда будете на аэродроме, заходите ко мне на КП и сделаем взаимный сувенир.

Весь разговор у нас происходил в веселой форме, со смехом присутствующих. Англичане очень любили производить в такой форме взаимный обмен сувенирами. Для нас он был необычным, но эта игра велась для их удовольствия. Кстати, никто из нас никакой выгоды не приобретал, кроме удовольствия. Я и так подарил бы ему эту коробку табака.

Утром мы встретились и произвели обмен сувенирами. Рэм-сботтом-Ишервуд вскрыл переданную ему мною коробку, и, к моему удивлению, проверил, коробка с табаком или пустая, понюхал – тот табак лежит в коробке или другой. Я ему ничего

по этому поводу не сказал, но меня эта проверка огорчила. Тоже характерный поступок, непонятный для нас.

— Сейчас не буду начинать ее. В Англии начну курить у себя дома. Очень приятный аромат табака, у нас такой табак очень дорогой. Коробку с американскими сигаретами я у него взял, не открывая крышки. Самолеты крыла уже полностью перешли в эксплуатацию к нашему техническому составу.

Мы приняли решение произвести полный тщательный осмотр всех принятых самолетов Харрикейн, независимо от степени их налета. Особое внимание уделялось проверке состояния тяг управления самолетом двигателем и другими системами. Всякое могло быть со стороны наших союзников, которых мы еще, как летулет, не знали. Все они были разными!

Скомплектованные из полученных нами самолетов авиаэскадрильи, звенья, экипажи проходили срочное изучение материальной части самолета. Тщательному осмотру подверглась наземная техника обеспечения подготовки самолетов к полетам: стартовые тележки с аккумуляторными батареями и бензиновым движком с генератором и др.

Вопросы эксплуатации исправных самолетов Харрикейн постепенно успешно решались нашими силами. По существу, самолет для летчиков не был сложным в освоении. Управление самолетом было легче, чем на наших самолетах, а смысловое значение надписей, сделанных на английском языке наши экипажи и техники усвоили довольно быстро.

Необходимо при этом учесть, что наш летный состав, особенно молодой, имел среднее общее образование, и плюс к этому, четыре года в летном училище. Конечно, летный состав военного времени готовили значительно быстрее, и уровень их общей подготовки был ниже довоенного. У нас было много случаев, когда летный состав можно сказать “скороспелой” подготовки воевал очень хорошо. Чему их не научили, до того они “доходили” сами в период боевой деятельности, если случай трагически не обрывал их жизнь в самом начале их летной службы.

Ожесточенные бои в воздухе велись все время не только далеко от нас, на центральных фронтах, но и здесь, в Заполярье, и потери летного состава были ощутимые. Позже, уже в 1942-м году,

у нас был период, когда мало кого можно было посадить в самолет, и на аэродроме Ягодник ВВС СФ, как выход из положения, готовили летный состав сами, из числа своих механиков, мотористов, изъявивших желание стать летчиками.

Пока мы осваивали самолеты 151-го крыла, само крыло уже начало перебазирование на пришедший за ним в Полярный английский крейсер Кения. Перед отплытием крейсера, нашего Командующего А. А. Кузнецова крыло пригласило на крейсер для участия в прощальном банкете. Удивительные были наши союзники, пока от Черного до Баренцева моря наша Красная Армия непрерывно вела ожесточенные бои, истекая кровью, они по любому поводу устраивали банкеты!



Крейсер Кения

Однако, на приглашенный банкет явиться было необходимо, и в назначенный день и час, на катере Командующего Северного флота А. Г. Головки, из гарнизона Губа Грязная он вместе с переводчицей Мирой Фрейд направился в Полярный, на крейсер Кения.

Как мне потом рассказывала Мира, когда они подошли на катере к крейсеру, там был опущен адмиральский трап. Встретили их очень торжественно, по генеральскому этикету.

Нашему Командующему представили старших офицеров крейсера. Церемония длилась минут 30. Потом все прошли в курительный зал, где вели беседу, курили, вспоминали различные смешные истории, анекдоты. Как известно, английский юмор очень тонкий, и Мире приходилось делать перевод Команду-

ющему экспромтом. Это было не так легко, как ей хотелось, но вроде получалось, и она, делая перевод много смеялась, вникая в сущность юмора. Всё же, даже такая тематика перевода была ближе ей, чем технический перевод, да еще в области авиации.

По своему характеру, Мира была очень веселая, жизнерадостная девушка. Ее улыбка, смех, не могли оставить равнодушным никого из находящихся рядом. Среднего роста, ширококостная, или, как говорят, коренастая, большие круглые темно-карие глаза, гладкий, широкий лоб, небольшой правильной формы нос, полные губы естественного вишневого цвета, гладко зачесанные длинные волосы сзади на затылке были подобраны в узел, высокий бюст, низкий грудной голос, ямочки на щеках при улыбке и, в дополнение ко всему перечисленному, у нее были ослепительной белизны крупные, ровные зубы!

В курительной комнате собрались все участники банкета: офицеры 151-го крыла и старшие офицеры крейсера. И среди такого количества мужчин, Мира была единственная женщина. Пожалуй, не только в курительной комнате, но и на всем крейсере. Тут необходимо отметить, что её появление на английском крейсере произвело замешательство среди командования. Когда к парадному трапу подошел катер с нашим Командующим, англичане на крейсере увидели с ним женщину, они были поражены. В Англии на военные корабли женщин не допускали, наверно этот обычай у них соблюдается и поныне. Повсеместно у них считалось это плохой приметой. Но положение у командира крейсера было безвыходное. Он, возможно, понял, что их обычай у нас были неизвестны, и к появлению женщины на корабле значения никакого не придавали. Нельзя было, не пустить на корабль почетного гостя из-за того, что он прибыл с женщиной переводчицей. Офицерам крейсера было совершенно ясно, что наш Командующий не знал этого обычая, и не хотел причинить им огорчение.

Однако, чтобы все шло хорошо, и Мира вела бы себя на корабле в соответствии с английским этикетом, когда среди них бывает одна женщина, а этот этикет у них есть, с Мирой неотлучно был адъютант командира крейсера Кения. По ее рассказам, это был исключительно вежливый, воспитанный, молодой офицер. Внешне он отличался от других тем, что носил на левом плече

аксельбант с эполетом и золотым шнуром. Находясь сзади нее, он тихим голосом рассказал ей существующую примету у английских моряков военных кораблей, но ей не нужно расстраиваться, все будет очень хорошо. Ей только нужно знать, как вести себя в таком изысканном обществе. Поэтому, он все время будет около нее и тихонько подсказывать, что и как ей делать, особенно на банкете, когда все сядут за стол, а сейчас он говорит ей сзади, чтобы она к этому уже привыкла.

Наконец наступил момент, когда всех присутствующих пригласили к столу, приготовленному специально к торжественному приему.

Рядом с командиром крейсера посадили нашего Командующего на короткой стороне стола, рядом с ним посадили Миру, сзади нее стоял адъютант крейсера. Он хорошо мог услышать распоряжения своего командира, но и негромко переговариваться с Мирой, хотя она почти все время помогала поддерживать оживленную беседу Командующего с командиром крейсера. Перед каждым сидящим за столом, сервированным на английский великосветский манер, было множество приборов: различных вилок, ножей, ложек, дополненных различной формы рюмками, стаканами. Ей стало ясно, что каждый из столовых приборов имеет свое назначение только для определенных блюд.

Пока все присутствующие рассаживались у стола, адъютант рассказывал Мире, что, так как она является единственной женщиной за общим столом, то из предложенного меню, каждое блюдо и последовательность их подачи на стол будет заказывать она. Что и как заказывать он ей будет подсказывать. Действительно, вскоре появились официанты и вручили Мире для изучения меню. Пока официант ушел, адъютант, быстро взглянув в него, пронумеровал последовательность блюд. При оживленной беседе за столом, никто не заметил, как он оказывал ей помощь.

Как Мира рассказывала, после этого ей стало наполовину легче. Но предстояло следующее испытание, нужно было соответственно каждому блюду, подаваемому на стол, взять нужный столовый прибор, предназначенный к этому блюду. Все это адъютант ей незаметно подсказывал, и обед прошел очень хорошо, непринужденно, весело.

Во многом этому способствовал очень добрый, отзывчивый адъютант крейсера Кения и очень сообразительная, умная, с большим самообладанием Мира Фрейд.

Конечно, для нее, в положении, в какое она попала совершенно неожиданно, это была очень напряженная, нервная обстановка, и она с честью выдержала это испытание. Когда в нашей беседе я спросил у нее:

— Мира, что же там вкусенькое подавали?

Она весело рассмеялась, и чистосердечно призналась:

— Ты знаешь, я так волновалась, что и не запомнила, что ела. Хорошо помню, что за меня было много тостов, я имела полный успех!

Всех знатоков и почитателей английских этикетов она поразила своими знаниями в их соблюдении. Тут еще нужно отметить, что каким ножом, вилок, и как она начинала есть какое-либо блюдо, таким же ножом, вилок и в соответствующем порядке и приемами ели, сидящие за столом.

После обеда, все присутствующие довольные, улыбаясь, перешли вновь в курительную комнату. Вновь беседы, дружественный обмен мнений, шутки.

Вот и наступил момент прощания. На палубе был выстроен личный состав крейсера и 151-го крыла. Пока наш Командующий был на крейсере, был поднят флаг Советского Союза и Военно-морского флота страны.

Мира рассказывала, что наш Командующий очень понравился офицерам крейсера и его командиру. Перед отбытием с корабля, с ним рукопожатием попрощались офицеры крыла и старшие офицеры крейсера. С истинным восхищением смотрели они на него, пока он спускался по трапу к поданному катеру адмирала Головки.

Перед покиданием крейсера, командир крейсера сказал Мире, что, хотя на английских военных кораблях женщинам бывать нежелательно, но перед походом крейсера в Англию, они надеются, что посещение их крейсера такой очаровательной женщиной, должно им принести счастье и удачу, благополучное возвращение.

На память он ей преподнес герб английского королевства с изо-

бражением золоченого льва, стоящего на задних лапах, и две пары женских чулок паутинок в целлофановых конвертах, бывших в те годы у нас еще неизвестными. Ох уж эти английские офицеры моряки! Женщин на корабли не пускали, а чулки дамские на корабле имели, и наверно не одну пару в запасе, как боеприпасы.

Накануне убытия домой в Англию, когда личный состав крыла узнал, что они вскоре убывают домой, от рядовых до командиров авиаэскадрилий, развернули активную деятельность в приобретении у нас сувениров. Просили всё: звездочки, якоря, пуговицы военные со звездами и якорями. Это было вполне объяснимо, так как быть соратником в борьбе против общего врага совместно с Красной Армией был факт необыкновенный, исторический. Им хотелось, что-нибудь иметь у себя на память, показать своим родным, близким друзьям.

Конечно, многих завладевших красными звездами, мы предупреждали чтобы в Англии не посчитали это нашей коммунистической пропагандой. Они только отмахивались от возможных последствий политического характера и слезно просили дать им побольше советских сувениров. В отношении красных звезд, они уверяли нас, что на одежде английских военных служащих их носить не будут, но, когда демобилизуются, оденутся в гражданскую одежду, они их будут носить обязательно, и с большой гордостью. Так как этот вид сувениров пользовался наибольшим спросом, то наши интенданты снабдили ими всех желающих из 151-го Крыла.

Много лет прошло с тех пор. Где они теперь, наши многоуважаемые английские боевые товарищи по оружию в Советском Заполярье!

Разные социальные системы, разное воспитание и отношение ко многим жизненным понятиям, а люди ведь смогли объединиться в общей борьбе против одной общей беды, несмотря на все эти различия!

И дружили, и прикрывали в воздушных боях друг другу спины, чтобы враг не нанес смертельный удар, и расстались по-хорошему, по-человечески,

Я твердо уверен, что ни мы, ни англичане, которые тогда были

с нами, кто еще остался живым, не могут не вспомнить наше боевое содружество, товарищество как приятное, светлое, запоминающееся на всю жизнь.

В общих наших современных усилиях, сплетаются те же события, которые характерны перед войной, поэтому необходимы все наши совместные усилия, чтобы использовать все средства борьбы за мир, противодействовать против реальной угрозы развязывания ядерной войны.

Глава седьмая

ПОМОЩЬ СОЮЗНИКОВ

Союзники наши убыли, а полученная материальная часть 151-го крыла: самолеты, наземное оборудование, необходимо было основательно освоить нашему летному и инженерно-техническому составам, полностью став их хозяевами и ответственными за их боевую готовность.

Особенно тяжелая забота легла на плечи инженерно-технического состава. Дело в том, что, когда 151-е крыло базировалось на нашем аэродроме, они постоянно поддерживали радиосвязь с Лондоном. Многие, из того, что им было необходимо для поддержания максимально возможного количества самолетов в боевом состоянии, они запрашивали в Лондоне из соответствующих органов снабжения Британских ВВС.

Периодически, из Лондона к нам в Губу Грязную, на морской аэродром 118 АП прилетали морские транспортные самолеты типа “Каталина”. Перелет их происходил вдали от северных берегов Норвегии, вне радиуса полета истребителей противника, в зонах, не достигаемых другими типами самолетов. Перелет выполнялся без посадки, в течение 11-12 часов, все время над морскими просторами Северного, Норвежского и Баренцева, морей.



Морские транспортные самолеты типа Каталина

Самолет обладал большой грузоподъемностью. Он привозил много необходимых деталей, узлов, агрегатов, приборов, комплектующих изделий для радио-, электро- и осветительного оборудования. Мы такой возможности не имели. Запасов на складе, что нам достались от 151-го крыла, хватило бы ненадолго в условиях мирного времени, но самолеты участвовали ежедневно в воздушных боях, в результате которых бывали повреждения не только самолета, рулей управления, но и его «начинки», расположенной в кабине или в фюзеляже.

Для быстреего ввода в строй самолета, поврежденного в бою, необходима была замена поврежденного оборудования на исправное, которое находилось в запасном резерве и который вскоре иссяк.

Нам, старшим инженерам ВВС, необходимо было срочно, учитывая возможности наших ремонтных органов, научиться ремонтировать английскую материальную часть в своих ремонтных органах.

Даже вынужденный ремонт может быть успешнее, если в процессе разборки, например, агрегата двигателя, можно определить изношенные части, поврежденные детали и своевременно их заменить новыми. А если необходимой детали нет, необходимо тогда восстановить изношенную деталь до требуемых раз-

меров, требуемого качества. Но этого еще было мало, нужно еще уметь правильно собрать, отрегулировать и проверить на соответствие техническим требованиям, условиям, необходимо было иметь соответствующие проверочные установки, стенды!

Все это было для нас не простым делом. Я уже ранее упоминал случай с ремонтом 3-х лопастного деревянного воздушного винта производства английской фирмы Ротол, с которым отлично справились специалисты окружных авиамастерских ВВС СФ, руководимых майором-инженером т. Комаровым и Главным инженером мастерских майором-инженером т. Козловым. Подобное положение складывалось теперь уже с агрегатами, деталями, и оборудованием всего самолета.

Не менее трудным был ремонт двигателей самолета Харрикейн, изготовленных английской фирмой Роллс-Ройс, у которых моторный ресурс становился с каждым вылетом все меньше и меньше.

С большой гордостью за наших специалистов, за нашу советскую авиационную техническую школу, которую мы тогда представляли, могу отметить, что со всеми этими сложнейшими задачами мы справились на отлично! Мы не только научились ремонтировать всю материальную часть самолетов Харрикейн, но даже придавать им новое качество, например, в отношении вооружения самолета.

Вам известно, с предыдущих строк моего рассказа о том, что на самолетах Харрикейн были установлены 12 малокалиберных пулеметов калибром 7,62 мм. Даже в те годы это вооружение считалось устаревшим. Самолеты противника, да и наши самолеты, имели довольно эффективную для того времени, броневую защиту, и попадание в них очередей из пулеметов калибра 7,62 мм было безопасным для брони, как горох о стенку. Учитывая это, для повышения эффективности огневых средств самолета Харрикейн, мы решили вооружить его реактивным оружием РС - по четыре ствола на каждом крыле.

Таким образом, теперь английские устаревшие истребители Харрикейн, которые нам передали наши союзники – англичане, приобрел грозное, очень эффективное оружие, калибром уже 82 мм. С учетом веса снарядов, пришлось уменьшить до шести ко-

личество пулеметов, с их боезапасом. После изменения вооружения самолетов Харрикейн в 72 АП, они вскоре совершили налет на аэродром противника Лоустари, расположенный на территории Финляндии и где базировались его истребители. Там они применили установленные реактивные снаряды РС, штурмуя самолеты, находившиеся на стоянках, аэродромную автомобильную технику и даже аэродромные постройки. Эффект удара был невероятным. Реактивные снаряды произвели настолько разрушительное действие, что длительное время с этого аэродрома самолеты противника взлетать не могли.

Необходимо отметить, что самолетное реактивное оружие в те годы еще нигде в мире не применялось: ни в капиталистических странах, ни в фашистской авиации. Поэтому, долгое время фашистское командование недоумевало, — что за оружие было применено советскими штурмующими самолетами?

Очевидно, по каналам вышестоящего Командования, об успешной инициативе наших инженеров ВВС СФ в отношении перевооружения самолетов Харрикейн реактивным оружием стало известно нашим союзникам.

Несколько лет спустя нам стало известно, что им даже передали чертежи этого оружия. Конечно, эта деталь показывала, что, хотя для выполнения нашего союзнического обязательства делать это мы были не обязаны, но желание некоторых наших начальников жить с капиталистическим миром в таких вопросах по принципу “душа нараспашку” никак себя не оправдывала.

Приблизительно через 3-4 месяца после убийства от нас 151-го Крыла, у нас, около въезда на аэродром Большая Ваенга появилась как-то группа военных моряков английского военно-морского флота, желавших посмотреть, как мы, русские, установили на английских самолетах реактивные снаряды!

Естественно возник вопрос — откуда им об этом стало известно? Перед нами были не авиационные специалисты, а моряки. Значит, это было не простое любопытство, а специальное задание свыше. В осмотре дооборудованных самолетов Харрикейн им, конечно, было категорически отказано и, так сказать, любопытным, пришлось вернуться на свои корабли ни с чем.

Нас тогда удивило, что военный корабль англичан пришвартовался в Нижней Ваенге. Они до этого случая и после этого, сюда не заходили. Они, в основном, отставались после сопровождения кораблей конвоя транспортов в главной военно-морской базе Северного Флота — Полярном, где заправлялись топливом, или иногда заходили в порт Мурманска. Эта история оставила у нас неприятный осадок. Кто информировал англичан о произведенной по нашей инициативе доработке самолета Харрикейн?

При последующих посещениях военными английскими кораблями наших мест, любопытных посмотреть на реактивное оружие, установленное на самолеты Харрикейн, набирались целые группы.

На аэродром их не допускали. Делалось это вежливо, придумывали различные причины. Нам еще не хватало, чтобы в часы напряженной боевой работы частей, дислоцированных на этом аэродроме, налетов на аэродром вражеской авиации, на стоянках самолетов болтались незнакомые нам люди в форме военно-морского флота Англии.

Фашистские легчики в Заполярье вскоре ощутили эффективность действия этого оружия. Снаряды не всегда, а вернее, редко имели прямое попадание в самолет противника, но, имея дистанционный взрыватель, снаряд мог взрываться в воздухе, не соприкасаясь с целью. Эффект взрыва РС-82 был очень велик и, визуально, при этом образовывался значительный огненный шар с выделением черного дыма, и боевым воздействием массы стальных осколков, легко пронизывающих самолет.

У любого легчика, оказавшегося рядом с таким местом взрыва, нервы не выдерживали, и, если самолет случайно оказывался не сбитым, мгновенно покидал поле воздушного боя в зоне разрывного действия реактивных снарядов РС-82.

Наибольший эффект применения реактивных снарядов, установленных на самолетах Харрикейн и на самолетах советского производства, был при боевых операциях штурмовки вражеских аэродромов, автоколонн, по пехотным и механизированным частям, особенно когда они находились на аэродромах, на марше, а также по кораблям противника.

Все же применение на самолете реактивных снарядов имело и свое отрицательное значение. Снаряды крепились под крылом самолета. Каждый из них имел значительное лобовое сопротивление встречному воздушному потоку, уменьшая этим скорость полета самолета. А когда этих снарядов было несколько, то это, соответственно, значительно снижало скорость полета самолета, — основного качества, которое крайне необходимо для военного самолета, особенно для истребителя. Правда, после пуска летчиком реактивных снарядов по целям дополнительное лобовое сопротивление, которое они создавали, исчезало, и скорость самолета восстанавливалась почти полностью, восстанавливалась и маневренность самолета. Тем не менее, всегда было целесообразно с учетом явной выгоды для данного типа самолета решать вопрос об установке снарядов РС. Все решалось характером выполнения задания и типом самолета, вернее имеющимся на самолете оружием. Почти все наши самолеты имели устройства, позволяющие очень быстро устанавливать на них, соответственно с заданием, реактивное оружие.

Руководящий состав ВВС СФ заранее знал, что после убийства личного состава англичан обратно в Англию, оставшиеся после боевых действий 151-го крыла самолеты Харрикейн будут переданы ВВС СФ. Передавать эти самолеты 72-му смешанному авиаполку было нецелесообразно, так как он имел большую разнотипность самолетов, да и численность личного состава была бы большой, трудно управляемой, не гибкой. Исходя из этих соображений, было предварительно решено создать новый для ВВС СФ истребительный авиационный полк, который позже стал именоваться 78-й истребительный авиационный полк (ИАП).

В его состав были переведены часть летчиков, инженерного и технического составов из 72 полка, и доукомплектован молодым пополнением из летных и технических училищ страны и с других флотов.

Молодому, вновь созданному истребительному полку со стороны Штаба ВВС СФ, старших инженеров ВВС, летной инспекции, было уделено очень много внимания, чтобы полк имел достаточную боевую готовность. Необходимо было, чтобы полк срочно провел максимально возможную летно-техническую подготовку. Летчики должны были полностью освоить самолет - пилотиро-

вание, стрельбу в воздухе, групповую слетанность. Инженеры, техники, мотористы и механики по специальностям — изучить самолет, уметь производить подготовку самолета к вылету, выполнять послеполетные осмотры и устранять возникшие после воздушного боя неисправности или повреждения. В условиях каждодневных, непрерывных взаимодействий с противником на нашем основном аэродроме, выполнять эти работы было нелегко, но они выполнялись своевременно.

В конце декабря 1941-го года железнодорожным транспортом на аэродром Большая Ваенга поступили 15 самолетов Харрикейн в разобранном виде, которые прибыли в Архангельский порт на транспоргах союзников.

А в Мурманский порт, первые корабли каравана зашли только 12-го января 1942 г. Изменение порта назначения прибытия караванов произошло из-за того, что ледовая обстановка в Белом море уже препятствовала продвижению кораблей, в море образовались сплошные ледяные поля, непреодолимые для кораблей каравана.

Если самолеты, полученные от 151-го Крыла, были собраны английскими инженерами и техниками, хорошо знавших эти самолеты, то нам предстояло их собирать, не имея достаточного опыта в этих работах.

Но основы конструкций самолетов, в общем, интернациональны, хотя каждый тип самолета имеет свои специфические особенности, присущие только данному типу самолета.

Во всяком случае, полученные самолеты были нами собраны грамотно, надежно, тщательно проверены, а двигатели и воздушные винты можно было проверить на земле.

Однако облет собранных самолетов, поступивших к нам через Архангельск, необходимо было категорически запретить. При их осмотрах нами было обнаружено необыкновенное конструктивное выполнение на самолетах масляной и водяной систем охлаждения двигателей Мерлин XX (RM 3SM) фирмы Роллс-Ройс. Эти системы были выполнены с удлиненными размерами трубопроводов, с максимально увеличенными площадями водо- и маслорадиаторов.

Мы начали анализировать причину такого выполнения этих систем. Всегда все имеет основание, и здесь было необходимо это понять.

Самолеты 151-го Крыла не имели таких систем. Растянутые системы охлаждения в изготовлении были намного сложнее, да и эксплуатировать их не проще. Насколько нам было известно, фирма без особого смысла на это бы не пошла. Ответ на наш вопрос решили искать в имеющихся у нас технических описаниях самолета, и обнаружили, что изменения эти выполнены для самолетов, предназначенных для полетов в условиях Африки!

Вот это да! К нам в Заполярье наши английские союзники прислали самолеты, сконструированные и изготовленные для Африки! Кто дал указания передать нам на Север самолеты для Африки, мы не знали. Ошибкой это было или выполнено преднамеренно, мы не знали, но мы знали, что в Англии было немало деятелей, желающих нам навредить!

Инженерам ВВС СФ, авиамастерских и полков пришлось ломать голову, что предпринять, чтобы даже эти самолеты применить у нас в Заполярье. Не могли же мы отправить эти самолеты обратно! В те дни для ВВС был дорог каждый самолет. Все эти самолеты необходимо было поднять в воздух, а как это сделать и каким образом? Нужно было крепко подумать!

Единственно было ясно, что делать — максимально укоротить все системы охлаждения. Ведь даже карбюраторы бензосистем питания двигателя топливом имели дроссельные двустенные заслонки, через которые работала масляная система. В условиях низких температур в период зимней эксплуатации масло должно было замерзнуть, и расширяясь порвало бы заслонки, а без карбюратора топливная система не работает.

Очень хорошо, что вовремя это заметили наши специалисты, и не наступила еще пора сильных морозов, так как при транспортировании самолеты были с неполностью слитым маслом.

Была выполнена огромная срочная работа — ставить заглушки, и масло шунтировать, т. е. пускать его мимо карбюраторов. Также было внесено много изменений в систему водяного охлаждения двигателей.

Мы должны были воевать на этих самолетах, а нам пришлось почти месяц круглосуточно доводить их до состояния пригодности к полетам в условиях Заполярья. Кому это было на руку? Только врагам!

Ничего, преодолели и эту недружественную подножку нашего английского “союзника”, которого мы не знали в лицо. Все эти самолеты мы всё же довели до возможности применения их в наших северных условиях, и наносить ощутимые удары по самолетам и кораблям противника.

Командующий ВВС СФ генерал А. А. Кузнецов рассказывал нам, офицерам Штаба ВВС и службам, подчиненным ему непосредственно, о стратегических планах фашистского командования относительно роли Мурманского порта, через который поступало уже значительное количество военного имущества: вооружение, медикаменты, оборудование для полевых госпиталей и продукты питания.

Вражеское командование с нарастающими усилиями, введением дополнительных сил кораблей, подводных лодок, самолетов пыталось срывать поставки транспортом союзников грузов всеми располагаемыми ими средствами на море, на земле и в воздухе. На земле у врага ничего не получалось. Его прочно заперли на левом берегу реки Западная Лица. Углубившись на советскую территорию на 25-30 км, он больше не смог сделать на восток ни одного шага.

Значительно уступая врагу в количестве самолетов, наши летчики имели задачу — парализовать активную деятельность бомбардировочной авиации противника и эта задача, в большинстве случаев, успешно решалась нашими летчиками истребителями.

По накопленному опыту проведения воздушных боев наши истребители показали, что они и в малом числе успешно били врага в воздухе, нисколько не уступая им в военном мастерстве.

Не зря командующий 5-м фашистским воздушным флотом, действовавшим в Заполярье, генерал Штумпф, в своем приказе, признал опасность вступления в воздушный бой немецких летчиков, вследствие высокого мастерства и мужества североморских советских летчиков. Он требовал не вступать с советскими

истребителями в воздушные бои, не имея значительного численного превосходства. На допросах сбитых фашистских летчиков, я неоднократно слышал их заявления, что в Заполярье у нас летают на истребителях только выдающиеся летчики, асы, которых у них здесь очень мало. Поэтому они боятся вступать в воздушные бои при равных количествах самолетов с обеих сторон, предпочитая полеты парой, и атаковать наши одиночные самолеты, внезапно вылетая из-за сопки.

Напряженность проведенных воздушных боев нарастала. Так, например, в августе 1941 г. в районе Кольского залива было зафиксировано 1770 прилетов вражеских самолетов. В июне 1942 г. их уже было 2895. Только в 1941 г. на город и порт Мурманск вражеская авиация налетала 125 раз (Арх. ВМФ д.17883 л.188, д.33238 л.8).

Основную тяжесть борьбы с воздушными налетами противника на прибрежных и морских просторах вынесла истребительная авиация Северного флота. Совместно с ней порт Мурманск и район Архангельска прикрывали 104-я и 122-я истребительные авиадивизии ПВО Карельского фронта.

Архангельск неоднократно подвергался налетам бомбардировочной авиации противника с аэродромов Финляндии.

В летний период 1941 г. фашистская авиация пыталась разрушить не только порт, но и город Архангельск, как узел интенсивной разгрузки судов караванов союзников. Так 28 августа была совершена попытка налета на город группой самолетов Ю-88 в количестве 18 штук.

Город отстояли истребители ПВО Карельского фронта. Авиация Северного флота в том районе истребителей не имела, и задачи ПВО решались только силами истребителей ВВС Карельского фронта.

В летний период продолжались неоднократные попытки противника уничтожить город Архангельск, но истребители и зенитные батареи противовоздушной обороны фронта, героически сражаясь за город отстояли его от уничтожения. В зимний период, когда полностью замерзло Белое море, и замирала деятельность порта, фашистская авиация над городом не появлялась. Объяснить это было просто. В налетах на город у них была

цель — помешать работе по разгрузке конвойных транспортов, потопить их непосредственно у пирса разгрузки, пустить на дно привезенный груз. Как правило, эти попытки заканчивались значительными потерями налетавших бомбардировщиков. Зимой эти возможные потери себя не оправдывали, так как в порту не было союзнических транспортов.

Необходимо отметить, что морское сообщение вдоль северного побережья Норвегии имело огромное значение не только для прохода караванов наших союзников, чему немецко-фашистское командование придавало большое внимание и прикладывало большие усилия для его нарушения. Оно было важным и для военной промышленности фашистского рейха, так как через порт Нарвик она получала шведскую железную руду. В свою очередь, Советское Командование силами подводного и надводного флота, ВВС флота и береговых батарей эффективно уничтожали корабли противника с грузом руды.

Несколько позже, с началом полярных ночей, враг значительно повысил интенсивность своих транспортных перевозок. Ночные условия, конечно усложнили действие самолетов, надводных и подводных кораблей, но личный состав вооруженных сил Северного флота отлично освоил суровые северные заполярные условия и научился обнаруживать врага даже в условиях скрытных переходов под покровом полярной ночи, и врагу редко удавалось уйти безнаказанно от сил возмездия.

18-го января 1942 г. Приказом Народного Комиссара Военно-морского Флота СССР 72-й Краснознаменный смешанный авиационный полк был преобразован во 2-й Гвардейский авиационный полк. К всеобщему удовлетворению, командиром полка был назначен, уже подполковник, Борис Феоктистович Сафонов!

Проявив исключительные профессиональные качества летчика-истребителя, организатора и командира в воздушных боях, обладая такими личными качествами как: честность, самоотверженность и скромность, за шесть месяцев войны он вырос от старшего лейтенанта до подполковника, от командира эскадрильи до командира гвардейского авиаполка!

То, что в мирных условиях накапливалась изо дня в день, вроде незаметно, в командире проявилось в войну, проявилось и за-

сверкало во всем своем многообразии, когда этого потребовали условия ожесточенных, беспощадных боев с немецко-фашистскими агрессорами.

Необходимо отметить массовый героизм всего летного состава 72-го авиаполка, самоотверженность инженерного, технического составов, авиамехаников всех специальностей, заслуживших только за шесть месяцев с начала войны право на награждение полка орденом Красного Знамени и звание гвардейского! Таких полков в те годы в Вооруженных силах страны было еще сравнительно мало.

Бесперывные, ежедневные воздушные бои продолжались уже в условиях темных полярных ночей. За первые 5 месяцев войны, сбив в воздушных боях 152 самолета противника, ВВС СФ потеряли в воздушных боях 72 самолета. Для численного состава ВВС флота, имевшего в начале войны всего 116 самолетов, это были очень большие потери.

Только через пять месяцев с начала войны (1 октября 1941 г.) был подписан первый протокол с США и Великобританией о поставке Советскому Союзу по «ленд-лизу» военных грузов.

Если английские союзники передали ВВС Северного флота самолеты-истребители Харрикейн устаревшего типа через 151-е крыло, то от США в 1941-м году по Северному морскому пути в порты Архангельска и Мурманска к нам не поступило ни одно го самолета. Они обязались оказать нам значительную помощь в выделении боевых самолетов, но не торопились это выполнять. Конечно, они были заинтересованы, чтобы передать боевые самолеты в первую очередь ВВС СФ, которые прикрывали с воздуха караваны транспортов, следующих в порт Мурманска, хотя распределение поступавших караванами самолетов в вооруженных силах Красной Армии было не в их компетенции.

Авиация ВВС СФ эффективно прикрывала транспорты конвоев до тех пор, пока их численный состав был достаточен для выполнения этих задач, однако эти задачи уже не могли полностью решаться, когда количество самолетов, в связи с потерями в боях, сократилось. Необходимо было не только поддержать эффективность ударов по противнику, но и значительно ее увеличить.

Наконец, в мае 1942 года, ВВС СФ получили первые американские истребители Китти-Хаук – 24 самолета, в сентябре – 3 английских истребителя-разведчика Спитфайер, в октябре месяце – 12 самолетов-истребителей Белл Аэрокобра (Арх. ВМФ ф.20 д.6131 и.с. л.132).



Супермарин Спитфайр (англ. Supermarine Spitfire) – британский истребитель времён Второй мировой войны. Различные модификации использовались в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, высотного истребителя, истребителя-бомбардировщика и самолёта-разведчика

Кроме того, с авианосца, на аэродром Большая Ваенга прилетел бомбардировочный полк английских ВВС на самолетах Хэмпден – 20шт. Этот полк так же, как и ранее 151-е крыло, имел свои летные экипажи, техников по обслуживанию этих самолетов. С нашего аэродрома они сделали два совершенно безуспешных вылета на базы противника, а потом передали самолеты ВВС СФ, и отбыли к себе в Англию морским транспортом.

Командование Военно-морского флота СССР, учитывая приобретение Северным морским путем стратегического значения,



Кёртисс Р-40 Уорхоук Томохоук (Киттихоук)



Белл Р-39 Аэрокобра



Хендли Пейдж HP.52 Хэмпден

оказало в этот же год существенную помощь ВВС СФ, направив в распоряжение Командующего ВВС флота в июле 1942 г. Особую Морскую Авиационную Группу (ОМАГ) под Командованием генерал-майора Н.Т. Петрухина, в составе трех истребительных полков (13, 20 и 255), трех бомбардировочных полков (28, 29 и 221) и 32-го минно-торпедного полка.

На вооружении ОМАГ были самолеты только отечественного производства: Пе-2, Пе-3, ДБ-3Ф (Ил-4), Як-1, ЛАГГ-3 (Арх. ВМФ ф.20 д.33258 и. с. л.1).

После прилета ОМАГ численность ВВС СФ значительно увеличилась, соответственно возросла ударная сила ВВС флота.

На ВВС СФ обнаружилась необходимость убрать часть самолетов истребителей И-15бис, И-153, И-16 из численного состава 2-го гвардейского истребительного полка и, частично уменьшив количество самолетов 78-го истребительного полка, организовать новый истребительный 27-й авиаполк. Во 2-м Гвардейском истребительном полку, на базе поступивших в полк из ВВС Балтийского флота в сентябре 1941-го года 3-х самолетов ДБ-3Ф и 6-ти самолетов ДБ-3Ф, полученных в марте 1942 г., была создана 3-я авиационная эскадрилья (АЭ) торпедоносцев низкого торпедометания. Необходимо отметить, что эти самолеты были одновременно и отличными бомбардировщиками среднего радиуса действия. У нас, в морской авиации, они были незаменимыми отечественными торпедоносцами.

После передачи англичанами ВВС СФ двадцати самолетов Хэмден, сложилась необходимость создания нового минно-торпедного полка. Все приведенные меры по увеличению численности состава частей и самолетов ВВС флота имели одну цель – резко повысить ударную силу флота.

Арктический морской путь связи с союзниками приобрел стратегическое значение.

Это понял и противник, в свою очередь также увеличивший не только численный состав авиации, но и количество надводных и подводных кораблей.

Глава восьмая

ВОЕННЫЙ СОЮЗНИК - ЭТО ЕЩЕ НЕ ДРУГ

К большому сожалению, кроме обеспечения напряженных воздушных боев вылетами самолетов, поступающие на вооружение ВВС СФ самолеты от наших союзников во многих случаях не удовлетворяли возросшим требованиям к их тактико-техническим данным для успешного применения в боях. У нашего врага, обладавшего мощной, широко развитой производственной базой для изготовления самолетов, использующей промышленность почти всей оккупированной им Европы, постоянно работали конструкторские бюро над совершенствованием выпускаемых самолетов. Новые модели их самолетов оснащались более мощными авиационными двигателями, увеличивалась их скорость, улучшались их аэродинамические качества, увеличивалась эффективность устанавливаемого на них стрелково-пушечного вооружения.

Необходимо отметить, что к началу военных действий против нашей Родины, авиационная промышленность Германии выпускала несколько основных типов боевых самолетов. Это были:

Мессerschмитт Вf.109 (нем. **Messerschmitt Вf.109**), в популярной литературе часто называется **Me-109** — немецкий одномоторный самолет, стоявший на вооружении люфтваффе перед и во время



Мессершмитт Me-109 (Bf109)

Второй мировой войны. Использовался в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, высотного истребителя, истребителя-бомбардировщика, самолёта-разведчика. По количеству произведенных (по состоянию на апрель 1945 года) машин 33984 шт. является самым массовым самолётом-истребителем в истории.

Фокке-Вульф Fw 190 «Сорокопут» (нем. **Focke-Wulf Fw 190 «Wurger»**), одномоторный самолет, стоявший на оружии люфт-



Фокке-Вульф Fw 190

ваффе во время Второй мировой войны. Fw 190 успешно использовался в различных амплуа, в частности в роли высотного перехватчика (в особенности Fw 190 D), эскортного истребителя, штурмовика, ночного истребителя. Всего с 1941 по 1945 год было произведено свыше 20 тысяч самолётов.



Юнкерс Ю-87 «Штука»

Юнкерс Ю-87 (Junkers Ju 87, немецкое название «Штука», от немецкого Sturzkampfflugzeug — пикирующий боевой самолёт) — немецкий одномоторный двухместный (пилот и задний стрелок) пикирующий бомбардировщик и штурмовик. Один из самых известных символов немецкого блицкрига из-за своих стремительных и эффективных бомбовых атак в пикировании, сопровождающихся деморализующим противника воем встроенной сирены. Строился до августа 1944 года, общий выпуск составил около 6000 машин.

Юнкерс Ю-88 (Junkers Ju 88) — многоцелевой немецкий самолет времен Второй мировой войны. Использовался как бомбардировщик, пикирующий бомбардировщик, разведчик, торпедоносец и как часть летающей бомбы в проекте Mistel.



*Юнкерс Ju 88 — многоцелевой самолёт люфтваффе
времен Второй мировой войны*

Heinkel He 111 — средний двухмоторный бомбардировщик, один из основных бомбардировщиков люфтваффе (выпускался во множестве модификаций, в том числе торпедоносцы и штурмовики). Было построено около 6500 машин.



Heinkel He 111 — средний двухмоторный бомбардировщик

Мессершмитт Вф.110 (Messerschmitt Bf.110) – двухмоторный тяжелый стратегический истребитель (Zerstörer). Из-за неспособности использования по прямому назначению был переквалифицирован в истребитель-бомбардировщик и ночной истребитель.



Мессершмитт Вф.110

В первые два года войны, имея подавляющее количество самолетов по сравнению с нашей авиацией, особенно в истребителях, фашистская авиация, почти беспрепятственно бомбила наши объекты днем и ночью. И только к концу 1942-го года, когда эвакуированные вглубь страны заводы нашей авиапромышленности стали в нарастающем количестве выпускать превосходные советские истребители Яковлева, Лавочкина, когда расхваленные врагом Ю-88, Ю-87 стали сотнями сбиваться нашими летчиками, фашистское командование осознало необходимость срочно улучшать тактико-технические данные своих самолетов.

Возможностей улучшить данные бомбардировщиков Ю-88 в кратчайшее время у врага не было, на это нужны были годы, которыми он не располагал, а вот в отношении истребителей, кое-что он сделать смог.

В фашистской авиации, к началу войны с Советским Союзом, основным самолетом истребителем был Ме-109, который был принят и распространен в Германии еще в 1937 г. В 1939 г. была выполнена его модернизация, появился истребитель Ме-109Е, участвовавший во встречных боях с советскими, и переданными

нам союзниками, самолетами истребителями. Не стояли на месте и наши авиаконструкторы и американские.

Соотношение потерь ВВС и Германии (тыс. ш)

	1941	1942	1943	1944
Общие потери ВВС СССР	21,2	14,7	26,7	30,5
Общие потери ВВС Германии	2,2	4,35	3,94	4,5
Соотношение	9,6:1	3,4:1	6,8:1	6,7:1
Боевые потери ВВС СССР	10,6	9,1	11,7	10,4
Боевые потери ВВС Германии	10,6	2,3	2,2	2,7
Соотношение	9:1	3,9:1	5,3:1	3,8:1

Когда фашистские конструкторы создали новую модернизацию “мессера” – Me-109F, он появился в воздухе у нас, в Заполярье. Основное его отличие от Me-109E – более совершенные аэродинамические формы планера самолета, более мощный мотор, улучшивший его тактико-технические данные, а также было установлено более мощное вооружение.

В полете он производил хорошее впечатление. В воздушных боях, особенно в вертикальных маневрах, он был особенно хорош, но по горизонтальным маневрам он проигрывал нашим Якам, Лаггам и американской Аэрокобре.

Дело в том, что возросшие скорость и масса истребителя Me-109F значительно увеличили радиус его разворота. Когда он заходил в атаку, наши истребители успешно отворачивали от него и быстро уходили из зоны обстрела его оружия. Очевидно, эти отрицательные стороны, которые приобрел истребитель Me-109F, стали известны немецко-фашистским авиаконструкторам, и последовали несколько очередных модификаций этого самолета. Конечно, каждая из них чего-то достигала. В конце августа 1942 г. в воздушных боях над нашими обширными фронтами появились истребители ME-109G, потом Me-109G2, ..., ME-109G-6.

Однако, каждое улучшение увеличивало его вес, а этим он приобретал большую инерционность, имел больший радиус разворота. Таким образом, он в результате серии модернизаций приобрел качества летевшего бревна. Легкий, исключительно маневренный истребитель Me-109, имевший полетный вес около

2,5 тонны, в результате модификаций вырос в своей массе до 3,5 тонн, и резко потерял свою маневренность, и били его наши Яки и Лагги по всем статьям!

Лучшим бомбардировщиком, выпускаемым фашистской авиационной промышленностью был многоцелевой самолет Ю-88. В свое время, этот тип бомбардировщика был действительно удачным самолетом в своем назначении. Однако, с появлением уже в военное время в составе ВВС Красной Армии новых самолетов Ту-2, конструкции А. Н. Туполева и имевшихся у нас самолетов ДБ-3ф (Ил-4) конструкции С. В. Ильюшина, он стал проигрывать им и в скорости, и в маневренности.

Так, в течение 4-х лет войны с немецко-фашистскими захватчиками, наша авиация не только превзошла фашистскую по тактико-техническим данным, по оперативно-тактическому использованию, по количеству выпущенных самолетов, но и по захвату господства в воздухе, которое во многом предрешило победоносное завершение войны.

Нельзя никак преуменьшить огромное значение нашей авиации в период Великой Отечественной войны, при полном признании значимости всех остальных родов войск, входивших в состав Красной Армии.

Наши союзники поставляли нам самолеты устаревших типов, которые не прошли стадию модернизации в соответствии с новыми требованиями успешного проведения воздушного боя.

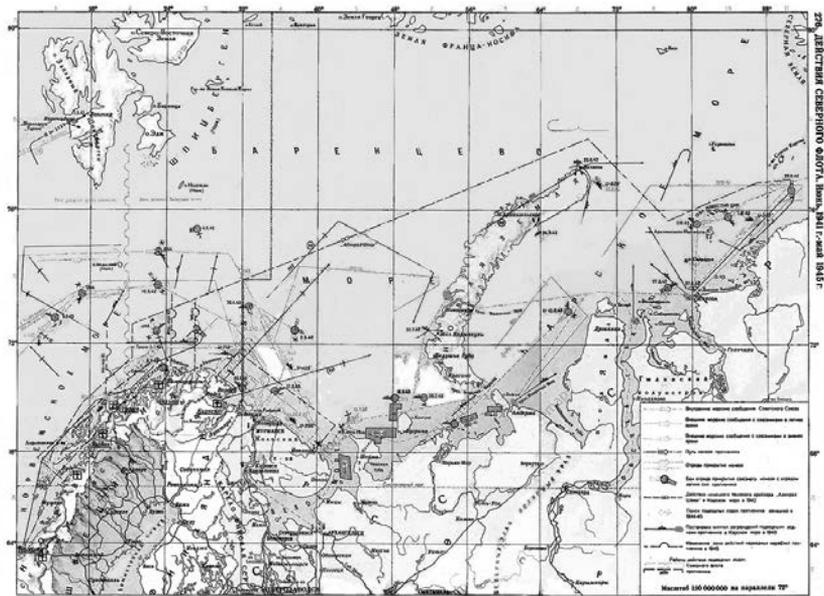
Нашим летчикам приходилось воевать на этих самолетах из-за отсутствия в то время лучших. Конечно было очень горько иметь неравные возможности с противником при ведении воздушных боев на самолетах, уступающих самолетам противника в скорости, высотности и вооружении.

Наши инженеры находились в постоянных поисках, как повысить эффективность боевого применения получаемых иностранных самолетов.

Инженеры Штаба ВВС, полков, были не в состоянии увеличить, например, мощности двигателей у этих самолетов. Да такие задачи перед нами и не ставились. Мы видели более реально осуществимые пути, практически осуществимые меры, хотя для этого необходимо было приложить очень много изобретательности, творчества и усилий. Это необходимо было делать и мы, ин-

женеры, техники и авиамеханики всех специальностей вложили в это много сил.

Особенность театра военных действий в Баренцевом море была связана с охраной с воздуха транспортных судов союзников от налетов вражеской торпедоносной и бомбардировочной авиации противника. Но мы не имели самолетов с большим радиусом действия, чтобы можно было прикрывать эти корабли далеко от берега.



Театр военных действий Северного фронта

В зависимости от времени года маршруты движения караванов менялась. В летний период года караваны союзников старались двигаться вблизи кромки полярных льдов, чтобы находиться вне радиуса действия авиации противника. Зимой ледяные поля опускались значительно южнее и кроме атак подводных лодок противника, корабли караванов подвергались ударам его авиации.

Самолеты, которые мы получали от союзников, имели сравнительно малый запас горючего, это снижало радиус их действия и, соответственно, ограничивало их применение для охраны

кораблей в Баренцевом море. Зенитная оборона охраняющих военных кораблей в таких случаях была единственной, но недостаточно надежной защитой транспортов, поэтому самолетам противника удавалось совершать бомбардировочные удары по караванам. Часть транспортов противнику удавалось потопить.

Каждый потерянный транспорт, это были не только погибшие героические люди экипажа корабля, но и потерянные оружие, боеприпасы, самолеты, продукты питания и медикаменты, поставляемые для сражающейся Красной Армии.

Кроме охраны конвоев в задачи ВВС СФ также входили постоянное бомбардировки объектов противника вдоль северного побережья Норвегии, и охрана Новой Земли от попыток фашистского командования захватить ее. Противник стремился обосноваться там, с целью создания базы для своих подводных лодок, совершавших глубокие подводные рейды, вплоть до захода в Карское море, через которое проходил Северный морской путь вдоль всего нашего побережья Ледовитого океана.

Перед нами, старшими инженерами ВВС СФ, была поставлена задача - изыскать возможность увеличить запасы горючего на самолетах английского и американского производства, не приспособленных по радиусу действия к специфике театра военных действий в Заполярье.

Единственный способ значительного увеличения радиуса действия самолетов ВВС – это подвеска дополнительных бензобаков под крыльями самолетов у бомбардировщиков или между стойками убирающихся колес шасси у истребителей.

При необходимости вылета самолетов на предельный радиус полета, а это значит, что должно летчику хватить горючего, чтобы самолет смог долететь в море до расчетной точки встречи с намеченной целью удара, с кораблями противника или объектами охраны, провести, при необходимости, воздушный бой, скоротечность которого бывало трудно заранее определить, или выполнить барражирование над охраняемыми кораблями до появления следующего сменяющего самолета, и вернуться к себе на аэродром с 10-15 процентным запасом горючего, на случай если будет необходимо заходить на посадку не сходу, а идти на второй круг.

Подвесные бензобаки подвешивались на специальные замки,

которые при необходимости могли открываться летчиком для их сброса. Эти баки заправлялись перед вылетом самолета на стоянке бензозаправщиком. Они были связаны с основной бензосистемой самолета с помощью гибких трубопроводов, и при помощи переключателя системы могли включаться или выключаться для питания двигателя топливом. Самолеты взлетали и летели к цели вначале за счет выработки горючего из дополнительных бензобаков. Чтобы в полете они не создавали дополнительного аэродинамического сопротивления, которое значительно снижает скорость самолета, форма бензобаков всегда делается аэродинамической, обтекаемой. После выработки горючего из этих баков, они сбрасывались с самолета, и летчик переключал топливную систему на питание двигателя от собственной топливной системы самолета.

Так, на первых самолетах истребителях Харрикейн, подвешивались два подвесных бензобака отечественного производства типа ПЛБТ-100, по 100 литров в каждом. Это увеличивало дальность полета самолета на 225 км, а при крейсерском режиме полета самолета со скоростью 380 км/час время полета этого самолета увеличивалось дополнительно до 40 минут. Это уже было значительным увеличением радиуса полета самолета. Необходимо отметить, что английские инженеры не применяли на этих самолетах подвесные дополнительные бензобаки.

На самолетах Аэрокобра, нам также пришлось производить подобную доработку с той же целью — увеличить радиус полета этих самолетов. Мы также приспособили на «животе» самолета сбрасываемый бензобак типа ПЛБТ-350, между стойками убирающихся колес шасси. При скорости полета 300 км/час на высоте до 1000 м гарантированное время полета самолета увеличивалось до 1 часа 30-ти минут, а дальность до 450 км. Читатель наверно обратит внимание на малую скорость полета самолета с бензобаками. Да, это так, но, если самолет летит далеко в море, это было не страшно, нужно было углубиться вдаль от берегов к цели, а после сброса дополнительного бензобака самолет приобретал свою номинальную скорость, маневренность, необходимую для ведения воздушного боя. Силами инженеров Штаба ВВС, дивизий и полков за счет установки дополнительных подвесных бензобаков было увеличено время полетов самолетов Киттихаук и Аэрокобра до 1 ч. 30 мин., а дальность полета до 450 км.

На полученных для ВВС СФ в конце 1942 г. двухмоторных штурмовиках А-20-Г фирмы Дуглас США нам удалось увеличить запас горючего до 2395 литров, и радиус действия до 2000 км. На самолетах А-20-В этой же фирмы удалось достичь максимального запаса горючего до 3206 л и, соответственно, увеличить ради-



Дуглас А-20 Хэвок/ДБ-7 Бостон

ус действия самолета. В итоге, запас горючего на самолетах А-20- В и А-20-Г нам удалось увеличить на 62-66% в варианте низких торпедоносцев, а в варианте высотных разведчиков - на 114%.

Необходимо отметить, что все дополнительные бензобаки были отечественного производства. Ни одного бензобака английские и американские фирмы нам не поставили. Кроме этого, ни в одном описании, инструкции, да и в конструкции самолетов, не были предусмотрены установки дополнительных бензобаков. Все дополнения в системах подачи горючего в двигатели на этих самолетах мы разрабатывали сами и практически своими силами их осуществляли. Ни на одном самолете произведенная доработка значительно не повлияла на их характеристики.

Указанные доработки самолетов, полученных от наших союзников, эффективно увеличили масштабы воздействия наших самолетов по кораблям и наземным объектам противника. Мы смогли достигать в море цели, очень отдаленные от побережья,

а также прикрывать транспорты союзных караванов. По этим же причинам нам пришлось увеличить радиусы полетов и отечественных самолетов. Так, на штурмовиках Ил-2 была увеличена продолжительность полета до 50-ти гарантийных минут, а по дальности — на 225 км, т. е. на 45%.

На истребителях Як-1 установили два дополнительных бензобака ПЛБГ-100, сбрасываемых в полете после выработки из них горючего на воздушной скорости 340 км/час, увеличилась гарантийная продолжительность полета на 35 мин, а дальность полета на 200 км.

Как видите, инженерно-технический состав службы ВВС СФ добивался значительных успехов в существенном увеличении боевых возможностей не только иностранных, но и отечественных самолетов. В целях повышения боеготовности самолетов, находящихся в частях ВВС СФ, инженерная служба выполняла задачи по обеспечению оперативных решений Командования в интересах всего Северного флота, взаимодействуя одновременно с надводными и подводными кораблями, максимально мобилизуя все свои творческие возможности.

Не менее серьезным вопросом перед инженерным составом ВВС флота, который необходимо было решить, это максимально увеличить ударную силу каждого типа самолета, особенно самолетов, поступающих к нам от союзников.

Необходимо было значительно увеличить, прежде всего, эффективность стрелково-пушечного вооружения. Все иностранные самолеты были, например, не приспособлены для подвески отечественных бомб, которые не поставлялись нам союзниками. Нашими вооруженными силами применялись специальные приборы для создания дымовых завес, прикрывающих передвижение в море кораблей от визуального наблюдения противником, в целях нанесения по противнику внезапного удара с неожиданной для него стороны. Приборы эти подвешивались под крыльями самолетов бомбардировочной или штурмовой авиации, они имели специальные замки для их подвески, которых на иностранных самолетах не было. Для обеспечения высотного и низкого торпедометания нами были оборудованы наши советские самолеты ДБ-3ф, а для высотного торпедометания с парашютной системой - самолеты Пе-2.

Учитывая возможность грузоподъемности этих самолетов, были заменены замки бомбодержателей в бомблюках на два кассетных бомбодержателя типа ДЕР-21-100, что позволило вдвое увеличить их бомбовую нагрузку для внутрифюзеляжной подвески.

В составе ВВС флота, мы уже к апрелю 1942 года имели два истребительных полка вооруженных самолетами Харрикейн. Это были 78 и 27 авиаполки, которые мы оборудовали реактивными снарядами РС-82.



*Подвеска неуправляемых реактивных снарядов РС-82
под крыльями самолета Лагг-3*

Ввиду необходимости решений оперативных задач, нам пришлось установить на Харрикейнах держатели для бомб небольших калибров, например, 2 ш ФАБ-100ЦК по 100 кг каждая, или 2 ш ФАБ-50 и 2 ш АО-50 по 50 кг так, чтобы общий вес подвешенных бомб не превышал 200-250 кг. Такой бомбардировочный вариант для истребителя использовался не для ведения воздушного боя, он был необходим для штурмовки вражеских аэродромов, по самолетам, застигнутым на своих стоянках в момент штурмовки.

Часть наших бомбардировщиков мы оборудовали кассетными держателями ДАГ-10 для дистанционных авиационных гранат типа АГ-2, по одному держателю на самолете. Назначение этих гранат – защита хвоста бомбардировщика от нападавших на него истребителей противника. Срабатыванием этих кассетных держателей управлял воздушный стрелок. Граната представляла собой сферический металлический корпус, отлитый из сталистого чугуна и снаряженный 80 граммами смеси К-2 и оснащалась тормозным парашютом. Парашют укладывался в специальную цилиндрическую коробку, которая жестко крепилась на соединительной втулке взрывателя (трубке ударного механизма). При сбрасывании боеприпаса, легкая жестяная крышка парашютной коробки, скрепленная с полюсным кольцом парашютного купола, срывалась вследствие аэродинамического удара, приводила к открытию парашюта и выдергивала боевую чеку. Под действие тормозных парашютов, гранаты отставали от самолета на безопасное расстояние и взрывались. При этом образовывалось до 100-130 осколков с радиусом сплошного поражения 8-10 метров. Отдельные осколки корпуса боеприпаса разлетались на дальность до 40-50 м. Гранаты, выпадая из кассеты, взрывались в воздухе, образуя массу осколков, нанося повреждение самолету, следующему в хвосте бомбардировщика.

Эффективность этих гранат была очень велика не только нанесением повреждений противнику, но своим психологическим воздействием, образуя в воздухе значительные огневые и дымовые вспышки, хорошо заметные летчику атакующего самолета. Не было ни одного случая, когда атакующий истребитель противника, оказавшись в зоне разрывов, продолжал свою атаку.

Как я рассказывал, мы начали широко применять на самолетах реактивные снаряды РС-82, однако запас их быстро сокращался. Их изготовление в достаточном количестве производилось в глубине страны, на заводах, эвакуированных с западной части страны, но доставлять их можно было только на транспортных самолетах отряда полярной авиации под командованием полярного летчика, полковника И.П. Мазурука. Снаряды были тяжелые, и самолетами много их было не привезти. По-

сле всесторонних поисков в решении задачи по обеспечению частей ВВС СФ этими реактивными снарядами, с учетом всех наших возможностей, было решено изготавливать снаряды типа РС-82 своими силами.

Запасов металла, взрывчатого вещества, на флоте было достаточно и 24-го апреля 1942 г. механические мастерские ремонтной сети ВВС флота изготовили первую опытную партию.

Необходимого опыта в их изготовлении у нас не было. Хотя это был не самолет, но без опытного, знающего специалиста, такое ответственное производство начинать было нельзя. Поэтому для оказания нам помощи в изготовлении реактивных снарядов, Управлением Авиации ВМС к нам был направлен военный инженер 3-го ранга Малышев.

Вместе с инженерами по вооружению частей и мастерских, во главе со старшим инженером ВВС СФ К. В. Стрючковым они провели первое изготовление и проведение испытания снарядов собственного изготовления. Результаты проведенных испытаний были положительные, и мы, таким образом, решили очень важный, для повышения эффективности ударов с воздуха по противнику вопрос – бесперебойное обеспечение наших самолетов этим грозным для врага оружием.

Мы освоили у себя изготовление не только этих снарядов калибром 82 мм, но изготавливали более крупные снаряды РС-132. Конечно, такой крупный калибр снарядов предназначался не для самолетов, для их уничтожения были очень эффективными и РС-82. А вот для ударов по кораблям противника, по укрепленным наземным объектам и аэродромам, это было очень грозное оружие, и несли их на себе в воздухе самолеты бомбардировщики Пе-2, Пе-3, и ДБ-3ф. В марте месяце 1942 г. на транспортах, к нам на вооружение ВВС флота поступили 15 самолетов американского производства типа Киттихаук Р-40-Д.

Самолет имел двигатель с водяным охлаждением фирмы Аллисон У-1710-99 Е-29Д. Максимальная скорость самолета на высоте была 475 км/час, а на расчетной высоте 7500 м – 320 км/час, с запасом горючего на 570 км, т. е. на 2 часа 12 минут полета.



Американский истребитель Кертис Киттихаук Р-40-D

Самолет был цельнометаллическим, с низко расположенным крылом. Он имел возможность устанавливать на самолете подвесные бензобаки, увеличивая дальность полета до 900 км и время полета до 6 час 30 мин.

Внешне самолеты удивляли своей конструкцией. Мы привыкли, что двигатель самолета всегда тщательно закрывался капотом, образуя сигарообразную, хорошо обтекаемую поверхность, которая завершалась заостренным иглообразным капотом на оси воздушного винта, называемого в авиации коком. В этом самолете, под капотом двигателя был расположен водяной радиатор, закрытый обтекаемой формы капотом. Внешне, глядя со стороны на самолет, этот радиатор напоминал бороду под капотом двигателя. Так образно технический состав и называл самолет Киттихаук — самолет с бородой. Самолет был выкрашен не в обычный маскировочный зеленый цвет, а был покрыт эмалью серого цвета. Для устрашения противника в воздухе, что было распространено в авиации капиталистических стран, сле-

ва и справа на двигателе и водяном радиаторе черной краской была нарисована раскрытая пасть крокодила с огромными белыми зубами. Самолет имел двухколесное шасси с хвостовым колесом. Это фактически был первый самолет-истребитель, полученный нами от военного союзника — США.

Он удивил нас большой для истребителя насыщенностью авиационными приборами. Относилось это к приборам контроля работы двигателя, воздушной, гидравлической, масляной и бензосистем. Большинство этих приборов были электрическими, которые в те годы почти отсутствовали на наших и английских самолетах. Удивило нас и наличие на самолете электрического дистанционного управления воздушным винтом, у которого перевод с тяжелого шага на легкий, был полностью электрифицирован. На самолете был осуществлен ограничитель взлета самолета на форсированном (максимальном для двигателя) режиме.

Суть форсированного режима на самолете — когда дополнительным впрыском топлива в цилиндры двигателя и, соответственно, увеличением наддува воздуха в карбюратор двигателя, достигалась возможность максимально увеличить обороты двигателя, а это увеличивало, соответственно, тягу двигателя и воздушную скорость самолета.

Но этот режим должен быть кратковременным, так как двигатели не рассчитаны на длительный период работы в режиме перегрузки. Летчик применял его при взлете самолета с полосы ограниченной длины, чтобы быстрее оторваться от земли и подняться в воздух, либо при ведении воздушного боя, когда необходимо было резко увеличить скорость.

На Киттихаук, форсаж двигателя включался специальной кнопкой электрической системы и автоматически отключался через 3 минуты после включения. Повторное включение было возможным только через длительный интервал времени. Уборка и выпуск шасси самолета, закрылками, также осуществлялся электрическим управлением.

Как обычно, описаний к самолету американцы не прикладывали, но с самолетами были присланы принципиальные электрические схемы, выполненные на ярко синем фоне белыми линиями. Это была настоящая «синька», хотя у нас до сих пор

применяют для выполнения светокопий чертежей аммиачную бумагу рыжего цвета, тоже называемую «синька».

Если многие названия агрегатов двигателей, механизмов дистанционного управления, приборов и других многочисленных устройств, регулирующих приборов, частично нам были уже известны по аналогичным названиям на английских самолетах Харрикейн, то на самолете Киттихаук пришлось повозиться с переводом на русский язык надписей для приборов, которых не было на английских самолетах.

Так же как с самолетом Харрикейн, мне пришлось вновь изучать все, что относилось к моей специальности непосредственно на самолете. По насыщенности и разнообразию электрооборудования и приборов, самолет Харрикейн не мог идти ни в какое сравнение с самолетом Киттихаук.

От составления инструкций, описаний теперь мне пришлось отказаться, так как самолеты эти необходимо было срочно вводить в состав боевых самолетов ВВС СФ.

С летным составом мы провели несколько занятий по изучению кабины, запоминанию и пониманию чем, как и когда пользоваться, изготовили таблицы примерных режимов работы. Особенно тщательные и наиболее продолжительные занятия мы проводили по изучению запуска двигателя от электростартера, по убиранию и выпуску колес шасси с помощью электрических механизмов самолета, по электрическому управлению шагом воздушного винта и закрылками самолета.

Многие летчики уже летавшие на самолетах Харрикейн, знали названия агрегатов, приемов по надписям на приборных досках в кабинах на английском языке и понимали их назначения. А потом уже началось освоение самолетов летным составом в воздухе: взлет, посадка, ряд фигур высшего пилотажа, применяемых наиболее часто при ведении воздушного боя. Необходимо отметить, что летный состав довольно быстро осваивал новые для них типы самолетов и в эксплуатации, и в управлении ими в полете. Сложнее было с обучением технического состава, особенно техников и механиков по электроспецоборудованию и приборам. Для этих целей, мне приходилось сутками работать для переделки электрической схемы самолета с американскими

обозначениями, на принятые у нас в авиации и понятные для наших специалистов. Для этих целей, я разделил американскую электрическую схему на отдельные участки размером обычного ватманского листа и, пользуясь имевшимся у нас в отделе снабжения большим количеством раскладных, как гармошка, проспектов разных станков, сделал всю электрическую схему самолета раскладывающейся. Для этого, со схем, выполненных мною на ватманских листах, наш флагманский фото специалист Михаил Орлович сделал пересъемку, вставив изображение в размер каждой складывающейся части проспекта, и, таким образом, получилась вся, легко складывающаяся, электрическая схема самолета.

Когда я переделывал схему, то сохранил на ней все американские нумерации жгутов, проводников, имевшиеся в оригинале. Получилось понятное и очень доступное пособие нашим механикам, чтобы повседневно пользоваться им при проведении предполетных и послеполетных осмотров этих самолетов.

Техники и механики по электроспецоборудованию и приборам, пользуясь этой схемой — гармошкой, достаточно быстро производили осмотры самолетов, легко ориентировались при необходимости устранять неисправности, возникавшие вследствие повреждений после проведенных воздушных боев.

Однако, при ряде положительных качеств самолета Киттихак, он всем нам: летчикам, инженерам и Командованию ВВС СФ причинил много не только неприятностей, но и горя. С первых часов эксплуатации этих самолетов, авиамеханики, при работах на авиадвигателях самолета начали обнаруживать в фильтрах маслоотстойников мелкие металлические стружки.

Авиационные двигатели, как и большинство двигателей внутреннего сгорания, имеют главную движущуюся деталь - коленчатый вал, который через равные промежутки, в зависимости от числа цилиндров, имеет подшипники. Так как вал коленчатый, то использование шариковых подшипников или другого типа подшипников сплошной конструкции невозможно из-за ступенчатой конструкции коленчатого вала. Поэтому, применяют подшипники разрезанные, из двух частей, непосредственно трущиеся части подшипника имеют вкладыши, вставляемые в под-

шипники. Вкладыши непосредственно соприкасаются с шейками коленчатого вала.

После длительной эксплуатации двигателя вкладыши срабатываются, увеличиваются зазоры между ними и шейками коленвала. Материал вкладышей значительно мягче шеек вала, поэтому они должны срабатываться значительно раньше шеек коленвала и их легко заменяют на новые.

Авиационными техниками полка было обнаружено, что через 7-10 часов работы двигателя на самолете Киттихаук в фильтрах появляются стружки металла. Это нас встревожило, так как срабатывание вкладышей приводило к заклиниванию коленвала и к остановке двигателя. Лишенный тяги самолет, находясь в полете, резко терял высоту, и летчик был вынужден произвести вынужденную посадку.

А где, в условиях Заполярья, сплошных сопок, болот, озер, Баренцево моря и Кольского залива можно было благополучно сесть на вынужденную посадку? Нигде, кроме случаев, когда по счастливой случайности летчик находился в районе аэродрома, где можно было сесть и то, только по прямой линии полета, так как при попытке довернуть самолет скорость его резко уменьшалась, он камнем терял высоту, и катастрофа была неминуема.

При анализе преждевременного выхода из строя двигателей на самолете Киттихаук фирмы Аллисон У-1710-С-39 было обнаружено, что на заводе фирмы, было решено вкладыши подшипников коленвала изготавливать из серебряной бронзы. Обычно всеми моторостроительными заводами мира они изготавливались из свинцовистой бронзы, полностью оправдавшей себя как надежный материал для этих целей.

Так получилось, что из 17-ти самолетов Киттихаук, исправных в 2ГКАПе оказалось только 4 самолета, таким образом, только четвертая часть численного состава этих самолетов полка была боеспособна. В составе полка были истребители и отечественного производства, но по дальности полета самолеты Киттихаук с дальностью полета 750 км имели перед ними значительное преимущество.

Для возможности прикрытия транспортов движущихся в море караванов далеко от берегов, это имело большое значение. 30-го мая 1942 г. уже в зоне нашей охраны караванов союзных транс-

портов, двигался на пути в Мурманский порт караван PQ-16. Корабли были, как обычно, загружены грузами для Красной Армии. Расстояние от береговой черты было не более 100-110 км, и вражеская авиация, получив разведданные о караване, вылетела на его перехват и уничтожение. В операции со стороны противника участвовало сорок пять бомбардировщиков Ю-88, прикрываемых истребителями Ме-109.

Посты берегового оповещения ПВО по радиосвязи сообщили на командный пункт флота и ВВС о появлении авиации противника в воздухе. С нашей стороны, мы не могли поднять в воздух достаточное количество истребителей с большим радиусом полета. Подняли в воздух только 4 самолета Киттихаук, числящихся исправными, на которых вылетели: командир полка Б. Ф. Сафонов, А. Кухаренко, В. П. Покровский и П. И. Орлов. Вскоре после взлета, двигатель на самолете А. Кухаренко резко сбавил обороты, значительно уменьшилась скорость полета, и он был вынужден вернуться, еле дотянув до своего аэродрома и произведя посадку на краю летного поля уже с остановившимся двигателем.

Таким образом, к имевшимся 17-ти неисправным самолетам Киттихаук добавился еще один-18-й!

На 45 вражеских самолетов, стремящихся к уничтожению кораблей каравана PQ-16, самоотверженно в бой на их защиту летели всего трое наших летчиков: Б. Ф. Сафонов, В. П. Покровский и П. И. Орлов!

В помощь им одновременно с кораблей охраны конвоя был открыт заградительный огонь артиллерийских орудий. Умело маневрируя между наседавшими на наши истребители, многочисленными истребителями Ме-109, которые, маневрируя, мешали друг другу, наши летчики выбирали для атаки только бомбардировщики Ю-88, которые представляли для кораблей главную опасность.

Решительность и смелость трех советских истребителей во главе с Борисом Сафоновым против армады расстроила планы противника в надежде на легкую расправу – уничтожение кораблей. Воздушный бой развернулся в непосредственной близости от каравана, и по рассказам очевидцев, находящихся на спасенных от

уничтожения кораблях, и потом устных докладов В. П. Покровского и П. И. Орлова, бой развернулся следующим образом: Б. Ф. Сафонов за два захода на самолеты Ю-88 сбил два бомбардировщика. В. П. Покровский и П. И. Орлов сбили по одному бомбардировщику Ю-88. Одновременная потеря сразу четырех бомбардировщиков на подходе к цели, привело к тому, что сомкнутый строй для бомбового удара, который обычно соблюдали фашистские летчики перед целью, рассыпался. Часть из них отвернули от кораблей в разные стороны, часть сбросили свои бомбы вдали от кораблей и поторопились уйти к себе на аэродром.

В этот момент я был на Командном пункте ВВС, и слышал по радио все разговоры, команды Б. Сафонова, В. Покровского и П. Орлова для согласованных действий при заходах в атаку на вражеские бомбардировщики. Мы хорошо слышали команду Сафонова:

— Прикрой меня с хвоста, иду в атаку на третьего гада!

Вскоре, мы услышали его обращение на КП Командующего:

— Подбил третьего!

Потом было несколько секунд паузы, и затем мы услышали роковое условное сообщение:

— Я ракета!

Это обозначало, что он вынужден был пойти на вынужденную посадку. Воздушный бой происходил далеко в Баренцевом море, какая уж тут могла быть вынужденная посадка на сухопутном самолете!

Настойчивые запросы с КП оставались со стороны Сафонова без ответа. По докладам очевидцев, Покровского и Орлова, произошло следующее: когда Сафонов подбил 3-й Ю-88 и собирался отвернуть от него в сторону, в этот момент его сверху атаковал Ме-109, и очевидно успешно, так как его самолет начал терять высоту. Самолет плавно снижался над морем в сторону нашего миноносца “Куйбышев”, находящегося в составе охраняющих канвой военных кораблей, но ему не хватало расстояния дотянуть до корабля еще метров 400, и как планировал с определенным углом, так и вошел в воду, и мгновенно затонул.

О том, что двигатель на самолете был неисправным, об этом по радио сообщил сам Сафонов. Или произошел очередной отказ двигателя по вине злополучных серебряных вкладышей двигателя, или все же было попадание снаряда в двигатель, приведшее

к его остановке, потере высоты самолета и его скорости и, соответственно, к потере возможности у Сафонова маневрировать и уйти от атаки противника, это осталось неизвестным, но то, что Сафонов, идя на вынужденную посадку на воду, не откинул фонарь кабины самолета назад, что бы покинуть самолет при его касании об воду, говорило о том, что он не имел сил это сделать!

Либо он был убит сразу, либо, будучи раненным, он не имел уже сил откинуть фонарь. Если бы он это сделал, то имевшийся на нем спасательный жилет вытянул бы его на поверхность воды, и даже труп его был бы обнаружен.

Фашистские самолеты, потеряв пять бомбардировщиков Ю-88, ушли, не сбросив на корабли каравана ни одной бомбы. Для Бориса Феокистовича Сафонова это был двести двадцать четвертый боевой вылет. На личном счету он имел 25 сбитых самолетов.

Горечь потери такого замечательного летчика, прекрасного человека и верного товарища, подлинного патриота, потрясла всех, кто входил в состав воинов ВВС флота, особенно тех, кто был с ним в одном строю, воевал с ним плечом к плечу.

Война имеет свою логику. Никто из летного состава или инженеров, техников, механиков, да и просто рядовых матросов, солдат, не знал, будет ли он в числе еще оставшихся в живых, или будет в числе тех, о которых в похоронном сообщении семьям сообщать, что он героически погиб при защите Родины.

Гибель многих наших товарищей по службе в одной части, соединении причиняло общее горе, но потеря в бою Бориса Сафонова тяжелым камнем легла в наши души! Его мужество, мастерство воздушного бойца, скромность, во многом послужили образцом для многих молодых летчиков прибывавших на пополнение авиационных частей ВВС флота после окончания летных училищ.

Спустя две недели после гибели Б. Ф. Сафонова, 14-го июня 1942 г. ему посмертно было присвоено звание дважды Героя Советского Союза. Он был первым воином Красной Армии и Военно-морского флота, кому это наивысшее звание Советского Союза было присвоено дважды!

Вполне возможно, что если бы наши союзники передавали нам не опытные, не доведенные самолеты, на которых, как нам было

известно, сами не летали, а передавали самолеты уже надежные, безотказные, с большим ресурсом в работе, то 30-го мая вылетело бы на прикрытие конвоя PQ-16 и сопровождаемых транспортов против 45-ти бомбардировщиков и трех десятков истребителей Me-109 не три самолета истребителя, а, по крайней мере, 15-20 истребителей 2 ГКАП и, возможно, судьба Б. Ф. Сафонова могла быть не с таким трагическим исходом.

В мае месяце 1942 г., очевидно по договоренности в «высших кругах» Советского и Английского Командования, на наш аэродром Ваенга, прилетел из Англии минно-торпедный полк, под командованием полковника Сандомена.

На этот раз, после устаревшего типа истребителей Харрикейн, полученных нами от 151-го крыла и позже дополнительно привезенных на транспортах, к нам прилетело очередное старье английских ВВС — самолеты Хемпден, в количестве 24 штук.

Что же это были за самолеты, хотя бы по их внешнему виду? Двухмоторные, кабина летчика и штурмана была яйцеобразной формы, закрытой тонким фонарем из оргстекла.



Хэндли-Пэйдж HP-52, Хэмпден

За кабиной летчика фюзеляж плавно сужался к хвосту самолета. На хвостовом оперении были установлены два киля, к каждому из них крепились сдвоенные рули управления поворотом. Внешне самолет был немного похож на наши самолеты Пе-2, но значительно короче, и фюзеляж в три раза меньше по своему сечению.

Если Пе-2 имели жесткую конструкцию фюзеляжа монококовой конструкции, выполненную из дельта-древесины, то Хемпдены имели фюзеляж в виде стальной трубчатой фермы с натянутой на нее тканью типа нашей перкали, применяемой на самолетах По-2. Не только в полете, но даже при рулежке самолета с работающими двигателями, хвост самолета со своими двумя киями, имел очень большие колебания относительно продольной оси самолета. Со стороны, создавалось впечатление, что хвостовое оперение самолета вот-вот оторвется от фюзеляжа!

Первое наше впечатление об этом самолете было очень угнетающее. Вполне естественно, что возникал вопрос, - каким образом самолет не разваливается в воздухе? У летного состава не могла быть уверенность в надежности этого самолета в полете, а при воздушном бое с противником особенно!

Двигатели на самолете были типа Пегасус ХУ111, крейсерская скорость самолета была 160 миль/час, или 256 км/час.

Максимальная длительность полета была приличная – 9 час. 30 мин. с нагрузкой, и без нагрузки – 11 час. 50 мин. Бомбовая нагрузка 1230 кг, причем, бомбы помещались в бомболоке, и две бомбы с наружной подвеской. Но он был изготовлен как торпедоносец, под английские торпеды, которые были значительно короче советских, и легче – 750 кг, а наши торпеды имели массу 1000 кг. Стрелковое вооружение на самолете было калибром 7,62 мм, т. е. такое же устаревшее в те годы, малокалиберное, как и на самолетах Харрикейн.

После прибытия на наш аэродром этих устаревших самолетов англичане не стремились принимать участие в боевых действиях ВВС флота. Вообще, они не стремились активно участвовать в боевых вылетах по базам нашего общего противника.

В частных беседах с инженерами и техническим составом пол-

ка выяснилось, что сами английские летчики и техники очень не любили этот тип самолета, и были счастливы, что благополучно долетели до нашего аэродрома.

Все же, по приказу своего Командования, они сделали по два вылета вглубь Баренцева моря, нигде не вступали в боевое соприкосновение с противником, при первой возможности сдали нам свои самолеты и на военном корабле английских военно-морских сил тихонько, без трогательных дружеских прощаний, исчезли за горизонтом штормящего Баренцева моря. Их отъезд совершенно не был похож на отъезд 151-го крыла, товарищей в боях, с которыми у нас тогда установились хорошие, дружеские отношения.

Во многом Хемпден были по оборудованию схожи с истребителями Харрикейн, и освоение их инженерно-техническим составом прошло довольно быстро.

Хуже было для летного состава. Постоянное вибрирование хвоста, не только на земле, но и в полете, действовало на них угнетающе, создавало чрезмерную напряженность и ощущение, что хвост самолета оторвется в полете, и только после посадки самолета, они ощущали большое облегчение. В то время среди летчиков, летавших на этих типах самолетов, кем-то из них была сочинена грустная полуироническая присказка: я летаю на Хемпдене и дрожат мои колени!

Из числа переданных нам английскими союзниками самолетов в количестве 24-х шт., 5-й и 6-й авиаэскадрилий 2ГКИАП, имевших на вооружении самолеты ДБ-3ф, остатков бомбардировочного миноторпедного 35-го авиаполка к 20-му декабря 1942 г. был сформирован 24-й миноторпедный полк ВВС СФ. Командиром этого полка был назначен подполковник Николай Никитович Ведмеденко.

К самолету Хемпден летный состав постепенно начал привыкать. Лучших самолетов, чем те, что были переданы союзниками, у нас пока не было. Воевать нужно было ради жизни Родины и, понимая это, наши замечательные летчики летали на этих самолетах, хотя привыкать к ним было нелегко. Надо отметить, что случаев поломки хвостов этих самолетов в воздухе не было. Все же, самолет имел хорошую дальность полета, и на нем мож-

но было углубляться в морскую даль, находить вражеские корабли, считавшими себя вне досягаемости нашими торпедоносцами ДБ-3Ф.

На самолеты ВВС СФ подвешивались не те торпеды, которые применялись на подводных лодках и надводных кораблях. Специализированные советские СКБ разработали два типа авиационных торпед, как я уже упоминал, для высотного и низкого торпедометания.

Для высотного торпедометания применялись торпеды типа 45-36-АВ-А. Диаметр торпеды в наибольшем сечении составлял 450 мм. Торпеда была образца 1936 г. Боевая высота ее сбрасывания – 2000 м. Общий вес заряда торпеды, тротила, – 200 кг. Длина торпеды составляла – 5,2 м, а с лобовым ударником ее длина была 5,8 м. Уже, будучи сброшенной с самолета с тормозящим ее падение парашютом, и приобретя движение в воде, она имела ход 40 узлов (74 км/час).

Для низкого торпедометания применялись торпеды типа 45-36-АН. Последние буквы говорили: А – авиационная, Н – низкого торпедометания и буква В – высотного торпедометания. Как и у высотных торпед, эта торпеда имела диаметр 450 мм, ту же длину, запас тротила и скорость движения в воде. Глубина ее погружения в воду могла регулироваться заранее при подвеске на самолет, в пределах от 1 до 14 м. Эта торпеда сбрасывалась с самолета на высоте полета 25-30 м, при скорости в момент сбрасывания 300 км/час. За счет отсутствия тормозящего парашюта, она имела несколько меньший общий вес, чем высотная – 940 кг.

Самолеты Хемпден ВВС СФ, главным образом использовались для низкого торпедометания. На высоте 2000 м они имели незначительную скорость полета, плохую маневренность при исполнении противозенитных маневров. Будучи окрашенными в серый цвет, они на малых высотах полета хорошо сливались с горизонтом постоянно беспокойного Баренцева моря.

Все-таки, по численности самолетов бомбардировочной и торпедоносной авиации, ВВС СФ были не в состоянии эффективно прикрывать караваны транспортов союзников. Учитывая это, в феврале 1942 г. решением Верховного Командования Красной Армии ВВС СФ передали бомбардировочный пикирующий полк,

имевший на вооружении советские самолеты Пе-2 конструктора В. М. Петлякова. Командиром полка был в ту пору майор А. В. Жатков.

Самолеты Пе-2 по своей конструкции не могли быть высотными или низкими торпедоносцами. Их основное назначение было нанесение бомбовых ударов, а также дальняя разведка, имея при этом варианте на своем борту дополнительные бензобаки. В таких случаях, самолеты Пе-2 полностью удовлетворяли требованиям тактических возможностей для выполнения боевых заданий Командования.



Пикирующий бомбардировщик ПЕ-2

21-го мая 1942-го года конвой кораблей наших союзников в количестве 34-х транспортных кораблей и 14 эскортных военных кораблей PQ-16 вышел из исландского порта Рейкьявик в направлении на Архангельск. Рыскающие над Баренцевым морем, разведчики противника обнаружили конвой на переходе уже 24-го мая. Радиус наших самолетов еще не позволял долететь до конвоя и прикрыть его с воздуха. После 10-ти ударов бомбардировочной авиации противника, ему удалось потопить 6 транспортов с ценным грузом для Советского Союза.

При всем нашем горячем желании спасти транспорты, мы не могли это выполнить. Нам нужны были для этого достаточное количество самолетов, имеющих больший радиус действия. Учитывая возможность в дальнейшем уничтожения транспортов конвоев союзников, Советское Верховное Командование выделило ВВС Северного флота 36-ю авиадивизию дальнего действия

в составе 20-ти самолетов ДБ-3ф под командованием полковника Виталия Филипповича Дрянина, перебазировав эту дивизию на аэродром Большая Ваенга.

Эти самолеты были не приспособлены для действий над морем, да и летный состав не был приучен к полетам над морскими просторами. А летать над морем на сухопутном самолете с колесным шасси, к чему еще с училищ психологически были приучены морские летчики, сухопутные летчики были не подготовлены. Ведь в случае вынужденной посадки самолета, сухопутный самолет сев на воду, быстро погружается в нее, и экипаж самолета гибнет. А у морского летчика для таких случаев имелись на самолете спасательные надувные резиновые лодки и на каждом из членов экипажа имелись спасательные, автоматически надуваемые, резиновые жилеты, в которых летали все морские летчики. На самолетах сухопутной авиации Красной Армии не было ни жилетов, ни надувных резиновых лодок, да и необходимости для этого не было. Поэтому Командование ВВС СФ не ставило перед 36-й авиадивизией задач - производить удары по кораблям противника в море. Боевые задания дивизия получала на систематические удары в ночных условиях, которыми они, как авиация дальнего действия, в совершенстве владела, по основным аэродромным узлам противника, расположенным на территории Финляндии и Норвегии: Бардифосс, Сваргнес, Тромсе и Гамферс. В то же время авиация ВВС флота и Карельского фронта, наносила удары по аэродромам Киркенес, Вадсё, Сальмиярве, Лоустари, Хебухтен.

Охрана конвоев истребителями осуществлялось при входе их в Кольский залив. К ним присоединялись боевые средства ПВО Мурманска и самолеты 95-го авиаполка ВВС СФ.

В таких случаях, операцией защиты караванов с воздуха, в зоне действия нашей авиации, командовал Командующий ВВС СФ.

Приданная ВВС СФ 2 ОМАГ под командованием генерала Н. Петрухина в июле 1942 г. активно участвовала в боевых действиях ВВС СФ. В октябре месяце этого же года полки и весь личный состав этой Особой Морской Группы полностью влились в основной состав частей ВВС флота, и она перестала быть в положении – приданной. Это существенно облегчило оперативное инженерное техническое руководство частями ВВС флота для

штаба ВВС. Это послужило причиной для расширения численного состава командно-штабного офицерского составов штаба ВВС, частичного перемещения ряда офицеров штаба. Не могло это пройти мимо и инженерной службы ВВС. Тогда инженерную службу 2 ОМАГ возглавлял полковник-инженер — П. А. Шошмин, старшим инженером по эксплуатации самолетов и двигателей был капитан-инженер — М. Н. Мишук, инженером по спецоборудованию — майор-инженер И. И. Фомин, инженером по вооружению — майор-инженер Бабкин.

Численное увеличение ВВС СФ за счет частей 2 ОМАГ вызвало необходимость улучшения управления боевыми действиями частей, создать авиационные соединения, вначале в виде бригад, а позже авиационных дивизий. Это было осуществлено уже в январе 1943 г.

Была создана 5-я миноторпедная авиадивизия, в состав которой входили: 24-й МТАП, 229БАП, 255ИАП. Командиром дивизии был назначен полковник Н. М. Кидалинский. Старшим инженером дивизии был назначен майор-инженер Беланов, старшим инженером по электроспецоборудованию был назначен капитан-инженер И. М. Смирнов, старшим инженером по вооружению был назначен капитан-инженер Б. Соболевский.

В состав 6-й истребительной авиадивизии входили: 2ГКИАП, 20 ИАП, 78 ИАП, и 27 ИАП. Командиром дивизии был назначен генерал майор П. А. Петрухин, старшим инженером дивизии — полковник-инженер П. А. Шошмин, старшим инженером по электроспецоборудованию — майор-инженер И. И. Фомин. В штабе ВВС СФ в инженерной службе было создано два отдела: эксплуатационный и ремонтный. Первый возглавил капитан-инженер М. Н. Мишук, а вторым был назначен майор-инженер А. А. Благовещенский. В состав эксплуатационного отдела были назначены: старшим инженером по истребительной авиации Н. И. Савельев, по бомбардировочной — Н. С. Гетьман, по вооружению — В. А. Бабкин и старшим инженером по электроспецоборудованию самолетов — Г. З. Карт.

В состав ремонтного отдела были назначены: по ремонту авиадвигателей В. А. Лейман, по ремонту самолетов Н. С. Присяжнюк и по вооружению самолетов В. И. Широбоких.

Должность старшего инженера по ремонту электроспецобору-

дования и авиаприборов была не занята, из-за отсутствия специалиста, и мне приходилось совмещать эту работу с эксплуатацией. В ремонтном отделе был еще экономист-плановик техник Ивонинский. Всю инженерную службу ВВС СФ возглавлял Р. М. Собченко.

В соответствии с выше приведенной мною реорганизацией управления авиационными частями ВВС, появилась необходимость существенно повысить руководящую роль инженерной службы Штаба. У Главного инженера ВВС было два пути: либо увеличить количество Старших инженеров ВВС, что соответствовало условиям военного времени, либо создавать отделы, предусмотренные штатным расписанием мирного времени, с преобладанием письменного руководства — Указаниями Главного инженера. Наш Главный инженер выбрал последний вариант, который был осуществлен им персонально, как я выше рассказывал.

Укомплектование инженерной службы Штаба ВВС флота было выполнено за счет освободившихся инженеров после реорганизации 2 ОМАГ и частей.

С начала войны инженерной службой ВВС руководили: Главный инженер, старший инженер по вооружению и старший инженер по электроспецоборудованию. Мы постоянно находились в авиачастях, на аэродромах, в ремонтных мастерских и осуществляли организацию работы инженерно-технического состава непосредственно на самолетах, на рабочих местах специалистов. Мы оказывали помощь им в анализе причин обнаруженных отказов и дефектов авиатехники, вырабатывали на месте профилактические мероприятия и организовывали их практическое выполнение, одновременно осуществляя необходимый контроль. Часто бывая в частях, мы постоянно находились в непосредственном контакте с инженерно-техническим и летным составами, что было особенно важно, когда начался период нарастающего поступления по “ленд-лизу” иностранных самолетов.

И вот, создали отделы. Начальники находились в своих кабинетах Штаба. Связь с частями осуществлялась по телефону. Естественно, что, например, Начальнику отдела эксплуатации нуж-

ны были старшие инженеры полков, дивизий, но они постоянно находились на стоянках самолетов. Ведь их основная деятельность была связана с подготовкой самолетов к боевым вылетам, организацией приема самолетов после боя, организацией частых срочных полевых ремонтов самолетов, получивших повреждения в боях. В таких условиях Начальник отдела не имел никакой информации о действительном состоянии самолетов и службы полка в динамике боевых действий, он не имел возможности оказать воздействие на руководителя, организатора работы службы. В созданных Главным инженером условиях Начальник отдела имел возможность получать такую информацию от старших инженеров отдела, большую часть своего времени работавших в авиаполках и в ремонтных органах, а также в периоды затяжных нелетных дней, когда действие авиации на это время прекращалось и появлялась возможность провести совещание руководящего инженерного состава в штабе ВВС.

Почти ежедневно мне приходилось бывать в частях. Так получилось, что я руководил службой электроспецоборудования самолетов и по эксплуатации, и по его ремонту в авиамастерских. Я, таким образом, оказался одновременно подчиненным сразу двум начальникам и, соответственно, имел два источника “ценных указаний”, выполнения которых требовали Начальники. Служба, за которую я отвечал, была одна, и я ей руководил, как считал нужным.

В те годы Штаб ВВС располагал только тремя машинами, и флагманские специалисты Штаба для работы в частях были вынуждены ходить пешком в условиях Заполярья в любых условиях погоды и времени года. Особенно бывало тяжело, когда устанавливалась долгая полярная ночь, когда снежная пурга настигала на дороге, мгновенно заносимой снегом, и пешеход, потеряв дорогу, оказывался по пояс и даже глубже в снегу, в полной темноте. Расстояния до частей от Штаба были разные - от 8 до 12 км. Отправляясь в какую-либо часть, необходимо было предусматривать время на возврат к себе, т. к. возможность провести ночь на чужой койке исключалась рядом независимых от нас причин. Организация питания в течение дня была отлажена. Таким образом, флагманским специалистам, например, старшим инженерам ВВС, приходилось “нахаживать” в день до 20 км

только по дорогам мощным крупными бульжниками, не считая больших расстояний, которые приходилось преодолевать за день на аэродроме.

Значительно легче были обязанности у старших инженеров отдела по эксплуатации самолетов. Например, Н. И. Савельев занимался организацией эксплуатации истребительной авиации. В частях он бывал редко, в Штабе он часто выполнял задания Главного. Н. О. Гетьман занимался эксплуатацией бомбардировочной авиации. Не знаю, где он бывал, но в Штабе и на аэродромах я его не встречал. Очевидно, наши маршруты не пересекались.

Кроме организации эксплуатации и ремонта электроспецоборудования мне приходилось изучать без описаний электроспецоборудование новых для нас иностранных самолетов, отличавшихся большой насыщенностью электроспецоборудования, своей сложностью, новизной для наших специалистов и для летного состава. Мне приходилось организовывать его изучение и эксплуатацию. Приходилось для выполнения разрабатываемых Штабом боевых операций дооборудовать и усовершенствовать самолеты, активно участвовать в различных переделках, например, топливных систем, систем зажигания на двигателях и вооружения.

Большой объем работ, разнообразие, новизна, сложность систем, приборов, являющиеся характерной особенностью электроспецоборудования самолетов, одновременное совмещение организации эксплуатации и практического осуществления его ремонта, обучение личного состава создавало очень трудные условия в работе. Приобретенная техническая эрудиция, полученное отличное образование в институте, наличие творческих способностей и большая трудоспособность в сочетании с молодостью позволяло мне справляться со всеми этими работами.

В сентябре 1942 г. караванами транспортов союзников в состав частей ВВС СФ были доставлены новые для нас типы истребителей американского производства фирмы Белл «Аэрокобра».

Первые самолеты этого типа были переданы 2 ГКИАП. Для компенсации большого количества неисправных самолетов Киттихаук в полку, необходимо было поддерживать боевой со-

став самого передового истребительного полка на ВВС флота.

Летных экипажей в полку было достаточно. И вновь старшим инженерам ВВС по специальностям, инженерам полка, техникам, механикам всех служб, как и всему летному составу полка пришлось переучиваться на эксплуатацию нового самолета — истребителя, значительно отличающегося от прежних.

Внешне самолет резко отличался по своей аэродинамической форме от самолета Киттихаук. Планер его имел почти идеальную аэродинамическую форму. Необыкновенно удачно были решены вопросы пропорциональности, соотношение размаха крыльев и длины фюзеляжа, расположение кабины летчика, форма лобового стекла и остекление всей кабины летчика.



Белл Р-39 Аэрокобра — американский истребитель периода Второй мировой войны

Одной из главных, и принципиально новой для нас особенностью самолета, было расположение двигателя самолета фирмы Аллисон У-1710-Е4. Он был расположен не впереди, в носу самолета, а сзади сидения летчика. Воздушный металлический винт — 3-х лопастной, с изменяющимся в полете шагом, приводился в движение от двигателя с помощью длинного вала, идущего от редуктора двигателя. Он проходил через защитный кожух, закрепленный на полу кабины летчика, через пространство

330

между кассетами со снарядами в передней части самолета, к опорным подшипникам конца вала, на котором крепился воздушный винт

Второй особенностью самолета была кабина летчика. Мы привыкли, что в кабину летчика можно было попасть, либо отодвинув фонарь кабины назад, либо фонарь откидывался в правую сторону, и удерживался открытым с помощью тросовых или трубчатых тяг. На Аэрокобре в кабину летчик входил с центроплана. Кабина имела две дверки, открывающиеся как в автомобиле. Левая дверка была рабочей, повседневной, для входа и выхода из кабины, когда самолет был на земле, а правая была постоянно закрытой, и открывалась, вернее сбрасывалась, когда в полете летчику необходимо было аварийно покинуть самолет. Причем, правая дверка улетала безвозвратно — она была без петель. Летчик, покидая самолет в воздухе, с помощью парашюта возвращался на землю.

По рассказам летчиков, кому доводилось покидать таким образом самолет, после аварийного сброса правой дверки, с помощью соответствующих механизмов, управляемых рукояткой, достаточно было летчику только высунуться головой с плечами навстречу набегающему воздушному потоку, как мгновенно, с огромной силой врывающийся в кабину воздух выбрасывал его вон из кабины далеко от самолета.

Самолет имел стрелково-пушечное вооружение: два синхронных пулемета калибром 12,7 мм, стрелявших через воздушный винт, одну 20 мм пушку и 4 малокалиберных пулемета 7,62 мм, расположенных в крыльях.

Самолет имел скорость полета 620 км/час. На самолете имелся запас горючего 450 литров, который обеспечивал самолету дальность полета на основных бензобаках 613 км (на Киттихаук — 800 км), а с дополнительными бензобаками он имел общий запас 800 литров и дальность полета соответственно увеличивалась до 1050 км (на Киттихаук — 1100 км), т. е. почти равные возможности по этим данным у этих двух типов самолетов за счет значительно большей скорости полета у Аэрокобры. Однако, по своей скороподъемности, возможности произвести быстрее набор высоты за меньшее время, Киттихаук, образно говоря, был «бревном».

А ведь именно скорость, скороподъемность, отличное вооружение и отличная вертикальная маневренность, — были те качества Аэрокобры, за которые этот самолет очень полюбился летному составу ВВС СФ.

Опытные летчики рассказывали, что порой, резко взяв ручку управления самолетом на себя, (т. е. управляя набором высоты самолетом), даже ощущали боль в позвоночнике, настолько легко и быстро самолет строго подчинялся и выполнял требующуюся от него фигуру высшего пилотажа.

После нескольких проведенных воздушных боев полученных нами “Аэрокобр” с усовершенствованными истребителями противника Me-109G, противник стал избегать встречи с ними, а если все же бой в воздухе происходил, то как правило, победа бывала за нашими летчиками, потому что, наконец, наши первоклассные летчики стали летать на отличных самолетах, переданных нашими союзниками.

Необходимо отметить, что американские союзники отправляли свои самолеты на транспортах в разобранном виде. Сборка этих самолетов, даже высококвалифицированными специалистами - очень ответственный, сложный процесс. Он требует высокой точности, наличие специальных нивелирующих устройств, оптических приборов, так как небольшой люфт в стыковочных узлах крыльев может после сборки создать у самолета тенденцию постоянно заваливаться в сторону, а это значительно усложняет управление самолетом в воздухе. К чести наших инженеров и техников, сборку этих иностранных самолетов у нас в ВВС СФ выполняли отлично, особенно если учесть боевую обстановку, когда аэродромы подвергались налетам вражеской авиации, и отсутствие специального оборудования, которым пользовались у себя американские самолетостроительные заводы. Подобное оборудование имелось и на наших заводах, но на аэродромах строевых частей ВВС СФ его не было.

Специфическое, свойственное этому самолету расположение авиадвигателя сзади сидения летчика, создавало заднюю центровку самолета. Термин — центровка самолета, вполне понятен людям связанных с авиацией, мне, кажется, требует в популярном изложении несколько посвятить в это неискушенного читателя. Всякое геометрическое тело имеет осевые линии.

В зависимости от геометрии, оси его, особенно тела вращения, могут быть продольные, поперечные. Например, обычное колесо, сидящее на своей оси, имеет геометрическую ось, совпадающую с осью вращения. Самолет в полете может разворачиваться по курсу влево или вправо от первоначального направления полета, при этом он поворачивается относительно вертикальной оси, т. е. по линии перпендикулярной к плоскости горизонта земли. Если самолет наклонить влево или вправо, то он поворачивается относительно горизонтальной оси проходящей от носа самолета к хвосту. Но самолет может еще подниматься или опускаться, т.е. поднять «нос» самолета или опустить — это происходит относительно поперечной оси. Таким образом, летящий самолет в воздухе имеет три оси, которые пересекаются в одной точке, т. е. в геометрическом центре.

Вследствие того, что самолет, даже гражданской авиации, имеет запас горючего в топливных баках, то эти баки авиаконструктор располагает таким образом, чтобы вес всего горючего располагался симметрично относительно геометрического центра самолета, тогда летчику будет легко управлять с помощью рулей самолета. Расход топлива двигателем в полете, или несколькими двигателями, происходит не с одного бака, например, с расположенного в правом крыле, а одновременно с бака расположенного в правом крыле и с бака расположенного в левом крыле, так как в противном случае, облегченный израсходованным топливом в левом крыле самолет, начнет валиться в сторону тяжелого крыла. Это можно компенсировать рулями управления самолетом, но летчику для этого необходимо прикладывать очень большие усилия. Однако при больших количествах топлива, такое заваливание самолета никакими рулями не скомпенсировать, и самолет упадет.

Учитывая все это, специальная автоматическая система на современных самолетах, и ручное переключение летчиком на самолетах в те годы, регулируют равномерность расхода топлива, чтобы центр тяжести самолета смещался от геометрического в допустимых пределах.

Размещение оборудования на самолете, вес и материал самолета, из которого он, в основном, изготовлен, были различны для каждого типа.

Например, самолет Харрикейн имел двигатель в носу, обшивка фюзеляжа самолета, крыльев и хвостового оперения была легкая

матерчатая, а двенадцать пулеметов Кольт-Браунинг со значительным запасом боекомплекта располагались в крыльях. В результате, центр тяжести самолета был смещенным вперед, т. е. имел переднюю центровку. Эта особенность впервые нас очень удивила, когда при грубой посадке самолета Харрикейн его деревянный воздушный винт, коснувшись земли, разлетелся на куски.

Кстати, передняя центровка этого самолета привела у нас к трагическому случаю, уже после убийства 151-го крыла. Командир звена, капитан Виниченко, перед вылетом на задание, прогрел двигатель самолета, который стоял в капонира. Чтобы при больших оборотах двигателя самолет не “клюнул” носом о землю, на хвосте самолета сидел молоденький моторист. Прогрев двигатель, Виниченко вырулил из капонира, забыв, что на хвосте сидит моторист, дал газ и пошел на взлет. Опытный моторист мгновенно бы соскользнул с хвоста пока самолет набирал взлетную скорость, а парнишка вцепился в стабилизатор, всеми силами пытаясь удержаться на хвосте. Конечно, с таким грузом самолет не мог взлететь, и с левым креном упал сбоку взлетно-посадочной зоны на не засыпанное еще озеро с большими валунами.

Самолет был полностью разбит, Виниченко был жив. Благодаря тому, что он был в теплой ватной куртке и зимней шапке, он получил легкое сотрясение, голова была немного ранена, а вот молоденький моторист погиб. Такая неожиданная, ненужная гибель! После лечения в госпитале Виниченко вернулся в свой полк, и долго еще активно участвовал в боевых вылетах. Воспомятая произошедший случай, он долго горевал о погибшем паренке. Но этим его жизнь уже вернуть было нельзя. Самолет “Аэрокобра” — наоборот, имел заднюю центровку, вследствие расположения двигателя за кабиной. Поэтому, чтобы приблизить центр тяжести заправленного самолета топливом, пушками, пулеметами с боекомплектом в носовом отсеке самолета, к геометрическому центру самолета, фирма Белл расположила рядом в этом отсеке набор балластных пластин, скрепленных между собой. Вес этих пластин достигал 230-250кг. Такое нерациональное, даже принудительное использование бесполезного груза на самолете, нас конечно не устраивало. Начала работать творческая инженерная мысль — как избавиться от этого бес-

полезного груза, заменить его тем, что нужно самолету, вернее летчику для ведения воздушного боя? В полете, по мере расхода топлива, центр тяжести самолета смещался вперед. После тщательного, всестороннего анализа и проработки различных вариантов, с учетом первоначальной заправки самолета топливом и боекомплектом, мы решили снять набор балластных пластин, и вместо них увеличить запас боекомплекта пушки и синхронных пулеметов с 200 до 270 патронов и снарядов. По весу он был меньше снятых пластин, но выигрыш по весу был, и он позволял сократить время набора самолетом высоты до 5000 м на 1,3 минуты, а время набора практического “потолка” самолета, уменьшилось на 9 минут. Для самолета истребителя, это было очень важным преимуществом над истребителями противника Me-109 F. Не менее важными результатами были: сокращение длины разбега самолета на взлете на 80 метров, пробег после посадки сократился на 150 м, уменьшилось время виража при пилотировании самолета!

Как видите, и хороший самолет Аэрокобра подвергся модернизации нашими силами, в результате чего мы улучшили эффективность его боевого применения. В процессе эксплуатации самолета, он подвергся целому ряду доделок: усиление узлов крепления руля высоты, усиление штоков стоек шасси, замена стальных трубок бензосистемы на медные и прочее.

Необходимо отметить, что самолет Аэрокобра резко отличался от наших самолетов того времени, и даже от своего соотечественника — самолета Киттихаук, наличием 3-х колесного шасси. Все упомянутые самолеты, при посадке, должны были садиться на два колеса основных колес шасси и на хвостовое колесо. Классической мастерской посадкой считалось, когда после выравнивания летчик мог подвести самолет к земле с одновременным касанием земли колесами шасси и хвостового колеса, а положение самолета было с поднятым носом и опущенным хвостом к горизонту под углом 10-15 градусов. При такой посадке, самолет ровно катился по полю, без скачков, переходя в конце пробега, после потери скорости, к рулению.

Про посадку, сделанную точно на траверзе посадочного знака, в авиации говорят — самолет точно «притерт» летчиком к земле. Это всегда характеризовало мастерство летчика в этом элементе

с самой лучшей стороны.

Если самолет вначале касался о землю только колесами шасси, а хвостовое колесо еще не коснулось земли, то последующие попеременные удары о землю то колесами шасси, то хвостовым колесом называется «козление». Про такого летчика руководители полетов говорят, что посадка плохая, летчик еще не доучен правильно выполнять посадку самолета.

Дело конечно не в красоте или эстетическом зрелище со стороны. Дело в том, что при «козлении», происходят многократные удары колес шасси о землю, а это отрицательно влияет на прочность узлов крепления стоек колес шасси, на прочность крепления плоскостей самолета к центроплану. А что такое плоскость самолета, крыло — это балка, закрепленная одним концом. При ударе о землю, на узел крепления крыла, самого имеющего большой вес, воздействует дополнительная многократная нагрузка, причем, чем удар сильнее, тем кратность нагрузки выше. Были в истории авиации неоднократные случаи, когда из-за грубой посадки самолета ломались узлы стоек шасси, это почти стопроцентная вероятность катастрофы, так как в своем движении он находился только на одном колесе.

Самолет Аэрокобра не имел хвостового колеса. Авиаконструкторы вместо хвостового колеса сделали носовое колесо, расположенное, как основные колеса шасси, на своей отдельной стойке. Она имела амортизацию, как и у основных колес шасси.

И при рулении самолетами на стоянке, и при взлете положение самолета относительно плоскости горизонта не менялось. Такая конструкция шасси самолета резко улучшила видимость летчику при взлете и посадке. Кроме этого, даже при грубой посадке, передняя стойка шасси уменьшала возможность «козления» самолета, смягчала значительные перегрузки на узлы шасси и узлы крепления плоскостей к центроплану самолета.

К такой конструкции шасси пришлось переучиваться всему нашему летному составу, перешедшему на эксплуатацию этого типа самолета. Этот процесс проходил очень быстро, и летный состав с удовольствием использовал ее достоинства. Они научились и с такой системой производить посадки самолетов «впри-тирку» к земле.

В ноябре 1942 г. от американских союзников в ВВС СФ поступило 20 самолетов Аэрокобра, которые Командование передало 78-му ИАП. Внешне, по планеру, эти самолеты не отличались от первых, полученных нами на ВВС самолетов, переданных 2 ГКИАП.

Однако, самолеты, полученные 78 ИАП в ноябре 1942 г., имели уже другие двигатели – Аллисон У-1710-Е17, а несколько позже полученные самолеты этого типа, переданные 255 ИАП в декабре 1942 г. имели уже двигатели другой модификации У-1710Б18 и У-1710 Е-19. Самолеты последней модификации уже имели пушку калибром 37 мм.

Было понятно, что американские авиаконструкторы продолжали постоянно модернизировать не планер, который, кстати, и не требовал этого, так как он был аэродинамически почти идеальным, а двигатель и вооружение самолета.

Ранее я упоминал о многих положительных качествах этого самолета, но нам в процессе эксплуатации самолетов в боевых условиях, пришлось внести изменения и в кислородное оборудование самолета. А поводом к этому послужили два зафиксированных случая потери сознания летчиками 2ГКИАП при выполнении ими барражирования в зоне аэродрома на высоте полета 9000 м. При этом летчики постепенно теряли сознание, самолет резко падал вниз, теряя высоту, и только вблизи земли, на высоте 1000-1500 м они приходили в сознание, экстренно выравнивали самолет и садились на аэродром в полном здравии, но о случившемся докладывали командованию.

Этими случаями мы занялись немедленно. Все кислородное оборудование находилось под ответственностью службы электроспецоборудования самолетов, за работу которой я нес полную ответственность. При выяснении причин отказов в работе кислородного оборудования самолета, вначале были подозрения на его неисправность. Однако, оказалось, было иначе. Расследованием случаев кислородного голодания занимались инженеры и представители летной инспекции.

Нами было установлено грубое нарушение требований Наставления по производству полетов (НЛП). В соответствии с его требованиями, уже на высоте полета 4000 м летный состав обязан пользоваться кислородным оборудованием для дыхания кисло-

родной смесью, а не чистым воздухом. Дело в том, что в те годы, самолеты не имели герметизированных кабин. При полете самолета, например, на высоте 9000 м, атмосферное давление вне самолета и внутри кабины было одинаковым, и, хотя кабины имели направленный на летчиков обогрев, применялась очень теплая меховая одежда — комбинезоны, куртки и штаны.

Хотя каждый член летного экипажа имел маску, питающуюся от кислородного прибора, однако, организм летчика, как подтвердил многолетний опыт высотных полетов, должен иметь тренировку пребывания в разреженной обстановке на больших высотах.

Летчики военного времени, проходили значительно сокращенную программу профессиональной подготовки. Из училищ к нам приходили молодые, подготовленные только по минимуму летчики. Как правило, никто из них не проходил тренировки в барокамере. В этих стационарных камерах создается искусственное разрежение воздуха, соответствующее высоте 1000 метров. Каждый тренирующийся имел индивидуальную кислородную маску, подключенную к индивидуальному кислородному прибору. Тренировка происходила под наблюдением врача. В барокамере постепенно создавалось разрежение, имитирующее постепенный, подъем самолета на высоту. Темп подъема происходил по установленной методике, которая была различна в зависимости от степени подготовки к высоте каждого летчика. Чтобы летчик мог считаться подготовленным к высотным полетам, он должен был пройти несколько таких тренировок.

ВВС СФ располагал такой барокамерой стационарного типа, которая располагалась в гарнизоне Губа Грязная.

Наши врачи и летная инспекция ВВС не учли возможности скороподъемности самолета Аэрокобра, и поэтому, в случаях быстрого набора высоты самолетом, были отмечены случаи потери сознания молодыми летчиками, никогда не проходившими тренировки в барокамерах.

Как самолетное, так и наземное оборудование для производства полетов на больших высотах, входило в мою служебную обязанность, и мне пришлось со своими специалистами вводить в строй бездействующую с начала войны барокамеру. Она была

уже в таком запущенном состоянии, что пришлось много повозиться пока удалось получить на ней все необходимые режимы работы. Она должна была быть исключительно надежной в работе, так как в случае, например, создания в ней разряджения равного высоте 10-12 тысячам метров, исключалась возможность ее неожиданной резкой разгерметизации. Это неминуемо привело бы к резкой декомпрессии находившихся в камере летных экипажей, разрыву барабанных перепонок ушных каналов, разрыву кровеносных сосудов и других страшных последствий! Ее состояние было у меня под особым строгим контролем, и за все время ее работы, все у нас проходило нормально.

Поскольку первую тренировку проводили под наблюдением врачей, которые никогда ранее ее не проводили, то мы сами, без летного состава, с Главным врачом ВВС на себе доводили ее до состояния, соответствующего техническим требованиям. Когда все было готово, камера заработала с полной нагрузкой. Наши врачи овладели всеми тонкостями этой тренировки и барокамеру ввели в действие как обязательный этап для допуска к боевым полетам. Постепенно все летчики, в первую очередь истребители, прошли в ней тренировки по несколько раз. И случаи потери сознания на высоте из-за кислородного голодания на ВВС СФ полностью прекратились. Допущенная нами ошибка была учтена и летный состав по графику, в основном молодое пополнение, постоянно проходили тренировки в барокамере.

Все, казалось, уже в этом отношении было пройденным. Однако вновь был зафиксирован случай потери сознания на высоте летчиком на самолете Аэрокобра в 1АЭ 2 ГКИАП. По докладу, все оборудование было исправным при проверке его на земле, а летчик в полете ощутил явное кислородное голодание. Как и в предыдущих случаях, летчик своевременно пришел в себя и благополучно посадил самолет на своем аэродроме. Этот случай тревожил нас, а тем более меня. Я хорошо понимал, что если в первых случаях причиной являлась не тренированность летного состава к значительным высотным перепадам в кабинах, то теперь мы имели случай технической неисправности аппаратуры кислородного обеспечения летчика в полете. Явной неисправности сразу не обнаружили, необходимо было искать, причем срочно, так как случай мгновенно распространился среди

летнего состава полка. Среди них появились опасения, что такая история может повториться с каждым из них, а кто мог быть уверен, что если это случится с ним, то он сможет, хотя бы у земли, придти в сознание и вывести самолет из крутого падения с высоты? Главный инженер ВВС СФ Р. М. Собченко приказал моему начальнику М. Н. Мишуку и мне срочно разобраться в этом случае, выработать профилактические, и, если необходимо, ремонтные работы, и обо всем доложить ему. К нам присоединился старший инженер, недавно созданной 5-й авиадивизии Горобец.

Я лично тщательно просматривал все кислородное оборудование на каждом самолете Аэрокобра полка. Сразу найти скрытую неисправность я не надеялся, так как случай этот был пока единственным, значит и неисправность была пока единичная.

Пока, на нескольких осмотренных мною самолетах внешне я ничего неисправного не находил. Однако, при тщательном анализе состояния кислородного шланга, идущего от кислородного прибора к кислородной маске, которую летчик одевает на подбородок и носовую область для вдыхания кислорода, я обнаружил небольшую деформацию шланга. Это я обнаружил пока только на одном из осмотренных мною самолетов.

Внешне шланг выглядел эластичной трубкой диаметром около 14-16 мм, покрытой снаружи и внутри слоем белой резины. Между двумя слоями белой резины находилась стальная спираль, навитая с шагом примерно 2-3 мм. Она была необходима для придания резиновому шлангу свойства несжимаемости при его перегибах.

Растянув кислородный шланг, я обнаружил на нем сквозной поперечный разрыв на половину его диаметра. Это и было причиной кислородного голодания. Кислородный прибор на самолете относился к типу приборов легочного принципа работы, который требует герметичности шланга, чтобы при вдохе летчика мог открыться полностью клапан подачи кислорода в маску. Разрыв шланга не позволял открыться этому клапану, и летчик фактически дышал почти без кислорода разреженным воздухом высоты 9000 м, который был в кабине самолета. У земли количество кислорода значительно увеличивалось, и летчик приходил в сознание.

Мы начали разбираться, при каких условиях могло происходить повреждение кислородного шланга в кабине. Или это было результатом небрежной работы технического состава при производстве работ в кабине, или кто-то это делал преднамеренно!

Шла война, и мы не могли быть полностью уверены, что среди окружающих нас людей все достойны полного доверия, хотя это как-то не укладывалось в голове. Я решил обязательно найти косвенную причину, и длительно изучал все возможные варианты для такого повреждения кислородного шланга. Я обратил внимание, что при перезарядке пневмосистемой крупнокалиберных пулеметов самолета, подвижные части задней системы левого пулемета, перемещались очень близко от кислородного шланга, который имел большой запас по длине, и при разворотах самолета, например, при левом развороте, мог попасть под подвижные задние части пулемета и получить повреждение, подобное обнаруженному мною.

Мои предположения я высказал Мишуку и Горобцу. Мы решили опробовать высказанную мною версию. Вызвали вооруженцев, они сделали перезарядку левого пулемета, а я кислородным шлангом имитировал его положение при левом развороте самолета. Шланг получил точно такую же деформацию, но уже в другом месте, в отличие от обнаруженной ранее. Таким образом, причина повреждения кислородных шлангов нами была обнаружена, а это для нас было главным результатом расследования причины случаев приводящих к кислородному голоданию летчиков.

Расследование мы производили в декабре, в период полярных ночей. Уже к 14.00 было полностью темно, и мы втроем: Мишук, Горобец и я спустились в землянку эскадрильи для составления акта по результатам расследования и выработки рекомендации для профилактических мероприятий, которые необходимо было выполнить на всех самолетах Аэрокобра и об информации всех частей ВВС других флотов, на которых уже появились эти самолеты. В землянке кроме нас никого не было.

Примерно через час нашей работы мы услышали интенсивную стрельбу зенитных батарей, затем услышали завывающие звуки прорвавшихся через заградительный огонь зенитных

орудий бомбардировщиков Ю-88, и вскоре слышали взрывы бомб, упавших не遠далеке от аэродрома. По слуху мы определили, что происходит сбрасывание бомб серийно, с небольшого количества самолетов. Взрывы быстро приближались к нашей землянке. Мы знали о ее неглубоком залегании и о тонком слое наката бревен над ней. При прямом попадании бомбы среднего калибра, она легко проникнет внутрь землянки. Что делать? На раздумье оставалось несколько секунд. В правом углу землянки была сооружена большая печь. Она отстояла от стены на 50-60 см. Не стовариваясь, мы мгновенно оказались в этом пространстве, чтобы если в землянку попадет одна из бомб, все-таки как-то себя прикрыть, толщиной печи. Защита была ненадежная, но, все же инстинктивно укрылись за ней. К нашему счастью, следующая бомба серии упала уже за нашей землянкой. Землянка оказалась в створе между двумя соседними разорвавшимися бомбами. Вскоре все стихло, мы немного постояли в землянке, и выбежали из неё, чтобы оценить возможные потери самолетов в результате бомбового удара.

Самолеты, и люди не пострадали. Все обошлось! Только после этого, рассмеявшись над своим первоначальным страхом, мы обменивались впечатлениями о случившемся.

Начатую работу мы закончили через час, старшему инженеру полка В. Бульгину дали указания, что и как выполнить на всех самолетах Аэрокобра полка, чтобы выявить самолеты, на которых кислородные шланги уже имеют повреждения.

На американских самолетах Киттихаук и Аэрокобра, оборудование самолетов имело существенное отличие от наших, советских образцов. Если в принципах работы каждого прибора было много общего, то имелось различие в конструктивном выполнении. Что же касается кислородного оборудования самолетов, то оно отличалось существенно.

Основой кислородного оборудования самолета был запас сжатого до 150 атм. кислорода, размещаемого в специальных бортовых кислородных баллонах. Объем запаса определялся исходя из максимально возможного времени пребывания самолета на высоте свыше 4000 м, а это время определялось запасом топлива, которое имелось на самолете, точнее, продолжительностью полета самолета.

Поскольку военный самолет, а тем более истребитель, предназначен для уничтожения вражеских самолетов во время воздушного боя, никто не мог, да и невозможно было определить, в каких условиях, на каких высотах, могут проводиться предстоящие воздушные бои.

Я неоднократно наблюдал ведение воздушных боев, которые начинались на высотах 8-9 тысяч метров, а в процессе маневров самолетов, боевых разворотов, стремление противников зайти друг другу в хвост, приводило к снижению высот, на которых продолжался бой до 300-400 метров. Или наоборот, бой начинался с малых высот, когда кислород летчикам не нужен, а заканчивался уже на больших высотах, когда он был необходим.

В те годы, на самолетах применялись кислородные системы, использовавшие газообразный кислород. Только после войны, в начале 50-х годов, на военных самолетах с реактивными двигателями, бомбардировщиках, имевших потолок полета уже выше 15 000 м и продолжительность полета до 10 часов и более, стали применять сжиженный кислород. Жидкий кислород находился в специальных сосудах, изготовленных по принципу сосуда Дьюара. В годы войны, на наших самолетах были кислородные баллоны объемом 4 литра, с рабочим давлением 150 атм.

На полученных нами американских самолетах в кислородной системе использовались кислородные баллоны объемом 8 литров, а давление в них было ниже, в переводе на метрическую систему — 28-32 атм. Наши баллоны, рассчитанные на большие давления, имели стенки значительной толщины, изготавливались из высоколегированной стали. Американские кислородные баллоны имели очень тонкую стенку, тоже из прочной стали, но дополнительно весь баллон был покрыт сваренной стальной арматурой, с учетом давления в баллоне не 150 атм, а всего 32 атм.

Фактически, запас газообразного кислорода в наших баллонах и американских был почти равный, а по весу американские баллоны были в несколько раз легче. Налицо был явный выигрыш в весе, а для самолета это всегда имеет большое значение.

В те годы, мы имели кислородные приборы типа КПА-3бис. От кислородного баллона, при открытии имевшегося на нем вентиля, кислород поступал к прибору через редуктор, его давление

понижалось до 100-150 мм. р с, и непрерывной струей, через резиновый шланг поступал на вход кислородной маски. В приборе имелся регулятор интенсивности подачи кислорода летчику anerоидно-мембранного типа. Чем выше был полет самолета, тем больше было разряжение окружающего воздуха, автомат это учитывал, и интенсивность струи увеличивалась. Но прибор был неэкономичен тем, что, струя кислорода от прибора поступала в маску не только при вдохе летчиком, но и при выдохе, т. е. непрерывно, и половина кислорода расходовалась впустую т. к. при выдохе воздуха летчиком, подача кислорода была бесполезна.

Американские кислородные приборы были легочного типа, е. кислород поступал в маску летчика только при вдохе, а при выдохе кислород в маску не поступал. Такой принцип работы прибора требовал очень хорошо подогнанной кислородной маски к нижней части лица летчика, включая нос и подбородок, чтобы при вдохе под маской создавалось разряжение. При этом клапан вдоха открывался, и кислород поступал в маску, а при выдохе - клапан вдоха закрывался и открывался клапан выдоха. Клапаны кислородной маски работали, таким образом, как бы навстречу друг другу. Кислородные маски были сделаны из морозостойкой резины зеленого цвета, с пористой, мягкой уплотняющей прокладкой. Они были мягкие, легкие, легко одевались и снимались.

Все кислородное оборудование американских самолетов было более современным не только по сравнению с нашим, но, и с оборудованием на самолетах противника.

Уже во второй половине войны, на наших самолетах появились аналогичные кислородные легочные автоматы, которые, в отличии от американских, не только регулировали подачу кислорода, но и изменяли процентное содержание кислорода соответственно с изменением высоты полета, к легочному автомату добавили регулятор, имевшийся в приборе КПА-збис. Маски, по конструкции, были аналогичными американским, но более усовершенствованными.

Идеи легочных автоматических кислородных приборов были в те годы не новыми. Еще в стенах института, мы изучали много разных конструкций таких приборов, различных скафандров

для высотных полетов, которые позднее были взяты за основу при разработке герметизированных скафандров для космонавтов. Наука была впереди практического осуществления ее идей. Приходилось пока довольствоваться старыми приборами, а до новых кислородных приборов не хватало возможностей наших заводов. Нам не хватало в те годы самого главного — самолетов!

В численном составе ВВС СФ уже к середине 1942 г. значительно увеличились. Налеты вражеской авиации на наши морские и авиационные базы значительно сократились. Главные удары противник стремился наносить по порту Мурманска и по конвоям союзных транспортных кораблей. Общее количество сбитых самолетов противника за год войны составляло уже 412 самолетов. Наши потери были 156 самолетов, в их число входили потери самолетов при вынужденных посадках на сопки, при взлетах, при посадках поврежденных самолетов на свои аэродромы.

За этот период в Архангельск и Мурманск в составе конвоев благополучно дошли 179 транспортов с нужными грузами, с общим тоннажем свыше одного миллиона тонн. За это время на переходах караванов в обоих направлениях погибло 22 транспорта и 5 военных кораблей.

Морские коммуникации внешних направлений на Севере, за полярным кругом, стали первостепенными направлениями общегосударственного значения. Это понимал и противник, сосредотачивая свои главные удары по транспортам конвоев. Выполняя свою повседневную работу в частях ВВС на аэродроме Большая Ваенга, я получил распоряжение от Главного инженера, срочно прибыть в штаб ВВС. День был на этот раз пасмурный, высота облачности была не более 500-600 м. Противник в таких условиях не выпускал бомбардировочную авиацию по наземным целям, так как наши зенитчики настолько овладели искусством сбивать их на значительно больших высотах, что на высоте 500-600 м риск потери самолетов был в несколько раз больше. Не вылетали и наши самолеты, кроме торпедоносцев. Летный состав отдыхал в землянках, а инженерно-технический состав ремонтировал поврежденные в боях самолеты, выполняли регламентные работы на них, производили много других работ, которые невозможно было выполнить при интенсивных боевых вылетах. В общем, аэродром жил в этот период спокой-

ной, не тревожной жизнью. Отдыхали от боевых действий даже работники авиатехнических баз обслуживания (АОТБ).

Машины у меня не было, и выйдя через Контрольно-пропускной Пункт аэродрома, я остановился на перекрестке дорог: от аэродрома до авиагородка Ваенга, идущая вниз к заливу, к Окружным авиамастерским и к Мурманску, в надежде, что может быть подойдет какая-нибудь попутная машина, идущая в Губу Грязную или в Мурманск;

Минут через десять, в поле зрения появилась легковая машина типа М-1, идущая с аэродрома, покрытая известной мне камуфляжной окраской. Это была машина нашего Командующего ВВС. Она быстро обогнула перекресток и повернула на дорогу, идущую в Губу Грязную, прошла мимо меня. Я увидел шофера Командующего — Литянского, он за рулем сидел один, но на заднем сидении сидели двое, я не успел разобрать кто, глядя машине вслед. Через 15-20 м машина остановилась, из нее выскочил Литянский, и подбежав ко мне сообщил, что Командующий приглашает меня в машину, что я и выполнил, сев на переднее сидение рядом с Литянским. Через зеркальце шофера я разглядел, что рядом с Командующим сидел незнакомый для меня офицер-моряк в кожаном реглане. Они оживленно разговаривали. Я сидел молча, но по фразам, по содержанию беседы,

догадался, что это был знаменитый подводник, Герой Советского Союза капитан 2-го ранга Н. А. Лунин, ставший после атаки линкора «Тирпиц» хорошо известным своим подвигом не только среди плавающего, но и среди летного состава ВВС флота.

Машина подошла к столовой Штаба ВВС. Я первым вышел из машины и подождал пока выйдут Командующий и Н. А. Лунин.



Герой Советского Союза капитан 2-го ранга Н. А. Лунин

Оба они были в хорошем настроении, улыбались. Командующий спросил меня, чем я буду заниматься после обеда, я доложил ему, что меня потребовал к себе Главный инженер. Он попросил меня, если дело будет не срочное, то после обеда, чтобы я поднялся в штабную бильярдную, где он будет играть с Николаем Александровичем Луниным, и тут же познакомил нас. Лунин был выше среднего роста, широкоплечий, серые внимательные глаза, широкое лицо с крупными чертами. Он улыбался сдержанно, но по его улыбке угадывался очень добрый, общительный характер человека, одновременно в нем угадывался сильный, волевой характер. Разговаривал он, не спеша, без лишних слов, очевидно обдумывал свои слова. Он мне понравился. Правда, я уже многое знал о нем, и это в значительной степени безошибочно определяло его характеристику, но мои впечатления при нашей встрече, сложились мгновенно, без учета, что мне уже было известно о нем.

Командующий пригласил его пообедать к себе в салон, а я перед обедом явился к Главному инженеру и доложил ему о выполненной в частях работе и данных мною там указаниях по эксплуатации самолетов специалистам службы. Действия мои он одобрил, и дал новые указания на следующий день. Сегодня я был свободен, и после обеда поднялся на третий этаж штаба, где в комнате в виде мезонина была бильярдная. Там стоял один бильярдный стол, в половину меньше обычного бильярдного стола. Однако в свободное от службы время там иногда собирались офицеры штаба и проводили время в оживленных беседах, обсуждали события прошедшего дня, играли в шахматы, пока играла в бильярд очередная пара, или две пары игроков.

Как-то в затянувшийся период нелетных дней, мне довелось сыграть с Командующим на бильярде несколько партий. Играл он с азартом, умел забивать не только прямые шары, но и с подрезкой, и дуплетом. В институте я научился хорошо играть на бильярде не только в «американку», но и в «русскую пирамиду», в которой требуется помимо вообще точных ударов, искусная игра партионным шаром. Лучшим игроком на бильярде в штабе считался Начальник АХО Виктор Зорко. Но у Командующего выигрывать он считал неудобным, тот это чувствовал, и с ним играть не любил.

Поскольку я всегда играл в полную силу, не играл в поддавки, дабы польстить своему Командующему, как это делали некоторые офицеры штаба, игра у нас с ним всегда получалась интересной, полной спортивного азарта, и приносила общее удовлетворение независимо, кто из нас выиграл или проиграл.

Как я увидел, Н. А. Лунин играл на бильярде хуже Командующего, и быстро проиграл ему «американку».

— А вы Николай Александрович слабак, вот сейчас мы сыграем с инженером. С ним нужно играть без подставок, он шары снимает со стола запросто.

Действительно, игра пошла очень интересной. И у Командующего и у меня шары забивались четко, незначительная подставка и противник мгновенно забивал очередной шар. В процессе игры получился курьезный случай, редкий в бильярдной игре. Шар, по которому я решил бить, стоял на «точке» — место на бильярдном столе, где располагается первый шар «пирамидки» — расположение шаров треугольником перед началом игры.

Если точно попасть своим шаром в шар стоящий на точке под углом в 60° , то в левую и правую лузу шары могут влететь одновременно. В бильярдной игре этот момент называют — сделать «штаны».

Командующий, имея в виду этот вариант, пошутил, что мои старания напрасны, и над лузой, у которой он стоял, выставил левую руку, на которой были ручные часы швейцарской фирмы “Лонжин”, обращенные стеклом внутрь стола. Я знал эти сверхточные часы, самые точные в штабе.

Когда флаг-штурман штаба ВВС СФ В. Сырчин получил партию швейцарских часов Лонжин в тыле флота, Командующий потребовал от него, чтобы по хронометру, имевшемуся в штабе, он выбрал ему с самым точным суточным ходом. Обнаружены были часы, которые ходили с точностью ± 3 секунды. Эти часы и выбрал себе Командующий. Он вообще, будучи чрезвычайно аккуратным и точным в своих действиях и поведении человеком по своей натуре, требовал этого же от своих подчиненных. Ему несколько раз дарили изготовленные в мастерских финские ножи с многоцветными наборами ручек. Такие ножи в те годы войны

были очень модными в действующих частях Красной Армии и на флоте. Их изготовлением увлекались многие умельцы. Если для лиц, непосредственно участвующих в боях, лицом к лицу с врагом, а также летному составу они были необходимы, то офицерам Штаба они пока были практически не нужны, только, разве, во время приема пищи, когда нужно было открыть консервы.

Каждый подаренный ему нож, Командующий проверял на твердость лезвия на имевшемся у него стальном бруске. Ударит по нему лезвием, если оно затупилось, он возвращал нож дарящему, и просил сделать новый нож из более твердой стали. В мастерских это знали, и перед тем, как подарить нож, сами проверяли твердость лезвия на стальном бруске.

Часы на руке Командующего поблескивали передо мной. Всё же, боясь, что смогу попасть в них шаром, я попросил его убрать руку, ведь действительно могут получиться “штаны”, и часы будут разбиты!

— В век у Вас этого, мистер Карт, не получится!

Иногда он меня называл «мистером». Увлеченный все же сделать «штаны» я тщательно прицелился, каким-то внутренним чутьем я нашел нужную точку на забиваемом шаре, и четко произвел удар! О ужас! Получились классические «штаны». Одновременно в обе лузы влетели два шара, но один из них попал все же в подставленные Командующим часы, и от них веером разлетелись осколки стекла. На несколько секунд в бильярдной наступила пауза, потом раздался оглушительный всеобщий взрыв смеха окружавших стол штабных офицеров. Командующий покраснел, слегка улыбался, помолчал, а потом в сердцах выговорил:

— Вот черт! Дернула меня нелегкая угробить такие часы. Ну, наказал меня инженер! Бил ведь специально по часам?

— Да нет, что Вы товарищ Командующий. Просто бил поточнее и все! Откровенно говоря, мне на душе стало неприятно. Мне жаль было отличных, но уже разбитых часов.

Командующему подберут новые часы, а эти уже, наверняка, нуждаются в капитальном ремонте или их нужно будет выбросить.

— Ну что же проказник, все-таки Командующий, — смеясь сказал он, Вы расколотили мои часы, Вы и ремонтируйте их, а свои

отдайте мне. Они, говорил Сырчин, тоже очень точные.

Пришлось мне расстаться со своими часами, той же марки и взять разбитые часы. Потом, при случае мы несколько раз вспоминали этот курьезный случай. После нас, за биллиардным столом сменились пары и мне представилась возможность немного поговорить с Н. А. Луниным. Конечно, меня интересовали подробности его знаменитой атаки на линкор Тирпиц. Он рассказывал, что ему с атакой можно сказать не повезло в отношении эффективности торпедного удара. Фактически, по линкору попала только одна из шести торпед, выпущенных по нему лодкой К-21. Одна торпеда угодила в эсминец охраны. Хотя ему удалось подниматься под перископ несколько раз, он выпустил торпеды, когда вся эскадра внезапно стала поворачивать и ложиться на другой курс. Нужно было торопиться, так как расчетная точка удара уже не соответствовала расчетам на три минуты хода линкора прежним курсом. Он очень переживал, что сложившиеся обстоятельства не позволили ему выполнить свой удар более эффективно, хотя результат его удара во многом надолго спутал все планы фашистского командования эскадры. Внутренняя неудовлетворенность в нем все же чувствовалась, хотя об этом он не говорил. Как ни на одном флоте, у нас на Северном, была широкая, товарищеская дружба всех родов оружия, имевшегося в составе флота. Командующий флотом адмирал А. Г. Головкин бывал у нас на аэродромах в авиаполках не менее одного раза в неделю. К нам в части приезжали подводники, с надводных кораблей, катерники. Оперативный отдел штаба флота многократно разрабатывал операции с одновременным применением для нанесения удара силами надводных, подводных сил, катерников, торпедоносной авиации и бомбардировщиков. Поэтому операции эти были, как правило, очень эффективными по результатам, часто приводили врага в растерянность при попытках оказать противодействие.

Как я уже упоминал, численность авиации флота, пополнилась в 1942 г. за счет прибытия на ВВС СФ 2 ОМАГ, а также за счет самолетов, изредка получаемых от союзников. Это позволило значительно усилить ее воздействие на противника. Если в 1941 г., с момента начала войны, бомбардировщики противника позволяли себе осуществлять попытки наносить бомбардировочные удары без сопровождения истребителями, то понесся значитель-

ные потери, уже стремились надежнее прикрываться истребителями сопровождения.

Серьезная и трудная задача, поставленная командованием флота — свести к минимуму налеты бомбардировщиков авиации противника на объекты флота, аэродромы, город Мурманск, решались главным образом истребительной авиацией. Весной, летом и в первой половине осени 1942 г., когда Заполярье не находилось еще в условиях полярной ночи, жестокие воздушные бои по несколько раз в день завязывались ежедневно. При наличии потерь с нашей стороны, враг имел их значительно больше. Бои проходили при участии нескольких пар истребителей с обеих сторон, а иногда бывали воздушные бои при участии десятков самолетов. Вроде многие наши кадровые летчики начали воевать все одновременно, а в процессе ведения воздушных боев у многих из них начали проявляться качества бойцов, незаметных в мирное время. Часть из них стали искуснейшими воздушными бойцами, к которым относился и Борис Феоктистович Сафонов. Еще до войны он отличался исключительно точной и меткой стрельбой в воздухе по воздушным мишеням, буксируемым конусам. В период войны — это качество особо ярко проявилось в 26-ти сбитых им лично вражеских самолетах.

Инженеры, техники, механики всех служб по специальностям делали все, что могли для безотказной работы самолетов при подготовке к боевым вылетам, ремонтируя поврежденные в боях самолеты в условиях ожесточенных бомбардировочных ударов противником по нашим аэродромам и в полярные дни, и в полярные ночи, в условиях снежных буранов и заполярных морозов.

Сколько было случаев, казалось безвыходных положений при вводе в строй самолетов, поврежденных в боях, сколько изобретательства и умения, высокого технического мастерства проявлял инженерно-технический состав. И никто из них не имел на своем счету сбитых самолетов противника. Они оставались малозаметными, скромными героями войны, цену каждому из которых знали только летчики, летные экипажи, с которыми они жили единой боевой семьей, спаянной мужской дружбой, которую выковали суровые дни войны.

Например, командир звена 2 ГКИАП Павел Орлов вернулся после воздушного боя с развороченной снарядом противника

обшивкой консоли левого крыла, повреждением элерона. Еле “дотянул” до края аэродрома. Техник его самолета Сергей Алексеев с помощью ПАРМа полка под руководством Инженера АП по полевому ремонту О. Новикова почти за 10 часов ввели самолет в строй, и Орлов вскоре вновь участвовал в очередном бою. Это были будни войны для летного и инженерно-технического состава.

Летчики торпедоносцы отлично выполняли боевые задания по нанесению бомбардировочных ударов по объектам противника расположенным в глубине Норвегии, как например, по аэродрому противника Лаксельвент и по другим. В полку, кроме специализировавшегося, в основном, на низком торпедометании, причем, в одиночном полете, охотника капитана Г. Д. Поповича, большим уважением пользовался капитан И. Я. Гарбуз. Он был большим мастером и бомбовых ударов с больших высот, особенно в ночных условиях, когда выбор цели с самолета, не имевшего локаторы, было делом большого мастерства и опыта. Он погиб со своим экипажем при трагических обстоятельствах, при заходе на посадку на свой аэродром.

Применяемая тактика и методы ведения борьбы с врагом всегда имели очень большое творческое разнообразие. Поиски наиболее эффективного применения, имеющегося в нашем распоряжении оружия были особенно характерны в авиации.

Как-то случайно получилось, что ночью вражеские бомбардировщики вылетели с аэродрома Лаксельвент для удара по аэродрому Большая Ваенга. Посты оповещения ПВО по радиосвязи немедленно сообщили Командованию о вылете вражеских бомбардировщиков, засекли курс их следования, и было точно установлено, что летят они не на Мурманск, а для удара по аэродрому Большая Ваенга.

В это время на аэродроме была готова к вылету группа самолетов ДБ-3ф для бомбового удара по аэродрому противника. Внезапно, у Командования ВВС СФ родился дерзкий план: поднять готовую к боевому вылету группу наших бомбардировщиков под командованием капитана И. Я. Гарбуза тогда, когда вылетевшие вражеские бомбардировщики будут недалеко от нашего аэродрома, чтобы хватило времени взлететь всей пятерке ДБ-3ф и взять курс на аэродром Лаксельвент.

Одновременно, для встречи вражеских бомбардировщиков на подходе к аэродрому, поднялись наши ночные истребители чтобы предотвратить возможность произвести бомбовый удар по своему аэродрому.

Задачу нашим бомбардировщикам поставили: бомбежку вражеского аэродрома с ходу не производить, находиться в ближней зоне от него, подождать пока не начнется посадка возвратившихся бомбардировщиков противника, пытавшегося нанести удар по нашему аэродрому.

В те годы, радиоустройств для слепой посадки самолетов еще не было, и для ночной посадки самолетов требовалось включение наземных аэродромных прожекторов. Как только начнется включение прожекторов, наши самолеты должны были оказаться над аэродромом противника и бомбить по прожекторам и садящимся самолетам.

Все было выполнено точно, как было задумано. Запас горючего у наших самолетов был еще достаточный, и наши экипажи не спеша сбрасывали одиночные бомбы по аэродрому, не давая возможности противнику произвести посадку самолетов и одновременно не давая возможности взлететь истребителям противника, чтобы отогнать наши самолеты от аэродрома. Прожектора противник включить боялся, а возвратившиеся самолеты противника уже не имели запаса горючего, и в темноте, не видя земли, многие из них разбились, падая без горючего с остановившимися двигателями в сопки, окружавшие аэродром.

Эффективность налета наших самолетов на аэродром противника оказалась исключительной. Тактический прием оказался для противника неожиданным и застал его врасплох, за что он потерял много бомбардировщиков за одну ночь.

Однако, противник у нас был умный, и оценив эффективность такого тактического приема, какой применили наши оперативные работники, ответил нам тем же тактическим приемом, правда с меньшими для нас потерями. В одну из ночей, когда два наших самолета ДБ-3ф возвращались после выполнения задания, у нас включили наземные аэродромные прожектора. Первым на посадку заходил напарник И. Я. Гарбуза, он успел только сесть на аэродром, как на летное поле посыпались бомбы с оказавше-

гося над аэродромом бомбардировщика противника.

История получилась как у противника. Наши прожектористы мгновенно выключили прожектора, а И. Я. Гарбуз был в воздухе, так как еще не успел произвести посадку самолета и, делая разворот над аэродромом на низкой высоте, зацепил левым крылом о сопку, упал и разбился весь экипаж самолета. Все получилось так, как бывает на войне!

Очень жаль было вообще погибших товарищей, а особенно мы горевали, когда гибель товарищей бывает такая неожиданная, когда обстановка казалось ничем не грозила гибелью. Весь экипаж были отличные мастера своего дела, отличные товарищи и отважные патриоты Родины!

В ноябре 1942 г. на транспортах союзников к нам поступило 10 бомбардировщиков американского производства фирмы Дуглас А-20-В. Это были двухмоторные самолеты с двигателями воздушного охлаждения, двухрядной звездой фирмы Райт-Циклон. Экипаж самолета состоял из 3-х человек: летчик, штурман и стрелок-радист.

Дальность полета самолета на основных бензобаках составляла 900 км, а с дополнительными бензобаками дальность полета составляла 1920 км при воздушной скорости полета 340 км/час.

Решался вопрос, — в какую часть ВВС СФ их передать? Первый вариант — приспособить эти бомбардировщики под торпедоносцы, и передать их в 24 МТАП, так как в этот период в полку были самолеты Хемпден и ДБ-3ф. Однако, уже в 1942 г. флот нуждался в выполнении более глубокой постоянной разведки на значительных расстояниях от аэродромов ВВС флота. В то время мы имели только один разведывательный 118-й авиационный полк, имевший на вооружении морские самолеты типа МБР-2, позже поступили самолеты Че-2, ГСТ-1. Из-за тихоходности и малой маневренности этих самолетов полк понес большие потери, а это привело к отказу от использования их как разведчиков. Оставшиеся еще летающие самолеты вначале решили применять как ночные фронтовые бомбардировщики, что они успешно выполняли в условиях полярной ночи, а позже они оказались эффективными средствами борьбы с подводными лодками противника. Летали они на малых высотах 250-300 м над поверхностью моря.

С такой высоты подводные лодки хорошо просматривались самолетами. В случае обнаружения вражеской подводной лодки с самолета, экипаж сбрасывал противолодочные бомбы, которые при удачном сбрасывании не только повреждали их, но и топили. Хорошо помню случай, когда летчик 118 АЛ старший лейтенант Ю. Грязнов барражируя в дневных условиях над морем обнаружил погруженную подводную лодку противника и удачно сбросив на нее две глубинные авиабомбы по 250 кг, потопил ее.

Такие случаи иногда повторялись и у других летчиков полка. Однако, все-таки полк был разведывательный, а осуществлять разведку в интересах флота полк не мог, так как у него не было самолетов, могущих выполнять его назначение. Поэтому, Командование ВВС решило самолеты А-20-В передать 118 АП. Хотя полк был вооружен морскими самолетами, а аэродром полка в Губе Грязной был морской, все же полку передали сухопутные самолеты А-20-В, пока в количестве одной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Большая Ваенга. Таким образом, 118-й ближний разведывательный морской авиапункт, которым командовал И. Д. Нижегородцев, потом В. Н. Васильев, а потом Н.Г. Павлов, стал фактически в конце 1942 г. смешанным разведывательным авиапунктом.

Нам, старшим инженерам ВВС флота, пришлось изучать новый самолет американского производства, обучать летный и технический составы, оформлять документацию на перечни предполетных и послеполетных осмотров самолетов, двигателей, всего оборудования самолета и регламентных работ по всем специальностям, составлять оптимальные режимы полетов для летного состава совместно с флагштурманом ВВС И. Н. Марасановым, которого назначили на ВВС СФ вместо В. А. Сырчина, переведенного на другой флот.

Самолет оказался хорошим. Летный состав был доволен его летными и техническими данными, техники и механики – возможностью легко добираться до агрегатов, узлов крепления, управления самолетом. Хотя на нескольких самолетах в первые дни их эксплуатации, мы обнаруживали поставленные на заводе-изготовителе заведомо неисправные приборы и агрегаты. И там, очевидно, находились вредители нашему общему делу – борьбе против врага. Нам удалось все неисправности устранить,

и ввести эти самолеты в состав боевого пополнения частей ВВС СФ.

После сборки этих самолетов, все они были облетаны летным составом и начали принимать участие в воздушных боях в Заполярье.

Однако, при выполнении разведывательных полетов, уходя в Баренцево море почти на полный радиус, оказалось, что в условиях Заполярья, высоких широт, при резких сменах погодных условий, а, тем более, в период полярных ночей, аэронавигационное оборудование самолетов было недостаточно надежным для ориентировки экипажа. Необходимо учесть, что разведчики ВВС флота над сушей почти не летали. Они почти всегда находились в поисках вражеских конвоев, одиночных транспортов. Как известно, на суше всегда имеются характерные ориентиры: дороги, реки, леса, населенные пункты, по которым штурман, сличая их со своей картой, мог точно установить местонахождение своего самолета, а это позволяет выполнять различные маневры самолета по курсу, и в нужный момент рассчитать курс к себе на аэродром или на цель, по которой необходимо произвести удар.

Находясь на большом удалении от берега, над морем, когда он не виден даже с самолета, находящегося в воздухе, и на воде нет никаких ориентиров, по которым можно определить, где находится самолет, штурман все время делает расчеты места нахождения самолета. Один из главных приборов, которым он пользуется - это магнитный компас.

Известно, что в условиях высоких широт магнитный компас работает ненадежно. А в случаях нередких северных сияний, когда значительно искажается магнитное поле Земли, показания магнитного компаса становятся особенно не надежными. Вот и представьте состояние летного экипажа, когда ему необходимо вернуться к себе на аэродром, имея запас горючего только для полета по прямой, а действительное место самолета им точно не установлено. Обычно, летные экипажи в таких случаях поступали так: зная расположение побережья, они вели самолет до береговой черты, а там уже по характерным изгибам побережья, по его рельефу и шхер, точно определяли курс на свой аэродром. Этот способ был вынужденный, и требовал всегда иметь значи-

тельный запас горючего, что в целом соответственно уменьшало дальность (радиус) полета самолета. Командование этот вариант не удовлетворял, но приходилось мириться, так как пока другого ничего подходящего не было.

Получив в стенах института всестороннюю подготовку, как инженер аэронавигатор, я хорошо понимал, что необходимо комплекс средств вождения самолета дополнить радионавигацией, которая отсутствовала на этом типе самолета.

В те годы, в советской гражданской авиации имелись два типа радиоконпасов. Радиоконпас РК-2, и радиополукомпас РПК-10.

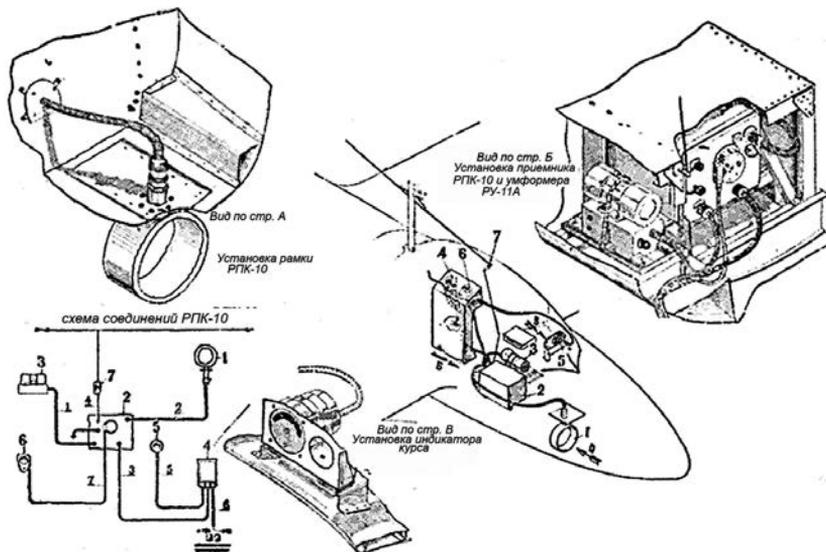
Радиоконпас позволял во взаимодействии с двумя работающими радиостанциями, расположенными далеко друг от друга, прокладывать на карте радиопеленги, и инструментально определять местонахождение самолета. Конпас был тяжелым, громоздким, да и для обращения с ним требовалась специальная подготовка, которую штурманы на бомбардировщиках среднего радиуса не имели.

Для целей радионавигации был второй вариант – применение радиополукомпаса. Его особенностью было в том, что с помощью антенны выполненной в виде кольцевой рамки, определялось направление на работающую радиостанцию. Летчик имел в кабине на приборной доске индикатор курса, и направлял самолет по курсу так, чтобы стрелка индикатора курса была все время на нулевой отметке шкалы прибора. Фактически самолет при этом летел кратчайшим путем на принимаемые сигналы приводной радиостанции.

Если эта радиостанция находилась невдалеке от аэродрома, то летчик мог безошибочно и точно возвратиться к себе на аэродром вне видимости земли, или земных ориентиров. Таким образом, применение средств радионавигации во многом увеличивало радиус полета за счет спрямления пути по курсу, не было необходимости иметь значительный запас горючего при посадке самолета, а, главное, экипаж был спокоен, что самолет он ведет точно к себе на аэродром.

По своей инициативе – помочь торпедоносцам ориентироваться в море, я предложил Командованию ВВС флота применить

РПК-10 на самолетах А-20-В. Предложение было тщательно изучено и обсуждено флагштурманом ВВС СФ Н. М. Марасановым с начальником связи ВВС флота Н. В. Беляковым, в распоряжении которого находились наземные радиостанции ВВС, и с Главным инженером ВВС Р. М. Собченко. Все они приняли мое предложение без возражения. Мне же и было поручено выполнить первую установку радиополукомпаса РПК-10 на самолете командира 118 АП Н. Г. Павлова. К этой работе также был подключен инженер по самолетной радиосвязи Гуревич, непосредственно подчинявшийся начальнику связи ВВС флота.



РПК-10 на самолетах А-20-В

Самым трудным оказался выбор места на самолете — куда и как установить комплект РПК-10. В него входили: приемник с дистанционным управлением настройкой, круглая рамочная антенна, щиток управления с индикатором настройки и умформер РУ-11А для питания от бортовой электрической сети.

В кабине штурмана самолета справа от его сидения по моему указанию механики поставили умформер, сзади за его сидением поставили приемник, на отдельном щитке, против летчика над приборной доской кабины поставили инди-

катор курса, а вот расположение антенны — рамки, пришлось искать, так как это был самый чувствительный элемент радиополукомпаса, который определял правильность и точность выхода самолета на приводную радиостанцию.

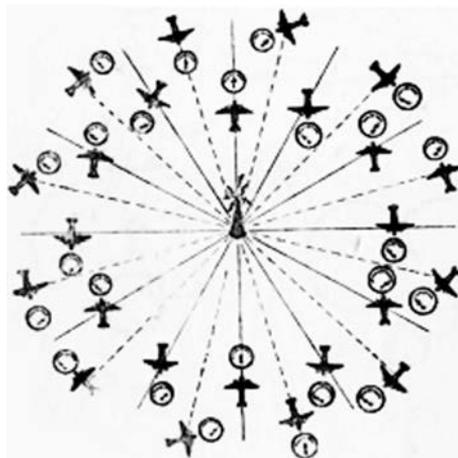
Антенна, рамка имеет свою продольную пространственную ось. Если эта ось строго направлена на точку географического расположения приводной радиостанции, то получается минимум сигнала радиоизлучения и в это время на индикаторе полукомпаса в кабине летчика, стрелка будет стоять на середине шкалы с индексом “0”. Летчик это увидит. Если самолет отклонится влево от направления на радиостанцию, стрелка уйдет влево от “0”. Вновь летчик это увидит и повернет самолет так, чтобы стрелка индикатора вновь стала на “0”. Аналогично произойдет, если самолет окажется правее приводной радиостанции.

Правило при рамке, установленной на нуль, которое можно сформулировать так: если при повороте самолета или рамки вправо (влево) стрелка индикатора курса уйдет вправо (влево), то радиостанция впереди. Если при повороте самолета или рамки вправо (влево) стрелка индикатора курса уйдет влево (вправо), то радиостанция позади.

Радиополукомпасы РПК-10 на отечественных самолетах работали надежно, и неоднократно помогали летчикам находить кратчайший курс самолета на свой аэродром в сложнейших метеоусловиях при дневных и ночных полетах вне видимости земли,

или при отсутствии земных ориентиров.

В соответствии с конструкцией радиополукомпаса РПК-10, рамка-антенна должна была крепиться к самолету. Пространственная ось ее должна, возможно точнее, быть параллельной продольной



Показания индикатора курса при различном взаимоположении самолета и радиостанции

оси самолета. Это условие выполнялось нашими самолетостроительными заводами, располагая рамку сверху кабины экипажа, или снизу на фюзеляже, под кабиной.

На самолете А-20-В расположить подобным образом рамку было невозможно, так как при наличии трехколесного шасси самолета, снизу мешала передняя стойка шасси, а также располагался открывающийся передний люк для штурмана. Сверху она оказывалась перед передним козырьком бронестекла кабины летчика и попадала в поле зрения летчика впереди и могла мешать ему в переднем обзоре. Это было недопустимо.

Естественно, что необходимо было решать этот вопрос по-новому, в соответствии с возможностями конструкции самолета. После целого ряда проработанных вариантов, я принял решение поставить рамку-антенну с правого борта самолета снаружи фюзеляжа. Радисты, знающие конструкцию радиополукомпаса, категорически возражали против такого варианта, так как в их практике рамка ставилась, как я уже рассказывал, либо сверху кабины, либо снизу. Мне пришлось напомнить им теоретическую основу работы РПК-10, согласно которой направленный прием рамки в полярной диаграмме магнитного излучения в виде восьмерки не изменится, если в пространстве полярную диаграмму вращать на 360 градусов, и при этом нулевое положение ее не изменится. Важно было, чтобы продольная ось вращения диаграммы точнее совпадала с продольной осью рамки, которая должна быть строго параллельна продольной оси самолета или с ней совпадала.

Их возражения я отклонил, и, так как за порученную работу по установке РПК-10 отвечал я, то распорядился установить рамку полукомпаса с правого борта самолета, тщательно скорректировав ее расположение относительно продольной оси самолета. Работа была выполнена по моему решению, и при проверке работы полукомпаса на земле, мои предположения полностью подтвердились.

При испытании работы полукомпаса в воздухе, обнаружилась небольшая неточность выхода самолета на приводную радиостанцию, причину которой я позже установил. Оказалось, что с внутренней стороны обшивки самолета, в кабине штурмана,

мы расположили умформер, а он искажал полярную диаграмму в зоне нулевого приема, поэтому получилась хорошо заметная “размытость” нуля. Переставили умформер в другое место, длина кабеля позволяла это сделать, и наш РПК-10 заработал точно и надежно. Правильность расчета подтвердилась практически результатами. Конечно, у меня была большая удовлетворенность результатами моей инициативы. Результатами были очень довольны и летчики, это было для меня самое главное.

В условиях Заполярья получить на самолет такой прибор было для летчиков большой помощью, так как для них значительно облегчалось ориентирование на местности над отдаленными от берегов морскими просторами. Главным в этом усовершенствовании оборудования самолета было расширение технических возможностей самолета для выполнения боевых задач в сложных метеословиях.

Используя дополнительные бензобаки на 300 литров, мы увеличили дальность полета этих самолетов. Но на таком расстоянии самолетная радиостанция американского производства типа СКР-274Н перестала обеспечивать надежную двухстороннюю радиосвязь экипажа с командным пунктом штаба полка. Пришлось заменить ее на советскую, более мощную радиостанцию РСБМ-3бис.

Для улучшения внутренней связи между членами экипажа самолета, также пришлось ставить отечественное переговорное устройство СПУбис.

В варианте разведчика для любого типа самолета, необходимо было иметь на борту специальный фотоаппарат. К сожалению, конструкция А-20-В не позволяла установить его так, как это делалось на отечественных самолетах. Поэтому, было решено, чтобы все же иметь фотофиксацию разведываемой площади применить отечественный малогабаритный Фотоаппарат “АФА-И” (для истребителей), который устанавливался в фюзеляже за кабиной пилота с выводом объектива в нижней части под углом к плоскости горизонта впереди летящего самолета, так называемая перспективная аэрофотосъемка. Он использовался и при фиксации результатов торпедных атак на вражеские корабли, если самолет использовался как торпедоносец.



На фото — Як-1 с АФА-И

Таким образом, для того, чтобы можно было использовать в наших условиях переданные по «ленд-лизу» бомбардировщики А-20-В, пришлось выполнить на них следующие доработки: установить радиополукомпас, увеличить радиус полета самолета за счет увеличения запаса топлива на нем, заменить приемопередающую радиостанцию на отечественную, с большим радиусом действия, заменить самолетное переговорное устройство, доукомплектовать перспективным аэрофотоаппаратом для аэрофоторазведки и фиксации торпедного удара.

Как понимаете, это был труд инженеров и техников эксплуатационников, дополнительный к обслуживанию самолетов и подготовке их к боевым вылетам.

На 22 ноября 1942 г. из 49-ти самолетов МБР-2 в 118 разведывательном полку, в результате потерь осталось только 19 самолетов, да и то со значительно выработанным самолетным ресурсом. Многие из них были подвергнуты неоднократным текущим ремонтам. Учитывая малую численность самолетов полка (летный состав пополнялся за счет выпускников летных училищ), Командование морской авиации ВМС в сентябре 1942 г. перебросило с ВВС Черноморского флота в распоряжение ВВС Северного флота 22-й разведывательный полк, вооруженный самолетами МБР-2 в количестве 42-х единиц. Самолетов посту-

пило много, но когда мы ознакомились с техническим состоянием каждого самолета, то было обнаружено, что 13 из них использовать для боевых вылетов вообще нельзя — они нуждались в срочном текущем ремонте. Еще 6 самолетам требовался, хотя и частичный, но весьма трудоемкий ремонт. Пятьдесят процентов остальных самолетов этого полка имели остаточный ресурс в среднем по 200 часов. Помимо этого, почти все эти самолеты уже прошли по 2-3 ремонта. Да это было и естественно, так как этот тип самолета давно устарел, а новые самолеты этого типа не выпускали.

Самолеты были деревянной конструкции. В условиях влажного климата, резких изменений температур и значительного количества взлетов и посадок, когда лодка самолета испытывает удары о воду (не каждый летчик мог посадить самолет впритирку к плоскости воды), летавшие еще и на боевые задания, они не внушали экипажам особого доверия к их прочности. Большинство самолетов полка «наскребли» из летных училищ морской авиации. Часть самолетов были непригодны для выполнения боевых заданий. Потери морских самолетов в процессе выполнения боевых операций также сокращали их количество.



Супермарин Спитфайр Mk.IA

Фактически, летные экипажи в полку прибыли с этими самолетами с ВВС ЧФ. Естественно, что как только появлялась на ВВС СФ партия новых самолетов от союзников, эти экипажи переучивались для полетов на этих самолетах и, забегая немного вперед,

можно сказать, что 118 разведывательный авиаполк постепенно перешел на сухопутные самолеты-бомбардировщики, так как морские самолеты наша авиапромышленность в период войны, как нам было известно, не выпускала, а союзники морские самолеты нам не передавали.

В сентябре 1942 г. караваном транспортов кораблей союзников на ВВС СФ поступило четыре самолета разведчика английского производства типа Спитфайр.

В Англии этот тип самолета выпускался как истребитель, но к нам поступили самолеты этого типа, приспособленные к разведывательным полетам. Дело в том, что после значительного повреждения линкора Тирпиц подводной лодкой под командованием Н. А. Лунина, немецкое командование укрыло его в одной из многочисленных шхер северного побережья Норвегии, и по разведанным на нем проводились ремонтные работы. Если противнику его пока удавалось скрывать, то в случае окончания его ремонта, он вновь войдет в число действующих грозных кораблей противника, что страшно не хотелось английскому адмиралтейству. Поэтому наши английские союзники стремились обнаружить линкор, когда он был на ремонте на стоянке, не имея собственного хода. Пока их попытки найти место стоянки линкора Тирпиц, а также еще пока неповрежденного линкора Шарнхорст, также отстаивающегося в шхерах, у англичан оказались безуспешными.

Учитывая территориальную близость ВВС Северного флота от Норвегии, наши английские союзники добились согласия Ставки Верховного Командующего Красной Армии на проведение поисков этих линкоров, особенно Тирпица, силами ВВС Северного флота. Учитывая, что ВВС не располагал для этих целей необходимыми типами самолетов с соответствующими тактико-техническими данными и оборудованием, они срочно подготовили и прислали для указанных целей четыре разведывательных самолета.

Истребитель Спитфайр представлял собой металлическую конструкцию, моноплан, форма крыльев его в плане была трапециевидная. На нем стоял всего один двигатель с водяным охлаждением, изготовленный известной английской моторостроительной фирмой Роллс-Ройс марки Мерлин XXXX. Самолет

имел максимальную скорость полета 620-640км/час, для тех лет это была большая скорость. Продолжительность полета доходила до 8-ми часов. Для одномоторного самолета такая продолжительность была необыкновенно большой.

Авиаконструкторы добились такой продолжительности полета самолета за счет большого запаса топлива, который удалось создать довольно необычным конструкторским решением задачи - каждое из крыльев представляло собой топливный бак. Там же, в крыльях, располагались масляные баки двигателя.

Самолет совершенно не имел стрелково-пушечного оружия. Конечно, самолет, предназначенный для разведывательных целей, не должен был по своему назначению атаковать самолеты врага, но в случае если его атаковал противник в воздухе, он не имел возможности защитить себя. Для летчика самолета это был очень тяжелый психологический барьер, который не каждый летчик мог преодолеть. За сидением летчика, за бронированной спинкой в фюзеляже располагались 3 фотоаппарата: 2 для плановой съемки и один для перспективной аэрофотосъемки. Плановые фотоаппараты давали кадры фотоснимков размерами 24х33 см, перспективный — 18х24 см. Экипаж самолет состоял только из одного летчика.

Очевидно, что летать на таком самолете, в условиях постоянных, непрерывных столкновениях в воздухе с истребителями противника, нужна была не только самоотверженность летчика, но и выдающееся летное мастерство и необыкновенное умение выполнять задания по воздушной разведке не только как-нибудь, лишь бы уцелеть, но и обеспечить необходимое качество и результативность снятой фото пленки.

Такого летчика на ВВС флота искать долго не пришлось. Выбор пал на летчика 118 АЛ капитана Л. И. Елькина. Прибыл в полк он в 1937 году, после окончания авиаучилища, и сразу стал осваивать профессию воздушного разведчика. Поскольку полк находился в одном гарнизоне со Штабом ВВС в Губе Грязной, мне довелось познакомиться с ним, часто встречаться и даже знакомство наше стало дружбой.

Ростом он был выше среднего, худощавый, немного сутулый, небольшие карие глаза, гладкий высокий лоб, всегда носил ко-



*Летчик 118 АЛ
капитан Л. И.Елькин*

жаную куртку. По характеру он был исключительно подвижным, обладал незаурядным пытливым умом. В разговорах, особенно при его несогласии с собеседником проявлял горячность, а порой даже грубость. Он был очень наблюдательным, и по своей натуре легко понимал, даже еще не полностью высказанную мысль собеседника.

Это был искуснейший летчик, разведчик, и при выполнении задания мог снижаться

над разведываемым объектом до 100-150 м, ошеломляя противника своей дерзостью и необыкновенной смелостью. Все это он делал не безрассудно, а в каждом отдельном случае с тонким расчетом на тактику неожиданности при выполнении задачи. Конечно, это не стереотипность, а тонкий тактический расчет, который вырабатывал уже очень опытный военный воздушный разведчик. В годы Великой Отечественной войны он сделал 165 боевых самолетовылетов. Ему поручались не только разведка, он отлично бомбил вражеские объекты и днем, и ночью.

А разведывательные операции он не раз выполнял в сложных метеоусловиях, при интенсивном зенитном огне противника. Бывало, он это проделывал на «бреющем полете» на высоте 25-30 метров, проносясь над нужным объектом противника и фотографируя его в мельчайших подробностях. Вспоминается его исключительно дерзкий полет на разведку для определения местонахождения линкора Тирпиц в шхерах северного побережья Норвегии. Полет он выполнял на высоте 150-200 м вдоль побережья зная, что ПВО противника было очень трудно его сразу обнаружить. О существовании у нас самолетов Спитфайр разведка противника очевидно еще не знала и стремительный пролет на малой высоте над его базами, позициями зенитных батарей,

кораблями, стоящими у пирсов в гаванях побережья, не привлек внимание его служб ПВО.

На такой эффект тактического выполнения задания Елькин Л. И. как раз и рассчитывал. Он беспрепятственно пролетел над зенитными батареями, персоналу которых даже мысли не приходило, чтобы допустить возможность пролета над их головами самолета. Судя по его беспрепятственному продолжению полета, можно было судить, что его самолет противник считал своим, не прилагая усилий для опознания типа пролетевшего над ними самолета.

Так, беспрепятственно он долетел до шхер военно-морской базы противника Альтен-фьорд, где и обнаружил линкор. Но не имея возможности сразу определить точно, что это Тирпиц, он



Линкор Тирпиц в Альтен-фьорде

на высоте 200 м сделал два круга над линкором, фотографируя его с разных углов. Он и в данном случае вновь проявил свою манеру выполнения подобных заданий.

Такой дерзкий облет линкора строго запрещался даже своим самолетам, поэтому не удивительно, что по нему с линкора было сделано несколько выстрелов с зенитных установок. Теперь Елькин понял, что пора возвращаться к себе на аэродром, пока еще цел.

Задание он выполнил отлично, теперь стояла трудная задача, доставить полученную им информацию штабу ВВС.

Он развернулся, сделал несколько противозенитных маневров, и устремился в сторону спасительного для него Баренцева моря, с быстрым набором крайне необходимой для него высоты, на которой его самолет имел преимущество по скорости над истребителями противника.



Линкор Шарнхорст

Всё же, видимо немецкая аккуратность и педантичность была задета, наверняка по связи дежурная служба ПВО противника стала выяснять откуда и чей самолет появился на малой высоте, и когда очевидно установили, что это был советский самолет-разведчик, подняли в воздух шестерку истребителей Фокке-Вульф-190, но уже было поздно. Елькин используя громадный радиус полета самолета, упорно уходил с набором высоты в море. Достигнув высоты 8000 м, он заметил вдали гнавшиеся за ним

истребители противника и перейдя в снижение развил скорость значительно превышающую скорость истребителей противника, которые резко отстали. Елькин благополучно вернулся на свой аэродром.

После проявления отснятой им фотопленки, оказалось, это был все-таки не линкор Тирпиц, а линкор Шарнхорст. Однако, данные были исключительной ценности и для нашего флота, и для английских союзников.

Такие полеты у Л. И. Елькина были не единичными. Разведчика равного ему на ВВС СФ не было, хотя были прекрасные разведчики в 118 РАП с более умеренными эмоциями и не с такими дерзкими тактическим приемами, какими были у Л. И. Елькина. Позже ему было присвоено звание Героя Советского Союза. К сожалению, до окончания войны Леонид не дожил. Он героически погиб, выполняя очередное боевое задание.

Узнав, что я установил на самолете его командира полка Н. Г. Павлова радиополукомпас РПК-10, и зная по рассказам его экипажа об эффективности прибора для определения курса самолета на аэродром, он заинтересовался, нельзя ли поставить такой же РПК-10 на его самолете.

– Товарищ инженер, – обратился он как-то ко мне, – Вы знаете в каких условиях мне порой приходится летать. Несколько раз просто чудом удавалось находить свой аэродром. Вы командиру поставили радиополукомпас, может быть и на мой Спитфайр его можно поставить?

Он был, конечно, прав. Аэронавигационных средств самолето-вождения в сложных метеоусловиях на его самолете не было, поэтому его тревога имела полное основание.

– Ладно, Леонид, я посмотрю и оценю возможность поставить РПК-10 на вашем самолете. Конечно, он был бы для характера выполняемых Вами задач очень кстати, но сам этот вопрос я решить не смогу. Я доложу своему Главному инженеру, и если он даст «добро», то я обещаю Вам, что сделаю все возможное чтобы поставить РПК-10 на вашем самолете. А пока у меня есть время, пойдемте и вместе непосредственно на самолете все определим, в первом приближении, что, куда и как можно поставить.

На самолете я внимательно изучил возможности конструкции самолета для установки отдельных комплектующих устройств РПК-10.

Я нашел возможность все установить на самолет, кроме места установки на самолете антенны-рамки. Если на самолетах А-20-В я ее установил снаружи самолета, на его обшивке с правого борта, то на самолете Спитфайр, этого делать было нельзя, так как она могла уменьшить воздушную скорость самолета из-за дополнительного лобового сопротивления рамки набегающему потоку воздуха. А скорость была единственной возможностью летчика уйти от истребителей противника. Значит, рамку необходимо было устанавливать внутри самолета, но он имеет металлическую обшивку, которая будет полностью экранировать РПК-10 от радиоизлучения приводной радиостанции и компас работать не будет.

Единственным местом куда можно было поставить рамку на самолете, был так называемый гаргрот, обтекающий элемент фюзеляжа самолета. Он представлял собой закрытое прозрачным оргстеклом (плексигласом) продолжение кабины сзади летчика. Под ним в кабине летчика, за его спиной, на уровне головы была горизонтальная площадка.

Но мне было неизвестно, как может влиять оргстекло на прохождение через него радиосигналов от приводной радиостанции, так как мне было известно, что оно имеет способность хорошо электризоваться. Это нужно было еще проверить опытным путем.

Вечером я изложил просьбу Л. И. Елькина Главному инженеру, доложив ему мои первые соображения о возможности выполнить эту работу. В кругу старших инженеров ВВС СФ этот вопрос был решен положительно, теперь требовалось согласие Командующего, так как Л. И. Елькин выполнял разведку в интересах всего флота, и временное пребывание самолета в числе небоеспособных, пока будет производиться доработка самолета, должно учитываться нашими оперативными работниками. На следующее утро Главный инженер вызвал меня к себе в кабинет и сообщил, что Командующий отнесся с интересом к установке советского радиополукомпаса на Спитфайре, и разрешил выполнить эту работу, но не затягивать.

Работа была срочная, ее поручили выполнять 85-м Окружным авиамастерским. Чтобы ее ускорить я заготовил эскизы на крепежные детали, которые изготовили в мастерских. Когда все было заранее подготовлено, сама установка прибора заняло всего несколько часов. Весь комплект РПК-10 был установлен на самолет, собран между собой стандартными жгутами, и при включении питания заработал исправно.

Еще до установки прибора на самолете, я собрал всю его схему без закрепления на самолете, и при включенной в работу рамке, решил проверить возможность влияния на прием сигналов приводной радиостанции, когда рамка была прикрыта козырьком из оргстекла. К моей радости, влияние он не оказывал, и я мог уже спокойно размещать весь комплект на самолете, включая размещение рамки в гаргроте.

Пока выполнялись работы по установке прибора, Л. И. Елькин все время находился около самолета. После окончания установки, нужно было произвести испытание работы РПК-10 сначала на земле, и затем в воздухе. Это было необходимо, чтобы он был уверен в надежной работе прибора. На земле его включили в работу, все было в порядке. А вот получить разрешение на испытание в воздухе было не просто, так как его мог дать только Командующий, однако при настойчивости Л. И. Елькина, это разрешение было получено и испытание в воздухе закончилось успешно.

После посадки самолета, Л. И. Елькин был в восторге и долго жал мне руку в знак особой благодарности. Да и я был очень рад, что смог ему угодить и помочь в его исключительно трудной, опасной, а главное, очень нужной деятельности. Мысленно ругал себя, что сразу не сообразил выполнить эту работу, хотя знал все трудности и опасности его полетов, и сделал это только после просьбы самого Л. И. Елькина.

Конечно, праздного времени у меня не было, постоянно выполняя срочные работы, просто мне было не до этих мыслей.

Необходимость установки РПК-10 на остальных самолетах А-20-В была очевидной. Со складов ВВС флота были выбраны последние комплекты этих приборов. По имеющимся данным,

в перспективе, мы должны были получить еще самолеты типа А-20-В. Появилась острая необходимость укомплектовать 24-й МТАП боевыми самолетами, так как потери самолетов в полку были значительными.

Для примера, могу привести трагический случай с гибелью сразу трех самолетов Хемпден.

Потери эти были не боевые, но при выполнении боевого задания. Звено самолетов Хемпден 24 МТАП во главе с командиром авиаэскадрильи Андреем Зиновьевичем Стояновым вылетели в море на поиск кораблей противника в варианте охотников, низких торпедоносцев.

Такие вылеты обычно, в целях маскировки, производились без сопровождения истребителей, чтобы их не обнаружили истребители противника, а также заранее не обнаружили при встрече с возможными транспортом противника. Они обычно летели плотным строем на высоте 20-25 метров от поверхности воды.

Полет выполнялся в дневных условиях. На обширном пространстве море было спокойно и безжизненно. Звено не встретило ни одного корабля противника. На самолетах горючего оставалось только на обратный путь.

Звено самолетов развернулось на 180°, и вдоль северного побережья Норвегии полетели к себе на аэродром. В это время Баренцево море не штормило, поверхность воды была удивительно ровной как стекло. При малых высотах полета над штилевым морем, летчику очень трудно точно выдерживать необходимую высоту полёта ориентируясь относительно поверхности воды только визуально. Согласно опыту, чтобы летчику было легче ориентироваться по высоте, стрелки самолета периодически стреляли из пулеметов короткими очередями по воде вперед по направлению полета. На воде образовывались всплески, и летчик визуально ориентировался по ним, выдерживая безошибочно малую высоту полета. Самолеты приблизились уже к берегу, их заметили наши посты воздушного оповещения. По радиосвязи их предупредили, что это свои самолеты, но за самолетами велось наблюдение.

Вдруг случилось невероятное и непонятное трагическое событие. Ведущий самолет внезапно резко взмыл вверх, и под углом

вошел в воду. Летящие сзади самолеты, одновременно оба повторили такой же маневр, и также вошли в воду. Наши товарищи, наблюдавшие на постах, остолбенели! Сразу три наших самолета навечно ушли в море!

Никого рядом с ними в воздухе не было, по радиосвязи ничего не было передано в эфир. Все свершилось молча, тихо. Вот так тихо, без боевого соприкосновения с противником погибли сразу три самолета с их экипажами. Последующий анализ показал, что, выполняя полет близко к воде, ведущий самолет Андрея Стоянова винтами зацепил за воду, являющуюся очень большим препятствием для летящего самолета, что с свою очередь подбросило его вверх, но снизило при этом скорость полета. Летчик, не ожидая такой встречи, был не в состоянии мгновенно набрать высоту, потому, что из-за собственной инерционности двигатель не может резко набрать обороты, чтобы увеличить скорость и вытянуть самолет вверх. И конечно не хватило высоты полета, для того чтобы успеть выровнять и удержать самолет, так как для этого нужна была высота не менее 30-35 метров, которую самолеты не имели.

Ведомые не ожидали такой возможности и внезапности. Всё же, Стоянов должен был приказать своему стрелку почаще стрелять впереди себя по воде, чтобы ему было легче ориентироваться по высоте относительно морской поверхности. На самолетах Хемпден не было высотомеров для малых высот полета. Так погибли 9 замечательных товарищей.

Андрей Стоянов был для меня особо близким человеком. У нас с ним отцы были тезками. Сам он был обаятельным человеком. Болгарин, ро-



*Командир 2-й
эскадрильи 24-го
МТАП капитан А. З.
Стоянов*

дившийся в Советском Союзе. Был он очень храбрым, отважным летчиком. Выше среднего роста, каштанового цвета волосы с зачесом их назад, пышные красивые усы, большие серые глаза, при улыбке на его щеках образовывались ямочки. Он имел очень хороший голос — мягкий баритон. А как он прекрасно пел! Его любили все, кто его знал. Когда случалось, была нелетная погода, летный и технический составы собирались в большой землянке, и устраивали концерты самодеятельности, участвовали почти каждый, кто что мог. Но когда пел Андрей полюбившуюся нам песню «Когда я на почте служил ямщиком», в землянке стояла полная тишина.

И содержание песни, и пауза в боевых действиях, приводящая к внутреннему расслаблению, наводило мысли многих о где-то существовавших эвакуированных семьях, как они там живут? Придется ли с ними встретится, или сложить свою жизнь в холодных водах Баренцева моря, или в безлюдных необжитых сопках Заполярья. Все это, вместе с исключительно задумчиво исполняемой песней, приводило к воспоминаниям о погибших рядом боевых товарищах, к появлению слез у этих мужественных и отважных людей, неоднократно испытывающих смертельную опасность в течении только одного дня.

Боль утраты товарищей была у всех, а не только в полках, где они служили. После войны прошло уже много лет, а Андрей Стоянов не вышел из моей памяти. Много погибло прекрасных товарищей, но Андрей был мне особо близок. Когда он был еще живым, его общительность, веселый характер и скромность притягивали к нему всех товарищей.

Радиополукомпас РПК-10 установленный на самолете Елькина, вскоре оказал ему огромную услугу, вернее, спас ему жизнь. Выполняя очередной вылет на разведку, он возвращался на аэродром в сложных погодных условиях. В момент подхода к аэродрому после выполнения боевого задания, на землю вдруг обрушился снежный заряд. Это явление хорошо знакомо всем, кто жил или сейчас живет в Заполярье.

Проявляется этот заряд удивительным образом. Представьте себе, синее зимнее небо, полное безветрие. Вдруг наступает быстрое помутнение неба, вокруг наступает темнота и начинается сильный снегопад с крупными хлопьями. Заряды бывали на-

столько интенсивными, что вытянешь руку вперед, а ладони не видно. Такой интенсивный снегопад продолжается 15-20 минут, вдруг мгновенно все прекращается, и вновь видно ясное синее небо, и вокруг тихо. Но вся земля уже покрыта значительным слоем ослепительно белого рыхлого снега.

Однажды я решил перейти на другую сторону аэродрома в его узкой части. На это нужно было затратить не более 15-18 минут. Почти на половине пути вдруг налетел снежный заряд. Мгновенно я оказался как в молоке. Ничего не видно и полная тишина. Пришлось двигаться в направлении, которое запомнил. Иду, иду и никак не дойду до оврага на противоположной стороне аэродрома, где должны были быть землянки 29-го полка. Уже прошло время, достаточное чтобы дойти, а я все еще не ровном месте. Куда же уйду? Да и заряд почему-то долго продолжается, а я все иду. Останавливаться было нельзя, можно было замерзнуть, хотя я был одет тепло. Наконец я почувствовал спуск, ага, наконец дошел до оврага, обрадовался я. Заряд внезапно прекратился, все стало вокруг ясным. Я начал оглядываться — где же я оказался? Вокруг все было ярко белым, снежный покров был как пуховое одеяло, он сгладил знакомые впадины и бугры, но всё же мне удалось определиться, где оказался, — это была стоянка 24 МТАП, в 1,5 км от того места куда я хотел попасть. Вот, что значит оказаться в снежном заряде даже пешеходу.

А когда такая обстановка складывается для самолета, подлетающего на посадку к аэродрому, вокруг которого расположены высокие сопки, да еще с ограниченным остатком горючего после выполненного боевого задания, то был только один процент из ста, что экипаж самолета останется живым!

Так вот, Леонид Елькин, по установленному на его самолете нашими силами РПК-10, имея точное определение направления на приводную радиостанцию и по высотомеру совершил посадку самолета, полностью находясь в молочной пелене снежного заряда.

В полку и штабе ВВС флота знали, что Елькин летит на аэродром, и с минуту на минуту должен совершить посадку, имея очень малый запас горючего. Сердца у всех сжались в комок, ожидая неминуемой трагической развязки этого полета. Неужели он погибнет? На аэродроме был слышен звук работы двигателя

ля самолета, заходящего на посадку, но ничего нельзя было увидеть. Двигатель работал на малых оборотах и вскоре все затихло. Нам стало ясно, что самолет уже находится на аэродроме, но исход посадки был пока неизвестен. Где же он находится? Может самолет потерпел аварию и ему необходима наша срочная помощь? Заряд продолжался, вокруг ничего не было видно. Нам оставалось только терпеливо ждать его окончания. Наконец заряд внезапно прекратился, как и начался, и мы наконец увидели вдали самолет Елькина. Было отрадно, что он не скатился в глубокий овраг, расположенный вдоль аэродрома. Мы побежали по уже глубокому выпавшему снегу к самолету, и уже издали увидели, что самолет стоит нормально на колесах. Подбежали, фонарь самолета закрыт, Елькин спокойно сидит в кабине. Увидел нас, улыбнулся, и у нас на сердцах стало легче. Он откинул фонарь, отстегнул лямки парашюта и выскочил из кабины. Все его стали расспрашивать, как он смог благополучно сесть на аэродром в такую погоду. А он смеется - задницей чувствовал высоту, вот и сел! Он увидел меня, когда я ближе подошел к его самолету.

— Ну, инженер, спасибо тебе, спас ты меня от верной смерти. Разбился бы я на какой-нибудь сопке. Если бы ты не установил на самолет РПК-10, я бы никак не смог найти курс на аэродром. Я летел в сплошном молоке! Он здорово мне помог. Ему я теперь полностью доверяю, он мой друг!

Елькин был прав в том, что радио-полукомпас РПК-10 помог ему довольно точно определить курс самолета на аэродром, а вот вывести самолет на взлетно-посадочную полосу и точно посадить его, на это действительно нужно было иметь особое, необыкновенное чувство летчика. Леня был почти прав говоря, как и чем он почувствовал приближение земли. Благополучному исходу этой посадки были рады все — от самого летчика Леонида Елькина до Командующего Северным флотом А. Г. Головки и Командующего ВВС СФ А. А. Кузнецова.

Но для меня это была особая радость. Своим творческим трудом мне удалось, как инженеру, не бомбящему, не стреляющему, не участвующему физически в воздушных боях, быть соучастником успехов в выполнении ежедневных боевых задач, поставленных Командованием ВВС флота летному составу строевых частей.

В воздухе продолжалась ожесточенная война и над сушей, и над морскими просторами Баренцева моря. Ощутимые потери в самолетах были и у нас на Северном флоте. Основным источником пополнения самолетного парка ВВС СФ, служили поставки самолетов караванами от союзников.

После больших потерь кораблей каравана PQ-17, наступила заметная пауза в движении караванов. Союзники приостановили их подготовку и отправку, ссылаясь на большие потери, которые несли караваны от воздействия авиации, подводных лодок и надводных сил противника, и приводили в пример потери каравана PO-17.

Почему я, освещая деятельность морской авиации Северного флота, главным образом описывая роль инженерно-технической службы в освоении ранее незнакомой нам, советским военным инженерам, авиационной техники Англии и США на Северном флоте в годы Великой Отечественной войны, освещаю некоторые события, развивавшиеся на просторах Баренцева моря?

Во-первых, наша авиация почти всегда участвовала в охране приходящих к нам караванов союзников, активно взаимодействуя с надводными и подводными кораблями флота, а позже, когда на флоте были созданы значительные силы сторожевых кораблей, морских охотников, торпедных и сторожевых катеров, взаимодействовали и с ними. Складывающаяся морская обстановка на флоте не могла не влиять на боевые задачи, выполняемые авиацией флота.

Во-вторых, пополнение численности самолетов флота происходило в основном за счет самолетов, которые поставлялись на транспорте союзников, разгружавшихся в Мурманске. Каждый потопленный противником транспорт, это было возможное пополнение самолетного парка флота, к этому мы не могли быть безразличными.

В декабре 1942 г. мы получили с пришедших в Мурманский порт транспортов очередную небольшую партию американских истребителей Аэрообра в количестве 27 шт., уже хорошо нам известных. По решению Командования ВВС СФ они были переданы на пополнение 255-го истребительного полка, ранее летавшего на советских истребителях ЛАГГ-3. В полку их оставалось мало из-за значительных потерь в воздушных боях.

Самолеты Аэрокобра были уже на вооружении двух полков ВВС СФ: 2-й ГКАП и 78 ИАП. У нас был накоплен приличный опыт эксплуатации этих самолетов летным и техническим составами. Для 255 ИАП, это была новая техника. Ее также пришлось изучать и осваивать всему личному составу полка, привыкшему к эксплуатации отечественных истребителей ЛАГГ-3.

Как и ранее, старшие инженеры ВВС по специальностям, организовали весь учебный процесс в полку, используя имеющийся опыт соседних полков, эксплуатировавших самолеты “Аэрокобра”. Это во многом способствовало быстрому освоению самолетов личным составом полка. Нам было известно, что авиационные заводы США систематически вносили в свои самолеты какие-либо нововведения. Пока эти самолеты собирали в полку после транспортирования морским путем, мы внимательно изучали самолеты, вновь поступившие к нам на вооружение. Мы обратили внимание на полученную документацию на двигатели самолетов. Ранее полученные нами самолеты Аэрокобра имели двигатели фирмы Аллисон У1710 Е17, в последних полученных нами самолетах были поставлены двигатели этой же фирмы, но уже модификаций Е18 и Е19.

На самолеты были установлены по одной пушке калибром 37 мм. Благодаря им эти самолеты в США считались наиболее современными и эффективными в ударной мощи. Такая щедрость союзников имела основание.

По разведанным союзников, стало известно, что немецко-фашистское командование приняло решение снять с линии фронта в Заполярье по реке Западная Лица, две горно-егерские австрийские дивизии Эдельвейс и Черная роза, заменив их пехотными фронтовыми немецко-фашистскими дивизиями. Свои соображения противник скрывал, но причину такого шага наше Командование и союзников легко понимали.

Дело в том, что, не имея возможности продвинуться сколь-нибудь к Мурманску, противник закрепился на нашей территории в 25 км от государственной границы. Соответственно, то же самое были вынуждены сделать и наши фронтовые пехотные части. Взаимных, существенных перемещений войск с обеих сторон не было, и установилась в полном смысле слова - окопная война. Изредка она сопровождалась интенсивной артиллерий-

ской дуэлью с обеих сторон, потом наступало затишье. Причем, порой до такой степени, что при необходимости сварить картошку, наш солдат спускался к реке набрать воду, и кричал: «Фриц, не стреляй», - и пока он набирал воду в котелок из реки, поднимался к себе в окоп, действительно не было ни одного выстрела по нему с немецкой стороны. Аналогично проделывали и фашистские солдаты.

Солдаты австрийских дивизий были не только отобранные один в один, все высокие, рослые, но также имели специальную горную подготовку. Фашистское командование, очевидно, оценило, что держать две отборные дивизии своих войск в условиях окопной войны слишком расточительно, и целесообразнее направить их в действительно горячие места на основных решающих фронтах военных действий, а для окопной войны можно держать войска и послабее.

Для этих целей, к отправке в Заполярье готовились две фашистские пехотные дивизии. Они должны были быть отправлены на морских транспортах. По взаимной договоренности советского Командования и союзников, эти корабли на переходе к фронтовой зоне Заполярья должны были быть перехвачены кораблями Северного флота во взаимодействии с морской авиацией.

По опыту предыдущих боевых операций нашей авиации против кораблей противника, совершенно четко выработалась единственная и наиболее правильная и эффективная тактика по их уничтожению с применением низкого торпедометания по одиночным кораблям, и высотного торпедометания по группе кораблей вражеского конвоя с одновременными ударами силами флота.

Если можно было предположить, что противник будет перевозить на морских транспортах две пехотные дивизии с полным снаряжением, а это было наиболее вероятно, то по численности это могло составлять почти десять тысяч солдат и офицеров. Если будут использованы транспортные корабли водоизмещением 6000 тонн, то две дивизии еле поместятся на 6-ти таких транспортах. Было ясно, что конвой будет тщательно охраняться значительными силами военных кораблей.

Маршрут движения конвоя, как ожидали наши оперативные работники, будет пролегать невдалеке от северного побережья

Норвегии, чтобы иметь возможность прикрывать конвой своей истребительной авиацией. Учитывая эти основные соображения предполагаемых условий нанесения ударов по каравану противника, авиация флота не располагала достаточным количеством самолетов, чтобы эффективно выполнить эту сложную боевую операцию.

Очевидно, наше Верховное Командование потребовало от наших союзников значительно увеличить поставки для существенного наращивания численности самолетов Северного флота. Нам крайне не хватало торпедоносных самолетов, не хватало и истребителей сопровождения торпедоносцев.



Бостон А-20-С и торпеда, подвешиваемая под ним

С каравана PQ-18 и последующего каравана PQ-19 в сентябре и в декабре месяцах 1942 г, нам были переданы 20 шт. бомбардировщиков фирмы Дуглас А-20-В и двухмоторные штурмовики Дуглас А-20-С. К сожалению, эти самолеты по своему конструктивному исполнению не могли выполнять функции торпедоносцев.

Нам совершенно не нужны были двухместные двухмоторные штурмовики. Наши штурмовики Ил-2 прекрасно выполняли

задачи штурмовых операций, но союзники не дали нам такие самолеты, в которых мы в те дни нуждались. Как показал опыт применения самолетов в борьбе против кораблей противника, торпедоносная авиация оказалась наиболее эффективной. Бомбардировщики А-20-В могли быть использованы по своему прямому назначению. В этом отношении у нас уже был опыт их применения. Стоял вопрос, что же нам делать с переданными нам штурмовиками А-20-С?

Командующий ВВС СФ поставил перед нами, старшими инженерами ВВС, короткую, но трудно выполнимую задачу - приложить все наши знания, опыт и усилия, чтобы самолеты А-20-С смогли нести на себе торпеды! Причем, не высотного, а низкого торпедометания. Осуществление этой задачи было связано с повышенной трудностью конструктивного и практического выполнения.

Чтобы читатель мог понять сложность поставленной задачи, кратко расскажу об этом самолете, изготовленном на заводах фирмы Дуглас в США. Самолет был двухмоторный, цельнометаллический, однокилевой. Он имел 3-х колесное шасси с передним носовым колесом. Самолет был двухместным. В носовой части фюзеляжа располагался штурман, летчик сзади штурмана, сидение его было выше штурмана. Стрелка-радиста на самолете не было. Оружие полученной нами модификации самолета составляли четыре пушки М-1 калибром 20 мм в носовой части, две сверху и две снизу. Самолет имел бомболюк, в котором могла размещаться бомбовая загрузка. Двигатели самолета были изготовлены фирмой Райт Циклон типа К-2600-23. Это были двухрядные 14-цилиндровые звездообразные двигатели, мощностью по 1600 л.с.

В варианте штурмовика он был предназначен для непосредственной поддержки сухопутных войск над полем боя, а также для прицельного поражения наземных и морских целей. Поэтому весь огонь самолета был сосредоточен впереди, а с хвоста самолет не имел никакой защиты.

Как я уже рассказывал, нам нужен был торпедоносец низкого торпедометания, когда боевая высота самолета была в пределах 25-30 м от водной поверхности. Необходимо было предусмотреть наружную подвеску торпед. Бомболюк для торпедоносца

был не нужен, но обязательным условием конструкции было наличие кабины для стрелка-радиста, для защиты хвостовой части самолета от истребителей противника, а также для радиотелеграфной и радиотелефонной связи не только между самолетами, но и с командным пунктом полка.

Другого выхода мы не нашли. Почему на самолете необходима была кабина стрелка-радиста?

Дело в том, что тактический прием истребителя при ведении воздушного боя - заходить в хвост атакуемого бомбардировщика, практиковался и в тех случаях, когда бомбардировщик имел кормовую установку, позволяющую воздушным стрелком-радистам вести огонь во всей хвостовой сфере бомбардировщика по истребителям, атакующим его с этой стороны.

Как же можно было допустить к боевым вылетам самолет А-20-G без огневой точки обороны со стороны хвоста? Самолет стал бы легкой добычей для истребителей противника. Это допустить было нельзя!

Поэтому перед инженерно-техническим составом была поставлена очень трудная, уникальная задача: нужно было на самолете сделать дополнительную третью кабину! И делать ее нужно было в условиях аэродрома, повседневных воздушных налетов противника, при ограниченных запасах материалов, приборов, оборудования и личного состава ремонтных органов, главным образом сил 85 ОСАМ.

Вот, почему мы вложили огромные умственные, физические и материальные усилия, чтобы устранить очень грубый конструктивный, и я бы сказал, бесчеловечный просчет, допущенный американскими конструкторами.

С особой гордостью могу сказать, что эту задачу нам удалось успешно решить. После такой доработки, штурмовик нашими усилиями превратился в торпедоносец низкого торпедометания.

Подобную доработку нам пришлось выполнить не только на первых полученных нами самолетах А-20-G, но потом и на всех позже поступивших самолетах в количестве 64 штук.

Учитывая возможность применения этих самолетов не только в качестве низкого торпедоносца, но и для высокого торпедоме-

тания, когда самолету приходится набирать высоту свыше 4000 м и когда необходимо применение кислородного обеспечения экипажа самолета, чтобы не ограничивать его оперативную возможность, нам пришлось также выполнить работу по установке во всех кабинах самолета, включая дополнительную, нами сделанную, кислородного оборудования. Были установлены кислородные баллоны, проложены трубопроводы кислородной системы, смонтированы кислородные приборы и индивидуальные кислородные маски.

Самолет А-20-G имел основной запас горючего 1500 л. При скорости полета 340 км/час дальность его полета не превышала 900 км.

Для расширения оперативных возможностей самолета, была поставлена очередная задача: увеличить, насколько это возможно, запас горючего на самолете. Обычно такие задачи можно было решить только за счет расположения на самолете дополнительных бензобаков. Как я уже упоминал, имеющийся на самолете бомболюк, нами не использовался.

Часть его объема уже была занята встроенной кабиной стрелка-радиста, а остальную свободную его часть нам удалось заполнить дополнительными бензобаками, увеличив запас горючего на самолете, что позволило соответственно довести дальность полета до 1920 км.

Значительное увеличение дальности полета самолета привело к тому, что радиостанция американского производства СКР-274-Н уже не обеспечивала надежную двухстороннюю радиосвязь с командным пунктом, и нам пришлось в кабине стрелка-радиста поставить советскую, достаточно мощную надежную радиостанцию РСБ-Збис. Одновременно в кабину стрелка пришлось поставить крупнокалиберный пулемет калибром 12,7 мм на стрелковой турели. Кроме этого, нам пришлось внести существенные изменения во внутреннем самолетном переговорном устройстве, так как оно было изготовлено и смонтировано самолетостроительным заводом на двух членов экипажа, а теперь на самолете их стало трое.

Помимо этого, при скорости самолета 340 км/час необходимо было закрыть стрелка-радиста от набегающего воздушного пото-

ка прозрачным колпаком из оргстекла, а работа эта была далеко не простая.

Теперь, уже много лет спустя, после победоносного завершения Великой Отечественной войны, я поражаюсь, как мы смогли выполнять такие сложнейшие не только по исполнению, но даже по замыслу работы, в условиях сурового Заполярья, сильных морозов, ураганных ветров, полярных ночей, когда руки примерзали к инструменту! Какая была героическая самоотверженность, сознание – так нужно было для Победы! Сколько таланта, искусства и мастерства было проявлено всеми – от инженеров, организаторов этих работ, до механиков и мотористов.

Мы преклонялись перед мужеством наших замечательных летчиков, штурманов, воздушных стрелков-радистов, но будем же справедливыми, и отдадим должное также героическим инженерам, техникам, механикам, мастерам и мотористам, которые выполняли свои обязанности еще под воздействием частых налетов вражеской авиации, в условиях уже ставших не редкими цинготных заболеваний личного состава ВВС флота.

Наконец, все работы на самолетах А-20-Г нами были закончены. Теперь их свои же конструкторы наверняка бы не узнали.

Самолеты были уже готовы к выполнению боевых заданий, и с самолетами А-20-В они представляли собой довольно мощную боевую ударную силу, которую предстояло еще обрушить на конвои противника.

На повестку дня стал трудный и ответственный момент – определить режимы эксплуатации переоборудованных самолетов в воздухе. Хотя на самолетах были мощные и очень надежные двигатели, но самолеты все же заводом были рассчитаны для полетов с убранный в бомболюк бомбовой нагрузкой, а мы осуществили доработку для наружной подвески не какой-нибудь бомбы весом 100 или 250 кг, а большой авиационной торпеды, которая в полете создает значительное сопротивление воздушному потоку пропорционально площади поперечного сечения торпеды и квадрату воздушной, а вернее, путевой скорости самолета.

Все это можно было узнать только в результате испытаний самолета в воздухе. Результаты испытаний переделанного самолета А-20-Г на вариант низкого торпедоносца, с получением

одновременной возможности применить его для высотного торпедометания, с учетом переделки самолета с 2-х на 3-х человек экипажа, влияние лобового сопротивления подвешенных на самолет торпед на наружных подвесках при взлете самолета, его разворотах, имели огромное и даже решающее значение для определения возможности дальнейшего его применения в выbranном Командованием качестве. Кроме этого, необходимо было выработать рекомендации летному составу по управлению самолетом в воздухе не только для хорошо подготовленных летчиков, но и для рядового летного состава. Была составлена программа проведения этих испытаний, методика ее выполнения по этапам. Все разработанные мероприятия были тщательно обсуждены на совещании руководящего состава инженерной и летной служб ВВС СФ в присутствии Командующего ВВС.

Было решено, сначала попробовать осуществить полет с одной торпедой, подвешенной с правой стороны центроплана.

Для проведения испытаний выбрали наиболее опытного летчика 24 МТАП, уже имевшего опыт полетов на однотипном самолете А-20-В.

Испытания провели над Кольским заливом во второй половине дня. На взлете самолет легко оторвался от земли с подвешенной торпедой, и послушный рулям управления набрал высоту 1000 м. По радиосвязи, испытатель сообщил, что он ощущает небольшое давление на руки, через ручку управления, со стремлением крена самолета в правую сторону, это стремление он устранил триммером элеронов. Пока все шло хорошо, заметного снижения воздушной скорости он не заметил. Затем, самолет развернулся в сторону залива, и со снижением до высоты 30 м, пролетел вдоль залива продолжительностью 10-15 минут, потом вновь сделал набор высоты, развернулся на 180°, вновь прошел над заливом в обратную сторону на высоте 30 м, пролетел также 10 - 15 минут, и после этого сделал посадку с подвешенной торпедой на аэродром.

При послеполетном докладе, испытатель не обнаружил какие-либо изменения в летных характеристиках самолета с подвешенной одной торпедой. Было принято решение пока ограничиться для выполнения боевых вылетов подвеской одной торпеды

справа, хотя мы установили на самолете замки для возможности подвески сразу двух торпед, слева и справа. Временно Командование ВВС решило воздержаться от испытаний для определения возможности выполнения заданий с двумя торпедами и от полета самолета при подвешенной торпедоносце с одним двигателем.

Могло случиться, что в боевой обстановке, когда торпедоносец заходит на цель, огнем противника мог быть поврежден один двигатель. Естественно, возникал вопрос — может ли самолет с одним работающим двигателем продолжать атаку цели и нанести по ней удар, сбросив торпеду по цели, и благополучно вернуться на аэродром на одном работающем двигателе. Ответ на этот вопрос необходимо было получить, так как он был совершенно реальным. Предвидимая обстановка могла возникнуть сразу же, при выполнении первых боевых вылетов. Однако, для выполнения такого сложного испытания в воздухе, Командование ВВС не могло предложить подходящего летчика из состава частей ВВС. Поэтому Командующий обратился с просьбой к Командующему авиацией ВМС маршалу авиации Жаворонкову С. Г., который согласился направить для этой цели к нам известного летчика морской авиации, инспектора летной инспекции ВВС ВМС Соломона Борисовича Рейделя.

Через несколько дней он прилетел к нам на самолете А-20-В, из числа самолетов, поступивших от союзников в июле 1942 г. в Советский I Союз через Иран.



Когда он сел на аэродром Большая Ваенга и зарулил на стоянку 24МТАП, я в тот момент находился на аэродроме. До этого прилета, он уже несколько раз бывал у нас. Это был прекрасный, думающий, искуснейший летчик.

Он имел высшую инженерную подготовку, очень увлекался радиолюбительством, необычно

*Известный летчик морской авиации,
инспектор летной инспекции ВВС ВМС
Соломон Борисович Рейдель*

венно быстро и легко осваивал новейшую авиационную аппаратуру, хорошо знал английский язык.

В предыдущие прилеты, я ему рассказывал устройство и работу оборудования американских самолетов, полученных нами на Севере, но еще неизвестных ему в Москве, и на ВВС других флотов.

Зная цель его прилета в этот раз, я поехал на стоянку 24 МТАП для встречи с ним. Самолет его поставили в один из свободных “карманов” стоянки полка. Около него собралось несколько человек из командования полка. С.Б. Рейдель уже вылез из самолета и оживленно вел разговор с встретившими его товарищами. Бегло взглянув на самолет С.Б. Рейделя, я к своему удивлению увидел, что и на его самолете был установлен радиополукомпас РПК-10, но рамка компаса стояла перед козырьком – бронестеклом кабины летчика, мешая ему в обзоре вперед.

Вот это здорово! Московские специалисты по нашему примеру поставили РПК-10 на А-20-В, но не смогли использовать принципиальные возможности прибора и тем самым создали неудобство летчику. Я сразу догадался, что стоит Соломону увидеть, как мы поставили рамку на наших самолетах этого типа, так он тут же будет просить установить рамку на его самолете таким же образом.

А пока, я решил с ним на эту тему разговор не вести. Ему предстояла очень сложная, и даже опасная работа по проведению испытаний вариантов подвески торпед низкого торпедометания на переоборудованном нами самолете-штурмовике А-20-Г.

Встреча с Соломоном у нас была радостной и душевной. Вообще мы, северяне, не были избалованы визитами московских представителей. В Заполярье если и прилетали из Москвы, то это были в основном указывающие инспектирующие товарищи, приезд которых, по моему мнению, никогда не создавал радостного настроения у хозяев, не только в период войны, но и в мирное время, так как всегда сталкиваются общие интересы дела с субъективными заключениями инспектирующих, а они довольно часто не совпадают!

Вскоре С. Б. Рейдель приступил непосредственно к выполнению поставленной перед ним задачи. После внимательного осмотра самолета, выделенного ему из общего количества переделанных у нас таких самолетов 24 МТАП, он испытал его в

воздухе без торпед. На этом самолете он должен был провести испытания с двумя торпедами на внешних подвесках.

После облета самолета без торпед, он остался доволен поведением самолета в воздухе, и дал указание подвесить на самолет сразу две торпеды. На это ушел почти час времени. Кроме операции самой подвески, инженеры еще раз внимательно проверили надежность креплений, всю систему управления сбросом торпеды. После этого С. Б. Рейдель вновь влез в кабину самолета, запустил двигатели, и, не взлетая, порулил по аэродрому в оба конца, в стороне от взлетно-посадочной зоны самолетов, так как боевая деятельность летных частей, базирующихся на аэродроме не прекращалась.

Самолеты постоянно уходили и возвращались с боевых заданий. Убедившись в хорошей работе двигателей с двумя торпедами на земле, он принял решение пойти с ними на взлет. Пока он договаривался с руководителем полетов, а тот в свою очередь обратился за разрешением Командующему, С. Б. Рейдель вырулил на старт и, получив наконец разрешение, взлетел.

Как и многие товарищи 24 МТАП свободные от полетов, я наблюдал этот взлет с большим напряжением. Конечно, длина разбега самолета заметно удлинилась на 150-200 м. Внешняя подвеска двух торпед не могла не сказаться не только на нагрузке, но и в связи с увеличившейся площадью лобового сопротивления. Однако самолет взлетел легко, плавно. По звуку, двигатели работали ровно, без особого напряжения. По взлету самолета легко можно было определить, что взлет выполняет очень грамотный, опытный летчик, что соответствовало действительности.

Для защиты самолета С. Б. Рейделя, Командующий приказал двум парам истребителей прикрывать его в воздухе от возможного нападения на него истребителей - охотников противника. Хотя уже давно наши истребители отбили охоту противнику, применять такие варианты воздушных боев вблизи наших аэродромов. Однако, все могло случиться, и меры предосторожности не были излишними.

Испытания самолета у С. Б. Рейделя прошли успешно. Самолет нормально реагировал на отклонение рулей, медленней набирал высоту, так как на 10-15 км/час воздушная скорость самолета при

номинальных оборотах двигателя все же уменьшилась. Можно увеличить скорость самолета за счет увеличения оборотов двигателя, а это соответственно увеличит расход горючего из запаса, имеющегося в бензобаках, уменьшится радиус полета самолета, что не всегда желательно при поиске транспортов противника в необъятных просторах Баренцева море.

Через два дня после проведенных испытаний самолета А-20-С в варианте низкого торпедоносца, с подвешенными на внешних замках двумя торпедами, было назначено испытание самолета в этом же варианте, но уже при выключении одного из двигателей в полете, и осуществлении повторного запуска этого двигателя.

Как и накануне, С. Б. Рейдель испытание проводил над заливом, также на высоте 25-30 м, рабочей высоте низкого торпедоносца при его выходе в атаку на морскую цель противника.

Вот он появился над заливом на выбранной высоте. Все присутствующие летчики 24 МТАП, Командование ВВС и полка, инженеры, заметили, что один из двигателей самолета был выключен, воздушный винт был неподвижен. Летчик наклонил самолет в сторону работающего двигателя к горизонту на 10-15°, по звуку работающего одиночного двигателя, мы услышали увеличение оборотов, но самолет продолжал лететь, не теряя высоты уже вдаль от нас, набрав высоту до 150-200 м, сделал разворот на 180°, затем вновь стал снижаться, несколько разогнал самолет, скорость его увеличилась, при этом летчик запустил остановленный им двигатель. Это было видно по вновь заработавшему воздушному винту этого двигателя. После этого С. Б. Рейдель проделал ту же операцию с остановкой и запуском второго двигателя (левого).

Все испытание было выполнено уверенно, надежно. Не только у летного состава, но и у инженерного состава, наблюдавшего процесс воздушных испытаний самолета в этих режимах, перехватывало дух!

Присутствующий при испытаниях Командующий ВВС СФ генерал А. А. Кузнецов с восторгом воскликнул:

— Вот что значит самолет в руках такого превосходнейшего летчика, как Соломон Рейдель! Это была превосходная демонстрация смелости и расчета!

Да, это был не только мастер, но у него было удивительное качество — он превосходно чувствовал самолет, работающие двигатели, они как бы слились между собой, в оптимальных режимах взаимодействия. По радио С. Б. Рейделю дали команду вернуться на аэродром с подвешенными торпедами, что он тут же выполнил. После проведенных испытаний, Командующий распорядился летной инспекции ВВС флота и инженерной службе ВВС СФ, совместно с С. Б. Рейделем составить инструкцию летчику по методике выполнения полета самолета А-20-Г в варианте торпедоносца с подвешенными двумя торпедами, поведению летчика в случаях остановки двигателя самолета в воздухе и необходимым режимам работы двигателей, при указанных обстоятельствах.

Справедливости ради, считаю необходимым отметить исключительно надежную работу двигателей, установленных на самолетах фирмы Дуглас А-20-В и А-20-Г Райт-Циклон типа К 2600-23 и последующих модификаций на самолетах, которые поступали к нам в 1943-1944 г.

Тщательно обсудив результаты летных испытаний самолетов А-20-Г в торпедоносном варианте, Командование ВВС СФ, учитывая уровень летной подготовки летного состава, поступавшего на пополнение частей ВВС флота из летных училищ, все же не разрешило применять вариант вылета торпедоносцев с двумя торпедами.

Хотя двигатели Райт-Циклон зарекомендовали себя как надежные и во взлетном режиме, когда они испытывают самую большую нагрузку в режиме максимальных оборотов, все же, в случае отказа одного из них на взлете и учитывая ограниченные размеры аэродрома, взлететь с двумя подвешенными торпедами наружной подвески было почти невозможным.

Даже С. Б. Рейдель не напрашивался на проведение такого эксперимента - попытаться взлететь с аэродрома Большая Ваенга с двумя торпедами, а в период взлета, выключить один двигатель и продолжать взлет. Поэтому, ограничение, введенное Командованием ВВС СФ, было разумным и достаточно аргументированным решением.

Показательные полеты С. Б. Рейделя на переоборудованном самолете А-20-Г, были очень нужны летному составу 24МТАП, со-

вершенно не знакомому ранее с этими самолетами, не знавшему их технических возможностей. Проведенные испытания наглядно и убедительно продемонстрировали летному и техническому составу уверенность в надежности самолетов при нормальных и аварийных условиях.

На следующий день, после проведенных летных испытаний С. Б. Рейделем, он, находясь на стоянке самолетов 24МТАП, все же обратил внимание на расположение рамок радиополукомпаса РПК-10 установленных на самолетах полка, отличное от установки рамки на его самолете.

Ему очень понравился наш вариант. Узнав, что установка выполнена по моей разработке, он попросил меня переставить рамку РПК на его самолете по нашему варианту. Такому человеку как он, отказать было нельзя, и, пока он занимался составлением рекомендованных режимов полета и рекомендаций летному составу по выполнению полетов с подвешенными торпедами на самолете А-20-С, я организовал перестановку рамки на новое место.

После окончания Великой Отечественной войны мне не довелось с ним встретиться, но слышал о его исключительном летном подвиге, совершенном в конце войны, когда она завершилась на Тихом Океане.

Американские конструкторы в начале войны создали тяжелый бомбардировщик, который назвали Боинг В-29 «Суперфортресс» (летающая крепость). Самолет уже выпускался авиационными заводами США, и они принимали активное участие в выполнении многих боевых операций ВВС США. Действия их были исключительно эффективными, особенно при ударах по объектам противника удаленных на очень большие расстояния.

Для тех лет, это был огромный 4-х моторный самолет. Каждый мотор Райт R-3350-23 имел мощность 2200 л.с. Взлетный вес самолета — 54430 кг, не имел себе равных. Летный экипаж самолета состоял из 10-ти человек. Скорость самолета достигала 603 км/час, которую имел не каждый истребитель тех лет. Дальность полета самолета достигала 6435 км.

Самолет представлял собой огромный бомбардировщик стратегического назначения, имевший большую насыщенность стрел-

ково-пушечным оборонительным вооружением против истребителей противника.

Американские ВВС начали в возрастающем количестве применять эти самолеты по немецко-фашистским тылам. Однако, хотя



Боинг В-29, Суперфортресс.

Дальность полета самолета достигала 6435 км

запас горючего на самолете был велик, все же аэродромы вылета были далеко и горючего на возвращение к себе на аэродром им не хватало. Американские ВВС располагали самолетами-заправщиками горючим в воздухе, которые были сконструированы для этих целей, но при огромных расстояниях, на которых велись военные действия Второй мировой войны, включая Тихий океан, применение самолетов заправщиков было сложным, и Американский Штаб договорился со Штабом Красной Армии на осуществление, так называемых, челночных операций.

Смысл этих операций заключался в том, что «летающие крепости» отбомбившись по удаленным целям противника, производили посадки на наших аэродромах, заправлялись горючим, брали соответ-

ствующую бомбовую нагрузку, вновь бомбили объекты противника и с гарантийным запасом горючего возвращались на свой аэродром.

Челночные операции американских самолетов во Вторую мировую войну нашли широкое применение. По эффективности ударов они были очень велики. С помощью этих самолетов американские ВВС разрушили большое количество городов, заводов на территориях противника, главным образом те, которые должны были, по предварительной договоренности, отойти к зонам советского влияния, но не бомбили заводы и фабрики противника в зонах, в которых до войны, после войны, да и, как позже выяснилось, даже в период войны, участвовали американские корпорации и концерны.

Таким образом, американские ВВС по операциям, разрабатываемым своими штабами, бомбили противника избирательно, согласуясь с интересами своих монополистов, которые были связаны с германско-фашистскими монополиями.

Челночные операции проводились не только в Европе, они были распространены и на Дальний восток, в район Тихого Океана, где между США и Японией шли ожесточенные морские, воздушные и сухопутные сражения.

Пока мы упорно двигались с тяжелыми боями к Берлину — логову фашистского зверя, Советское командование идя навстречу настойчивым просьбам американских союзников, уже после захвата Восточной Пруссии, начали формировать войска для заключительного этапа Второй мировой войны — разгрома империалистической Японии на Дальнем востоке, которая держала на захваченной территории Китая у Советской границы миллионную Квантунскую армию.

В одном из челночных полетов в 1942 г., выполняемым американской авиацией на самолетах «летающая крепость», с последующей посадкой на нашем дальневосточном аэродроме, экипаж самолета совершил грубую посадку, и повредил стойку шасси. Для ремонта шасси запчастей у нас не было, и летный экипаж бросив свой самолет на аэродроме улетел к себе на другом самолете. Когда командование ВВС Тихоокеанского флота предложило американцам отремонтировать свой самолет и угнать его в США, они категорически от этого отказались, и пренебрежи-

тельно заявили, что такой хлам им не нужен, и что дешевле изготовить новый такой самолет, чем ремонтировать сломанный.

В этом решении была своя логика. За время войны и в послевоенное время, американские авиазаводы изготовили 4547 самолетов этого типа. Специально для сломанного самолета присылать ремонтную бригаду через Тихий Океан, они считали нецелесообразным, и бросили фактически исправный кроме шасси, самолет, который оказался без хозяина.

Мы не могли спокойно созерцать брошенный хозяевами самолет новейшей конструкции, равного которому авиация страны пока не имела. Было принято решение Командования - произвести тщательную ревизию состояния самолета и, если возможно, отремонтировать его и перегнать в Москву. Аэродром, на котором находился самолет относился к морской авиации, поэтому операцию по ремонту самолета возложили на Инженерную службу ВВС ТОФ. К чести наших инженеров и техников, самолет был отремонтирован, проверен, приведен в полную исправность и подготовлен для выполнения полетов. Однако, летного экипажа для него у нас не было и быть не могло, так как подобного типа самолетов тогда мы не имели. Поэтому был поставлен вопрос о комплектации для него специально подготовленного летного экипажа.

Прежде всего, для этого требовался летчик бомбардировочной авиации высшего класса. Естественно, что в морской авиации выбор пал на С. Б. Рейделя. Не только высшее летное мастерство, но и уже значительный опыт, полученный им при полетах на нескольких типах самолетов американского производства, кроме этого, приличное владение английским языком. Правда, самолеты на которых он летал были двухместные, но тут уже приходилось решать вопрос о том, чтобы поднять в воздух четырехмоторный самолет. В этом и была для него главная трудность. Однако, все были уверены, что С. Б. Рейдель эту трудность преодолет.

Как рассказывали американские летчики, участвовавшие в челночных перелетах, разрешение на вылет на этом типе самолета у них летчики получали после длительных так называемых «провозных вылетов», т. е. когда взлеты и посадки на самолете осуществляются под наблюдением опытного летчика. Принцип этот

широко распространен во всех ВВС всего мира, и у нас, в Советском Союзе, но С. Б. Рейделя никто не мог вывезти на этом самолете, и ему самому необходимо было это осуществить. Необходимо было поднять в воздух почти 55-ти тонную махину! Это было очень непросто. Но у нашего летного состава другой такой возможности не было. Но зато у наших летчиков было превосходное летное мастерство, безграничное чувство ответственности и желание во чтобы то ни стало выполнить приказ Советского Командования. Приказ этот С. Б. Рейдель выполнил отлично, и самолет благополучно долетев до Москвы, совершил посадку на одном из подмосковных аэродромов ВВС Красной Армии. С. Б. Рейдель был награжден за выполнение этого задания орденом Ленина. Были награждены все члены летного экипажа самолета, а также инженерно-технический состав произведший ремонт и подготовку самолета к полету, обеспечивший его благополучный дальний беспосадочный перелет.

Сам факт перегонки самолета, конечно был известен только очень узкому кругу офицеров морской авиации. Я узнал об этом значительно позже, когда в конце 1942 г. прибыл в Москву на совещание инженеров по электроспецоборудованию самолетов ВВС Красной Армии фронтов, армий и корпусов, по обмену опытом эксплуатации самолетов в условиях боевых действий нашей авиации.

Приглашенных было много. Все участники с большим интересом и с огромным вниманием и практической пользой для дела, узнавали очень многое, что делалось по обеспечению боеготовности самолетов на огромном количестве фронтовых аэродромах страны.

Поскольку я был на совещании единственным представителем службы по нашей специальности, возглавлявшей и осуществлявшей эксплуатацию самолетов в условиях Заполярья, мой доклад вызвал значительный интерес у присутствующих товарищей по специальности.

Интерес этот был вызван не только специфическими, чрезвычайно трудными климатическими и географическими условиями, и особенностями действий авиации северного флота по охране морских конвоев союзников и уничтожению конвоев противника на Баренцевом море, но еще незнанием ими ан-

глийских и американских самолетов. Многие присутствующие на совещании товарищи, занимались эксплуатацией только отечественных самолетов. Хотя авиация союзников поступала на вооружение ряда авиационных частей Красной Армии не только арктическим путем, но и наземным транспортом через Иран, все же процент ее по количеству отечественных самолетов военно-воздушных сил стран, участвующих в боях на всем протяжении фронтов от Черного моря до Баренцево моря, был настолько мал, что многие инженеры ВВС Красной Армии, присутствующие в зале на совещании, даже не слышали об этих самолетах.

В планируемых мероприятиях совещания, было посещение опытного цеха конструкторского бюро А. Н. Туполева. В этом цехе мы увидели самолет Б-29 или Суперфортресс, который был перегнан в Москву С. Б. Рейделем, а рядом с ним уже стояли две копии с него. Они по плану уже были готовы, производилась доработка внутри фюзеляжа, кабин членов летного экипажа. Одновременно производилась установка оборудования, поступающего от заводов-кооператоров. Один самолет изготавливался в военном варианте, второй в гражданском, транспортном варианте. Как нам рассказали, этот вариант изготавливался специально для полета В. М. Молотова в Нью-Йорк, как министра иностранных дел Советского Союза, на первое учредительное заседание ООН.

Все объяснения по самолету давал сам главный конструктор самолета А. Н. Туполев. Он рассказывал нам, что огромное количество узлов самолета изготовленных из магниевого сплава электрон он предусматривал применять в советском самолетостроении еще в 1938 г., но наша промышленность в те годы еще не могла их изготовить.

В объяснениях А. Н. Туполева, проскальзывала ощутимая досада конструктора, что по конструкции самолета, многочисленных узлов самолета Б-29 он на несколько лет опережал американских авиаинженеров.

В беседе с нами А. Н. Туполев рассказывал, что он хотел внести в разрабатываемый новый самолет ряд усовершенствований в конструкцию самолета, воспроизводимую по образцу Б-29, но И. В. Сталин категорически был против, и запретил делать какие либо изменения не только в конструкции самолета Б-29, но

и в конструкции огромного числа оборудования, агрегатов, двигателей самолета, кроме вооружения, так как наши пушки превосходили американские своей конструкцией и надежностью в работе, а также эффективностью боевого действия.

По словам А. Н. Туполева, Сталин говорил:

– Нужно не просто сделать копию этого самолета, нам необходимо на имеющихся образцах достигнуть уровня качества оборудования, изготовленного на американских заводах, отшлифовать и доработать свою технологию производства, которая у нас безусловно еще отстает от американской. Когда мы этого достигнем, мы получим возможность делать самолеты несколько не уступающие американским.

По словам А. Н. Туполева, в изготовлении копии самолета типа Б-29 участвовало в кооперации 214 советских заводов. Такого масштаба кооперации в изготовлении самолета наша промышленность самолетостроения еще не знала.

Позже, уже изготовленный к концу войны по типу Б-29 самолет был назван Ту-4. Он успешно прошел государственные летные испытания, и только после этого был принят в серийное изготовление и поступил на вооружение в части ВВС СА.

На базе этих самолетов было создано несколько авиационных соединений дальних бомбардировщиков, у которых уже были внесены существенные изменения в конструкцию многих узлов самолета, улучшены аэродинамические качества планера, установлены более совершенные агрегаты, приборы, системы автоматического управления рулями самолета, улучшены конструкции радиоприемных и передающих устройств и еще многое другое. В общем, все дополнения, внесенные КБ под управлением А. Н. Туполева, существенно улучшили летно-тактические данные самолета по сравнению с прототипом.



Блок управления автопилотом С-1

Читатель может быть скажет — вот, сняли копию с американского самолета! За это осуждать нельзя! Обстановка этого требовала. Мы догоняли в экономическом развитии передовые капиталистические страны. Создав необходимый уровень нашей технологии в авиапромышленности, мы впоследствии, да и сейчас, создаем самолеты, воздушные корабли, несколько не только не уступающие лучшим в мире самолетам, но и превосходящие их по основным тактико-техническим данным. Необходимо отметить одну характерную сторону в развитии мировой техники вообще, не только в авиации.

Любое достижение в развитии техники в любой стране сегодня, в ближайшее время воспроизводится в другой развитой стране. Если это не случилось сегодня, то оно случится завтра.

Сейчас, в развитии техники невозможно ни одной развитой стране резко уйти вперед от других развитых промышленных стран. Как бы не скрывалось любое практическое воплощение достижений техники, его невозможно скрыть, ограничить применение таким образом, чтобы оно не стало известным другим производителям. Единственно, в чем еще можно сохранить секретность - это технология изготовления, да и то весьма ненадолго!

На самолете Б-29 было значительное количество различных устройств, агрегатов, приборов, систем и др., которых в те годы не было у нас в авиации. Для примера, могу привести автопилот, без которого уже в то время не было ни одного тяжелого самолета, летавшего на большие расстояния. В тридцатые годы в авиации всего мира применялись автопилоты, основанные на применении гироскопических узлов пневматического действия, а рули самолетов перемещались автопилотом в основном гидравлическими устройствами. Автопилоты этих типов были громоздкие, тяжелые. Они занимали на самолетах значительные площади и объемы, что было чрезвычайной расточительностью в отношении полезной нагрузки самолета.

На самолете Б-29 был установлен электрический автопилот типа С-1, фирмы Миннеаполис компани. Что же в нем было примечательным?

Он был очень небольшим по размерам, вес его соответствовал

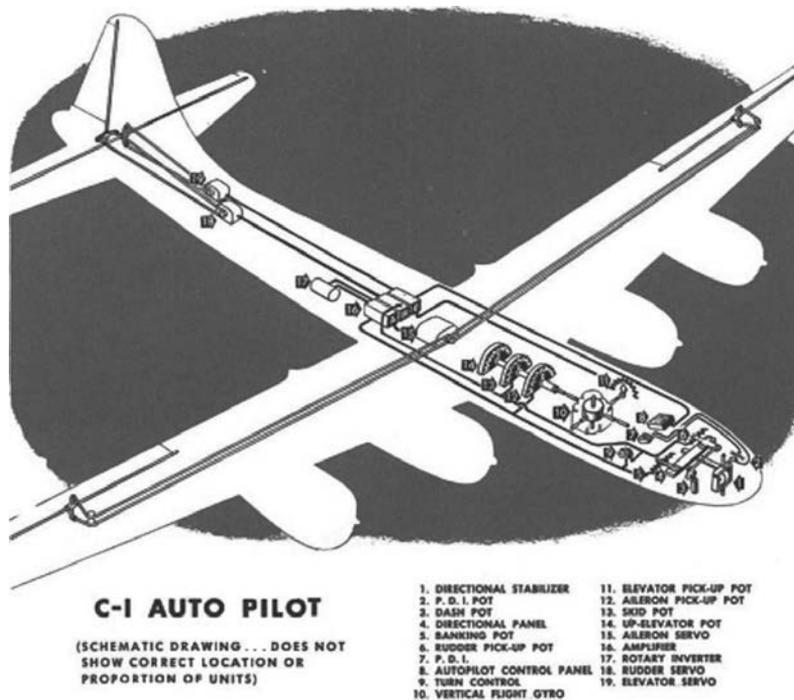
его габаритам. По эффективности в автоматическом поддержании заданного режима полета, он был во многом точнее пневматических, даже американского автопилота фирмы Сперри, который до появления на свет электрического автопилота С-1, считался классическим образцом воплощения автоматизированного поддержания заданного режима полета самолета. В автопилоте С-1 также за основу были приняты гироскопические узлы в автомате курса, и в автомате крена и высоты. Но роторы гироскопов с тремя степенями свободы вращались за счет электрической энергии. Рулями самолета, через следящие системы автопилота и электронный усилитель, управляли так называемые рулевые машинки. Это были электродвигатели постоянного тока с редукторами с очень большими числами редукции. Рулевые машинки могли переключать рули высоты самолета, рули крена (элероны) и курса (руль поворота) в обе стороны относительно нейтрального положения

Если пневматические (гидравлические) автопилоты реагировали только на угловую величину отклонения от заданного режима, то в автопилоте С-1 учитывались и скорость этого отклонения. Значит, чем скорость отклонения от режима была больше, тем энергичней автопилот восстанавливал самолет в заданный режим.

В авиации впервые был применен автопилот с электронным управлением, и в его следящей системе была внедрена схема двойного дифференциального электрического моста.

В те годы, эта схема имела очень малое распространение, и почти не изучалась в высших учебных заведениях, даже на электротехнических факультетах. Поэтому, хорошее познание принципов работы автопилота С-1 требовало значительной, почти инженерной подготовки. Фирма – изготовитель это понимала, и по заказу ВВС США был создан специальный учебный цветной фильм с соответствующей мультипликацией. Фильм сопровождался записанным объяснением лектора на английском языке. По длительности демонстрации он занимал почти два часа. В фильме совершенно не затрагивалась теория двойных дифференциальных мостов. Он был создан таким образом, чтобы работу автопилота мог понять техник по автопилотам. Уже в послевоенные годы, мне приходилось читать

лекции техническому составу по автопилоту советского производства АП-5, прототипом которого являлся автопилот С-1. Для объяснения принципа работы автопилота я затрачивал 8 часов. Столько же и для механиков по автопилотам. И это без учета количества часов занятий по практическому его изучению.



Автопилот типа С-1, фирмы Миннеаполис компани

Автопилот этот был хорошо изучен нашими специалистами, освоен в эксплуатации как летным, так и техническим составом. Позже эти автопилоты претерпевали постоянные улучшения и совершенствования в связи с возрастающими требованиями к автопилотам, устанавливаемым уже на сверхзвуковых самолетах.

Наши товарищи, работавшие в советских миссиях военных представителей в США, когда к нам поступала американская

авиационная техника в соответствии с союзническими поставками по “ленд-лизу”, рассказывали, что автопилот С-1 выпускал завод, до этого выпускавший для фермеров ручные одноколесные тачки, хорошо известные и у нас в стране в годы первой пятилетки, широко применяемых для перевозки земли, песка и др.

Когда началась вторая мировая война, и появилась возможность заняться поставками продукции для военных нужд, хозяин этого заводика, имея очевидно солидный капитал, переключил свое производство на изготовление автопилотов С-1.

Завод резко расширился, реконструировался, и надо полагать, исходя из сложности конструкции и высокого качества изготовления деталей узлов входящих в автопилот, приобрел высокую культуру производства, совершенную технологию, отличное оборудование, а главное, отличный штат конструкторов. Все в приведенном примере получилось по-американски: американская деловитость, размах, определенная степень оправданного риска и родился эффективный, сулящий большие доходы бизнес!

Не менее интересным устройством на Б-29 был бомбардировочный прицел. Был изготовлен радиопеленгатор – бомбардировочный прицел, который позволял вне видимости земной поверхности, пролетая на больших высотах над намеченным объектом бомбового удара ночью или днем, через густую облачность, хорошо видеть цель на экране электронно-лучевой трубки. На прицеле можно было осуществить круговой обзор на 360° , на 180° , или в определенном секторе. В зависимости от масштаба, можно было довольно точно определять расстояние до цели в километрах. Прицел позволял делать точные расчеты для бомбовых ударов по целям противника, находясь вне визуальной видимости с земли.

Практически, бомбовые удары американской авиации, выполняемые по целям немецко-фашистских объектов в период второй мировой войны, были исключительно результативными и эффективными.

Наши специалисты не только освоили эксплуатацию такого прицела, которого у нас тогда не было, но и смогли организовать его массовое изготовление для вооружения им советских самолетов, изготавливаемых нашей промышленностью уже в после-

военное время. Эти прицелы у нас назывались ПСБН. Они работали хорошо и надежно.

Могу еще привести один пример оборудования, имевшегося на самолете Б-29, которого у нас тогда еще не было. Это амплидинная система дистанционного управления турелями воздушных стрелков самолета, а также дистанционного управления турелями с установленными на них крупнокалиберными пулеметами калибром 12,7 мм. На самолете устанавливалось четыре турели: две на верхней и две на нижней стороне фюзеляжа. Еще одну установили в хвосте. Бомбардир управлял передними башенками. Бортовые стрелки управляли задней нижней турелью. Стрелок, в центральном огневом посту обслуживал верхнюю заднюю турель. Хвостовую установку обслуживал хвостовой стрелок. Кроме этого имелась возможность управлять турелями с других постов – предусматривались 24 комбинации управления.

Стрелки наводили прицельное устройство на цель. Автоматической системой выставлялись необходимые поправки на параллакс, направление и силу ветра, силу гравитации и поворачивалась турель. Спуск также осуществлялся дистанционно. Используемая на В-29 система дистанционного управления огнем стала новым словом в авиации, намного опередив свое время.

Эта система нашла широкое применение и у нас на самолетах дальнего действия, но уже с учетом развития электроники, которая позволила значительно расширить тактические возможности управления дистанционными устройствами.

На самолете были применены впервые в мировой авиационной технике значительное количество приборов, использовавших теорию магнитных усилителей, сельсинных, магнесинных устройств и др. Теория магнитных усилителей у нас в науке была уже известна, но она не была еще воплощена практически в конкретных приборах. Действительно, если учесть резко возросшую потребность в точности определения курса самолета ориентируясь по магнитному полю Земли, то чувствительная часть магнитного компаса все больше подвергалась воздействию возрастающего количества приборов, оборудования, устанавливаемых в кабинах самолетов.

Необходимо было чувствительную часть компаса, называемую датчиком, вынести из кабины, разместить в таком месте самолета, где возможно наименьшее влияние стальных деталей самолета на положение подвижной чувствительной части компаскартушки, которая взаимодействует с магнитным полем Земли. Такое место на тяжелых самолетах было только на концах крыльев самолета — консолях.

Датчик располагали в консолях, и через длинные соединительные провода, показания датчика передавались в указатель компаса, располагаемый в кабинах самолета на приборных досках летчика и штурмана. Но на их показания уже совершенно не влияли ни магнитные, ни электрические поля, имеющиеся на самолете в большом количестве.

Безусловно, в те годы мы во многом отставали от американских конструкторов в области авиационного приборостроения. Это относилось и к приборостроению Англии, Германии и других развитых капиталистических стран, также значительно отставших в те годы от американского авиаприборостроения. Ради справедливости нужно отметить исключительно большой талант, смелость и умение американских конструкторов и инженеров практически воплощать многие известные теоретические возможности в конкретные приборы.

Что касается американских истребителей, бомбардировщиков типа А-20-В и однотипных с ними, штурмовиков, английских самолетов всех типов, а также авиации противника, то они были не лучше наших, советских истребителей Як-9, Як-3, ЛаГГ-3, Ла-9, бомбардировщиков — ДБ-3ф, Пе-8, Ту-2. Они даже превосходили лучшие иностранные самолеты в таком чрезвычайно важном требовании, как надежность, простота в эксплуатации летным и техническим составами, не уступая им в скорости и маневренности.

Я заметил в американских самолетах одну характерную особенность — очень часто самолеты насыщались приборами, оборудованием, которые не требовались для успешной боевой деятельности. Это усложняло самолет, увеличивало его вес, ухудшало маневренность и намного увеличивало его стоимость, что соответствовало стремлению самолетостроительных фирм получить максимальную прибыль от госу-

дарственных военных заказов. Но эти деньги вынимались из карманов налогоплательщиков и расходовались не на социальные программы, а на сверхприбыли корпораций.

Возможно, что по этой причине в каждой партии самолетов одной и той же фирмы, получаемых нами от США по «ленд-лизу», например, истребители фирмы Белл Аэрокобра, все время добавлялись конструктивные изменения не только в самолете, оборудовании, вооружении, но и в двигателе Аллисон В1710. Так, последняя партия самолетов этого типа, полученных нами в декабре 1942 г., имели двигатели В1710 Е18 и Е19. После сборки самолетов, их начали облетывать в воздухе летчики 255-го истребительного полка ВВС СФ. На некоторых самолетах были обнаружены с первых часов полета, на других самолетах - позже, перебои в работе двигателя. Эта неисправность проявлялась в сильных толчках, ощущаемых летчиком. Создавалось такое впечатление, что по крылу самолета кто-то бьет молотом. Находиться в это время в полете, а там более над морем, для летчика было чрезвычайно неприятно. Создавалось впечатление, что самолет начинает разваливаться в воздухе.

В действительности самолет не разваливался. Это проявлялась серьезная неисправность в работе двигателя, которую нам удалось обнаружить уже после нескольких случаев зафиксированных в полете.

Как известно, при работе поршневого двигателя, в каждом его цилиндре происходит прямолинейно-возвратное движение поршня, связанного шатуном с коленчатым валом.

Вращательное движение коленчатого вала и перемещение поршней в 12-ти цилиндрах двигателя, создавали значительные инерционные моменты. Конструктивным решением эти моменты были уравновешены и при нормальной работе всех цилиндров двигатель работал спокойно, без вибраций. Однако, если по какой-либо причине вдруг прекращал работать один из цилиндров, от него не создавался инерционный момент, который должен был уравновешивать момент от противоположного ему цилиндра и нарушался баланс инерционных сил, что приводило к толчкам, ощущаемых летчиком как удары.

Чем больше цилиндров не работало, тем значительнее был разба-

ланс инерционных сил, тем мощней были толчки и удары, вплоть до полного заклинивания коленчатого вала двигателя и его разрушения. Если это случалось в воздухе, то летчику необходимо было срочно покинуть самолет, который падал на землю и разбивался.

Массовое проявление такого дефекта на вновь полученных нами самолетах Аэрокобра с очередной модификацией двигателя фирмой Аллисон, нас очень встревожило. Приказ Ставки Верховного Командования об уничтожении двух фашистских дивизий, перебрасываемых на транспортах в Заполярье, был известен, и его необходимо было выполнить.

Если переделка с штурмового варианта самолета А-20-G на торпедоносный производилась уже по отлаженной технологии с требуемой интенсивностью, то обнаружение дефектов в двигателях самолетов Аэрокобра последней полученной нами партии чрезвычайно встревожило Командование и весь руководящий состав ВВС флота и инженерную службу. Эти самолеты были необходимы для сопровождения торпедоносцев при планируемых ударах по транспортам противника и кораблям их сопровождения,

Необходимо было срочно искать причину возникновения дефекта. Было обнаружено, что на всех самолетах выходят из строя “бегунки” распределителя магнето в системе зажигания двигателя.

Служба электроспецоборудования самолетов, которой я руководил в ВВС СФ, не занималась эксплуатацией систем зажигания двигателей. Эта область авиационной техники полностью относилась к инженерной службе по эксплуатации самолетов и двигателей. Однако я был в курсе обнаруженных неисправностей систем зажигания двигателей В1710 Е18 и Е19 в последней партии истребителей Аэрокобра, но будучи чрезвычайно занятым срочными делами по своей службе, не мог вникнуть в детали проблемы.

Как мне стало известно, с транспортов того же каравана PQ-19, получили такие же самолеты Аэрокобра два гвардейские истребительные полка ВВС Карельского фронта 19 ГИКАП и 20 ГИКАП, базировавшиеся на аэродромах в районе Мурманска – Шонгуй, Мурмаши и др., и на их самолетах этого типа проявилась та же неисправность в системе зажигания двигателей. Это

уже было серьезно! Налицо было или преднамеренно введенная неисправность, или очень грубый просчет самолетостроительного завода в США. Во всяком случае, первые сообщения об этих неисправностях наше Командование доложило Командующему ВВС ВМФ в Москву, а также Уполномоченному ГКО в Архангельске и Мурманске, ведающему разгрузкой поступающих в порты транспортов конвоев союзников, легендарному Ивану Дмитриевичу Папанину. Он имел прямую радиосвязь со Ставкой Верховного Командования Красной Армии, и лично с И.В. Сталиным.

Надо было предполагать, что наше Правительство предъявило претензии к качеству передаваемых Красной Армии истребителей Аэрокобра правительству США. Этим самолетом нам передали много, а летать они не могли. Очевидно, наши претензии правительство США приняло и приняло меры, так как вскоре у нас появился представитель фирмы Аллисон. Он прилетел, чтобы лично убедиться в справедливости наших претензий. В результате его расследования, было установлена сущность неисправностей, которая заключалась в том, что материал “бегунка” магнето системы зажигания двигателей, внешне похожий на розовую фибру, в процессе ее кратковременной работы вспучивался, расслаивался вдоль. Это приводило к короткому замыканию кольцевых электрических контактов на бегунке магнето, и подаваемое к нему напряжение до 9000 В с выходной обмотки магнето, не поступало через распределитель к свечам системы зажигания смеси в цилиндрах.

О том, что материал не соответствовал условиям работы “бегунка” представитель фирмы согласился сразу, как только начал осмотр, да и отрицать это было невозможно. Но конкретных, эффективных мероприятий он не предложил. Его объяснения были такими:

— Сейчас война, нас торопили быстрее делайте двигатели. Мы применили материал для бегунков, который нам предложила фирма поставщик. В мирное время, мы вначале проводили тщательные испытания, прежде чем применить материалы в серийно изготавливаемых самолетах, а в период войны, сейчас, ничем помочь вам не можем.

— Нам это понятно, господин инженер, но почему Вам потребовалось изменять материал бегунка? Ведь на двигателях фирмы

серии Е4, Е6 такие отказы мы не наблюдали. Зачем потребовалось заменять материал, который себя показал, как надежный?

Бразумительный ответ он дать не смог.

– Как же Ваша фирма сможет быстро устранить эту неисправность на поступивших к нам от вашего завода самолетах?

– Я ничего не могу сказать, так как, наверное, нужно заменить на них все магнето в комплекте.

– Вы понимаете, что говорите? На это же уйдут месяцы, а нам нужны самолеты воевать против нашего общего врага сегодня!

Он извинился и, не задерживаясь, убрался к себе в США. В сложившейся обстановке необходимо было что-то предпринять. Наши руководители инженерно-технической службы по самолетам и двигателям, пока ничего не могли придумать. Было несколько вариантов, но они были отвергнуты при первых же всесторонних обсуждениях, как нереальные. Для оказания помощи, на консультацию к нам прилетели инженеры из НИИ ВВС Красной Армии. В кабинете нашего Главного инженера Р.М. Собченко проводились их совещания, на которые приглашались инженеры ВВС Карельского фронта. К сожалению, ничего на этих совещаниях не придумали, чтобы ввести в строй истребители Аэрокобра 255 ИАП.

Время шло! Все меньше его оставалось на подготовку операции по разгрому каравана противника с перебрасываемыми двумя пехотными дивизиями.

На совещаниях я не присутствовал, меня на них не приглашал Главный инженер, и я занимался делами своей службы, но меня уже заинтересовала всплывшая трудная техническая проблема и я начал над ней задумываться, - что же в самом деле можно предпринять? Не может быть безвыходного положения! Он есть, надо думать и думать!

Я уже говорил, что Штаб ВВС СФ находился в гарнизоне Губа Грязная, и, чтобы попасть на наш основной аэродром Большая Ваенга, необходимо было пройти пешком расстояние 6-7 км. Редко удавалось старшим инженерам или флагманским специалистам Штаба добираться до аэродромов на машине. В основном, мы эти маршруты преодолевали пешком. Часто мне приходилось ходить одному. Помню, иду по бульжной дороге, вокруг

мертвая тишина, только периодически нарушаемая возникающими воздушными боями наших истребителей с истребителями противника. Сколько мне, да и любому из офицеров Штаба ВВС, за эти долгие часы многочисленных переходов пришлось передумать! Вот, у меня теперь, появилась тема для осмысливания различных вариантов в решении вопроса — как и что надо сделать, чтобы поднять Аэрокобры в воздух! И в один из таких переходов мне пришла мысль, одна и вроде единственная верная в решении этой задачи, но не осуществимая с первого момента. В результате наблюдений, было установлено, что само магнето работает нормально на всех самолетах Аэрокобра, а вот “бегунки” выходят из строя. Пока причина не установлена. Все объяснения ссылались на плохой материал! Да, внешне он действительно выглядит не очень надежным. Необходимо точно установить режимы работы бегунка, а так как американские бегунки уже все непригодны, то меня осенила мысль, на первый взгляд дикая - нельзя ли попробовать применить наши, советские бегунки вместо американских?

Я решил, все-таки, попытаться попробовать, может быть удастся найти выход с помощью наших бегунков, они вроде по размерам совпадали. Необходимо было досконально изучить всю систему зажигания двигателей Аллисон В1710 Е18, Е19 и установить истинную причину неисправности.

Системой зажигания этих двигателей я не занимался, и еще плохо знал ее. Решил пока никому о моей мысли не говорить, так как ее могли с первых же высказываний поднять на смех! В одно из своих посещений Окружных авиамастерских, на самолете Аэрокобра, находящемся там на ремонте, с полностью снятыми капотами двигателя, я приступил к осуществлению своего замысла. Сопровождающих меня специалистов мастерских, попросил вернуться к своей работе, и, полностью уединившись, углубился в изучение системы зажигания самолета.

Я сразу обратил внимание на необычную для советских самолетов систему и монтаж магнето. На советских самолетах, магнето было полностью в собранном виде: обмотки, прерыватель контактов, распределитель зажигания и бегунок. Американские конструкторы разделили магнето на два отдельных устройства:

одно состояло из обмоток и прерывателя в отдельном корпусе, а распределитель зажигания и бегунок - отдельно в другом корпусе. Первая половина магнето располагалась на двигателе, в развале между двумя рядами цилиндров, а вторая крепилась в торцевой части каждого блока цилиндров. Два блока цилиндров, два магнето, состоящие из упомянутых устройств.

Особое внимание я обратил на конструктивное исполнение второго устройства – распределителя с бегунком. Корпус устройства был литым, из магниевого сплава электрон, состоящего из двух разъемных половин. Нижняя половина корпуса была жестко закреплена к двигателю. В центре этой половины вертикально вверх выходил конический валик, на котором крепился бегунок магнето. Валик, через свой редуктор, был связан с распределительным валиком двигателя каждого блока, регулировавшего открытие клапанов всасывания и выхлопа сгоревшей смеси в цилиндрах. Скорость вращения валика строго соответствовала циклу работы клапанной системы двигателя, поэтому он называется распределительным валиком. К бегунку подходили два высоковольтных провода - один подходил к центральному контакту бегунка, а второй к кольцевому контакту.

Распределительная колодка зажигания располагалась в горизонтальной плоскости. В центральной ее части было отверстие, через которое проходил валик бегунка. Во внутренней части распределителя по всей окружности располагались контакты, от которых отходили высоковольтные провода на каждый цилиндр, к свечам зажигания.

Между поверхностями контактов распределителя и выступающими контактами бегунка, был воздушный зазор 1-1,5 мм. Поскольку высоковольтное напряжение постоянно поступало через скользящие контакты, то в момент точного совпадения положения контакта бегунка и распределителя, высокое напряжение пробивало воздушный зазор между ними, и через этот контакт, через высоковольтный провод, поступало на соответствующую свечу, поджигая сжатую топливную смесь в цилиндре двигателя.

Я обратил внимание на то, что помимо вспученной изоляции бегунка и отслаивания его плоских токопроводов и кольцевых контактов, поверхности латунных контактов распределителя были в большинстве черные. Почему они имеют черную поверх-

ность, когда их поверхность должна быть идеально чистой, характеризуя нормальный процесс распределения зажигания? Это был результат подгорания масла. Откуда оно появилось внутри корпуса распределителя зажигания и бегунка? Оно могло появиться только от смазки валика бегунка.

Мне пришлось слезть с самолета, и пойти посмотреть этот узел в разобранном состоянии в цехе по ремонту авиационных двигателей. К сожалению, в тот момент разобранных, проходящих ремонт двигателей Аллисон в цеху не было. Ресурс выработать двигатели еще не успели. Самолеты поступили к нам на вооружение недавно, а в воздушных боях были случаи повреждения двигателей, когда летчикам удавалось дотянуть до своего аэродрома, и с остановившимся двигателем осуществить благополучную посадку. Таких случаев было не так много, но бывали. При таких обстоятельствах, двигатели, еще не наработав свой ресурс поступали в ремонтные органы. Но мне не удалось застать такой двигатель разобраным. Начальник цеха, хорошо знал узел привода валика бегунка, и подробно мне все рассказал. Оказывается, что смазка валика осуществлялась через подпитываемый маслом фетровый сальник. Если на контактах распределителя был слой подгоревшего масла, значит через сальник все же масло поступало внутрь распределителя, но не просачиванием, а в виде масляной эмульсии, а то и просто испарением масла из фетрового сальника уплотнения валика бегунка.

Если бы масло просачивалось, то внутри корпуса был бы слой масла, но его поверхности были совершенно сухими, а следы подгорания масла были налицо! Значит образовывалась масляная эмульсия, и при этом, осаждаясь на поверхности контактов, подгорала до черноты, вследствие необычно высокой температуры внутри корпуса распределителя с бегунком. Только после такого тщательно проведенного исследования причин, приводящих к отказу в работе системы зажигания двигателя самолета Аэрокобра, я пришел к выводу, что основная причина отказа все же в неудачно выполненной конструкции узла передачи вращения бегунка от распределительного валика клапанной системы. Кроме этого, материал, примененный американской фирмой для бегунка магнето в последней модификации двигателей Аллисон В1710 Е18, Е19, не выдерживал значительных токов, и терял свою конструк-

ционную прочность от высокой температуры 250-300°C внутри теплопроводящего корпуса распределителя, нагревавшегося от распределительного валика и от самого двигателя.

Размеры бегунка и распределителя зажигания должны были быть в строгом соответствии, чтобы сохранить требующийся воздушный зазор между контактами, и предполагаемую замену американского магнето на наше отечественное необходимо было производить полностью.

Здесь такой вариант сразу отпадал. Значит, менять надо не всё магнето, а использовать из наших магнето только узел распределителя с его бегунком!

Теперь необходимо было сопоставить технические данные и размеры американских магнето с советскими, возможность расположить наши распределители в американском корпусе, проверить возможность укрепить бегунок на хвостовике конического валика.

В этом вопросе, в характеристиках советских магнето, мне оказал существенную помощь начальник электроцеха Окружных мастерских старший лейтенант - техник Буханов. Это был знающий, опытный специалист. Он отличался очень спокойным, рассудительным поведением и высокой исполнительностью. С ним было очень легко решать все технические вопросы. Он мне нравился и как человек и как специалист.

Перебрали мы с ним целый ряд технических характеристик советских магнето, и нашли магнето, которое могло подойти к предполагаемой замене на американские. Мои соображения Буханов одобрил, но заметил, что это дело очень рискованное, и зря я иду на такой риск в доработке зажигания самолетов Аэрокобра 255ИАП. Я ему доказывал, что другого выхода нет, самолеты не боеспособны. В ближайшее время союзных конвоев не ждут, с отечественных самолетостроительных заводов также ждать пока поступления нечего. Я решил, что необходимо предложить свой вариант нашему Командованию ВВС.

Магнето, которое могло быть использовано, было БСМЭ левого вращения. На технических складах Тыла ВВС флота их было обнаружено 60 шт. На каждый самолет их нужно было по две шту-

ки. Значит, нам хватит пока на 30 самолетов. Получив на складе для начала два магнето БСМЭ левого вращения, по договоренности со старшим инженером 255ИАП капитаном Беззубиком, я решил произвести опытную доработку системы зажигания на одном самолете Аэрокобра с неисправной системой зажигания в первой авиаэскадрильи полка.

С самолета были демонтированы неисправные американские распределители зажигания с их бегунками, под моим наблюдением авиамеханики на их место смонтировали советские распределители и бегунки, которые очень хорошо вошли в выточки в корпусах распределителей зажигания самолета.

Когда все было поставлено на свои места, и была восстановлена полностью схема зажигания на авиадвигателе самолета, можно было приступить к опробованию двигателя на земле. Предварительно, я еще раз осмотрел всю монтажную схему зажигания. Она выглядела довольно необычно. Магнето было американского производства фирмы Джeneral Электрик, а распределители зажигания и бегунки - советские. Варианты совмещений на американских и английских самолетах их собственных агрегатов, приборов, устройств с советскими для нас уже не были редкостью, но в схемах зажигания, это было осуществлено впервые. Еще до окончания выполнения этой работы на этом самолете, дней 5 назад, когда я был в кабинете Главного инженера, он упрекнул меня:

— Почему вы, Карт, относитесь с олимпийским спокойствием в отношении известной Вам неисправности в системе зажигания на Аэрокобре? Вы, по своей службе вносите очень много различных эффективных переоборудований и усовершенствований техники, а здесь считаете, что эта область не в Вашей компетенции, и ничего нам не предлагаете. Я не допускаю, чтобы у вас в этом направлении уже не работала голова. Я прощу Вас, примите в этом вопросе активное участие, может быть и придумаете что-нибудь.

— Товарищ Главный инженер, Вы прекрасно знаете, что руководимая мною служба не занимается эксплуатацией систем зажигания двигателей. Проблемой зажигания на самолетах Аэрокобра занимаются многие товарищи эксплуатационники, к ним относятся М.Н. Мишук, и Вы лично, и авиамастерские, и специ-

алисты из НИИ ВВС. Что же и мне влезть в это дело? Кто меня станет слушать по вопросу, по которому у меня нет опыта эксплуатации этих систем. К тому же, Вы мне не давали никаких указаний заняться этим вопросом.

– Теперь считайте, что Вы получили от меня это указание, и завтра, с утра им займитесь, не теряя контроль и наблюдение за работой своей службы.

Теперь, спустя 5 дней после этого разговора с Главным инженером, я доложил моему начальнику М. Н. Мишуку о проделанной работе на самолете Аэрокобра 255ИАП. Он велел мне подождать у телефона, чтобы доложить об этом Главному инженеру. Вскоре я получил указание, не испытывать двигатель до приезда его и Главного инженера, так как они оба хотят присутствовать при испытаниях доработки.

По их прибытию, я дал распоряжение инженеру авиаэскадрильи произвести запуск двигателя самолета Аэрокобра с доработанной мною системой зажигания. Двигатель запустился хорошо, после 10-15 минут работы не было ни одного сбоя в его работе на малых и на максимальных оборотах. До произведенной доработки двигатель на этом самолете работал с значительными перебоями не только на максимальных, но и на малых оборотах. Так мы были свидетелями явного улучшения работы системы зажигания двигателя. Это уже было направление пути решения проблемы.

Командир 255ИАП Панин, присутствующий на пробном запуске двигателя с доработанной системой зажигания, попросил дать ему возможность порулить на самолете по аэродрому, попробовать режимы взлета, конечно без взлета, до этого еще было далеко. Он получил это разрешение. За все время этого испытания, двигатель не дал ни одного сбоя в работе. Это было для всех нас большой радостью.

Результат испытания, конечно, всех присутствующих очень обрадовал, больше всех был рад я. Главный инженер тут же решил дать мне короткий срок, и выполнить такую замену на всех самолетах Аэрокобра с неисправными системами зажигания, против чего я категорически стал возражать. М. Н. Мишук и Главный инженер удивились:

— Почему Вы противитесь короткому сроку исполнения доработки? Вы должны радоваться, что, наконец, нам удалось наладить систему зажигания на Аэрокобрах?

— Почему я против? Доложу подробнее. Я считаю, что необходимо выполнить ряд доработок системы, не только заменой распределителя зажигания и бегунков. Они также как американские, скоро выйдут из строя.

Мне пришлось им рассказать о моих выводах относительно очень высокой температуры в корпусе распределителя зажигания и бегунка, о наличии внутри корпуса масляной эмульсии, о ее обгорании. Если удастся устранить влияние этих проявлений, то наша доработка будет эффективной, в противном случае, повторятся те же неисправности, которые мы сегодня имеем.

Доводы мои были бесспорно достаточно вескими и убедительными.

— Что же нужно сделать? — спросил Главный инженер.

— Нужно думать. У меня готовых решений еще нет.

— Сколько Вам для этого нужно времени?

— Я готов начать думать об этом с этой минуты, но, когда и как, что сделать, я не могу гарантировать. Это, как Вам известно, творчество! Две недели этот вопрос никем не был решен, можно еще подождать два, три дня, а может быть меньше. Ведь мало придумать, нужно еще практически осуществить так, чтобы все было эффективным, надежным и осуществимым в наших условиях.

— Ладно, товарищ Карт, ничем, кроме этого вопроса эти два дня не занимайтесь. Если Вам нужно будет выполнить какие-либо работы у Комарова (Начальник Окружных авиамастерских) я ему дам распоряжение исполнять их немедленно, днем или ночью. Нужна будет Вам машина, возьмите мою. В общем, чем раньше Вы найдете правильное решение что, и как выполнять, желательно обсудить Ваши предложения нам совместно!

На том и мы остановились, и я начал решать этот очень трудный вопрос, имевший для ВВС флота огромное значение, чтобы получить материальную возможность выполнить Приказ Ставки Верховного Командующего о потоплении двух дивизий противника.

Мне было ясно, решать эту задачу нужно поэтапно. Прежде всего,

необходимо было избавиться от влияния высокой температуры в корпусе распределителя и бегунка, а также наличия масляной эмульсии, испарений масла внутри корпуса от сальника валика бегунка.

Температура внутри кожуха являлась следствием нагрева от двигателя, и понизить ее мне не удастся. Испарение масла, также понизить было невозможно, так как эта особенность была заложена в конструкцию этого узла. Оставалась возможность, единственно осуществимая — уменьшить влияние температуры и масляной эмульсии продувом внутренней полости корпуса распределителя с бегунком потоком воздуха достаточно большой интенсивности. Этот поток должен выгонять скапливающиеся масляные испарения, и они не смогут оседать на контактах распределителя и бегунка, а низкая температура заборного воздуха, окружающая летящий самолет, должна значительно уменьшить температуру распределителя и бегунка. Логически, возникал вопрос, как осуществить продувку внутренней полости корпуса распределителя?

Я обратил внимание на осуществленную самолетостроительным заводом продувку свечей зажигания двигателя. Конструкторы двигателя также вынуждены были бороться с наличием на двигателе очень высоких температур. Свечи конструктивно были выполнены необычной в те годы формы, они имели поперек цилиндрической части, три стальных ребра, расположенные перпендикулярно продольной оси свечи, имея вид радиатора. Диаметр ребер был около 30 мм. Воздух к свечам поступал через воздухозаборник, выступающий над обшивкой самолета сзади кабины летчика (авиадвигатель на самолете был сзади сидения летчика). Воздухозаборник в сечении параболический, с заужением к хвосту самолета.

С внутренней части обшивки самолета воздухозаборник заканчивался выступающим штуцером, на который был одет резиновый шланг с армирующими прослойками ткани и металла, называемый в авиации дюритовым шлангом. Вдоль шести ребристых свечей была жестко закреплена горизонтальная металлическая трубка. На один конец трубки одевался шланг от воздухозаборника, а другой конец был глухим. На уровне ребер свечей в трубке были отверстия. Когда самолет находился на земле, свечи обдува естественно, не получали. Обдув происходил только тогда, когда самолет был в воздухе, за счет встречного потока воздуха, который

имел скорость равную скорости полета самолета. Через отверстия в трубке происходил интенсивный обдув свечей заборным воздухом, который эффективно снижал температуру их нагрева.

К этому воздухозаборнику я и решил подсоединить подвод обдува внутренней полости корпуса распределителя зажигания и бегунка. Для этого, в глухой части трубки обдува свечей сделали отверстие и приварили угловой штуцер, изготовленный из трубки, надели один конец дюритового шланга на этот штуцер, а другой его конец - на выступающий штуцер корпуса распределителя, предназначенный для ввода внутрь него проводов, но который пока не использовался на самолете. Не использовался и противоположный ему второй штуцер. Всего в корпусе было четыре таких штуцера, а на самолете использовались только два, я и решил для продувки использовать два свободных штуцера.

Теперь, внутри корпуса распределителя я уже получил воздух для продувки от масляной эмульсии, а также для понижения температуры распределителя и бегунка.

Уж если появился поток холодного воздуха внутри корпуса, то он должен иметь выход через второй свободный штуцер. Внутренние диаметры их были одинаковыми, следовательно, сколько воздуха войдет в корпус, столько же выйдет через выходной штуцер.

На больших высотах полета, вследствие разреженности воздуха, условия пробоя напряжения воздушного зазора между контактами распределителя и бегунка ухудшаются. У меня возникла мысль, а если уменьшить внутренний диаметр выходного штуцера, предположим в два раза, то внутри корпуса появится повышенное давление, произойдет воздушный подпор. Это должно способствовать не только работе магнето, но и уменьшению испарение масла сальником валика бегунка. Для уменьшения отверстия выходного штуцера в него была впрессована специально выточенная втулка. Приведенную доработку мы выполнили на том же самолете, где установили отечественный распределитель и бегунок.

После выполнения всех приведенных мною работ, я доложил Главному инженеру и М. Н. Мишуку. Они приехали на стоянку полка, внимательно ознакомились с произведенными работами и полнотой их одобрили, хотя Главный инженер выразил неудоволь-

ствие тем, что я все же не ставил их в известность, что и как я буду решать по отладке работы схемы зажигания самолета. Но я на это пошел умышленно, так как хотел избежать многих высоких рассуждений, вроде: а почему Вы так хотите сделать, лучше сделайте иначе, — и начнется доказательство исполнителем своему начальнику.

Времени на эти обсуждения у меня не было, и я поставил их перед свершившимся фактом, и они вынуждены были все это без амбиций принять довольно спокойно.

Вопрос был очень серьезный — необходимо было поднять в воздух полк истребительных самолетов, которые должны были прикрывать торпедоносцы, уже все приведенные в боевую готовность.

Когда Командующему ВВС доложили мой вариант доработки системы зажигания самолетов Аэрокобра, он его одобрил. Теперь уже самолет имел все, что я хотел сделать, чтобы гарантировать безотказную работу системы зажигания самолета.

Главный еще раз внимательно ознакомился с полным объемом выполненных работ, и, убедившись в отсутствии явных ошибок моего варианта, дал согласие на испытание самолета уже не на рулежке по аэродрому, как проверял ранее командир 255 ИАП майор П. А. Панин, а в воздухе.

Испытание проводил П. А. Панин. По самолетной рации передавал все выполняемые им режимы работы двигателя, которые он контролировал по приборам и на слух. Перебоев в работе двигателя он не ощущал. Двигатель работал нормально, обороты послушно следовали за перемещением сектора газа. Через 30 минут полета Панин П. А. сел на аэродром, прирулил на стоянку, и техник самолета быстро начал раскрывать капоты двигателя, вскрывать верхнюю крышку корпуса распределителя, чтобы замерить внутреннюю температуру, она оказалась всего 85°С! Вот и получился ожидаемый мною эффект продувки корпуса. В общем, все прошло отлично. Командующий ВВС, прибывший на аэродром к моменту посадки П. А. Панина, поздравил меня с успешным решением такого трудного вопроса, и предложил Главному инженеру немедленно приступить к доработке всех самолетов 255 ИАП по образцу доработанного мною самолета и успешно прошедшего летные испытания. Он приказал эту работу выполнять днем и ночью. Установить смены, если будет

нужно, привлечь технический состав других полков, в которых знакомы с самолетом Аэрокобра. Общее наблюдение, организацию, он возложил на Главного инженера и на меня.

Я предложил, что бы каждый подготовленный самолет испытывался тем летчиком, который закреплен за самолетом, и результаты испытаний летчик записал в формуляр самолета о том, все оборудование его самолета, а, главное — двигатель, работает нормально и замечаний не

Главное, конечно, было не в записи, а в уверенности летчика, что самолет весь исправен. Вылет на сухопутном самолете с одним двигателем на выполнение задания по прикрытию низких торпедоносцев, и возможность ведения воздушного боя с истребителями противника на расстоянии от берега до 450 км, согласитесь, должен быть совмещен с полной уверенностью в надежной работе самолета. Летчики доверяли инженерно-техническому составу, и это доверие завоевывать было нелегко!

Мы стремились заслужить у них не только доверие, а тяжелым, упорным трудам в любых условиях боевых действий добиться надежной работы техники, чтобы помочь летчику выполнить боевое задание.

Летчики уходили на боевое задание, а те, которые готовили самолеты к бою, на земле ожидали их возвращение с огромной тревогой. Радостно было всем оставшимся на аэродромах встречать на земле благополучное возвращение самолетов на стоянки, и большим горем, опустошенностью сердец переживали, зачастую, неизбежные потери!

На доработку систем зажигания самолетов 255ИАП мы затратили только трое суток! Мне за эти сутки удалось поспать 4-5 часов. Все работали с большим подъемом. Работали даже летчики, каждый на своем закрепленном самолете. Мы понимали, что им надоело длительное время не иметь возможности участвовать в боевых вылетах.

В подготовке самолетов Аэрокобра к предстоящим боевым операциям по уничтожению пехотных дивизий противника на транспортах участвовал от инженерной службы ВВС СФ не только я один. В ней активное участие принимал и старший инженер эксплуатационного отдела ВВС по истребительной авиации Николай Иванович Савельев. Ему Главный инженер поручил ре-

шать вопрос по увеличению запаса горючего на самолете.

Почти на всех полученных от союзников и отечественных самолетов, нам приходилось увеличивать радиус их действия за счет создания дополнительных запасов топлива на самолете.

Как и на ранее полученных самолетах Аэрокобра, под руководством Н.И. Савельева на каждый самолет 255ИАП установили дополнительный подвесной бензобак ПЛБГ-350 на 350 литров горючего. Он увеличивал гарантийный радиус полета до 450 км, при воздушной скорости самолета 300 км/час на высоте 1000 м.

Вся работа по установке этих баков, связь их с общей топливной системой самолета, производилась под наблюдением Н.И. Савельева, и с этим заданием он и технический состав полка справились успешно.

Нелишне напомнить, что получаемые нами самолеты союзников Аэрокобра не имели дополнительных бензобаков. Даже в топливных системах самолетов не было предусмотрена их установка. Поэтому установка на самолет дополнительного бензобака была связана с необходимостью доработки топливной системы самолета. Для выполнения этой непростой задачи нам пришлось смонтировать дополнительные трубопроводы, а также сконструировать, изготовить и смонтировать на самолете узлы для подвески и сброса дополнительного бензобака при выработке топлива из него.

В середине декабря 1942 г. с транспортом поступило для ВВС СФ два самолета бомбардировщика фирмы Норт Америкэн В-25 Митчел. Как нам стало известно, эти самолеты предназначались для разведывательных целей. Они имели очень большой радиус действия, и по своим тактико-техническим данным позволяли производить воздушную разведку над северо-западным побережьем Норвегии, включая все северное побережье этой страны, захваченное немецко-фашистскими войсками.

Это был двухмоторный двухкилевой самолет. Как все двухмоторные самолеты, поступающие к нам с транспортов, они имели снятые крылья и убранные шасси, мешавшие при их транспортировке на кораблях.

С кораблей самолеты снимались портовыми кранами, выпускались колеса шасси с передним носовым колесом и грузились на баржи. Баржи, загруженные в порту Мурманска, буксирова-

ли к пирсу гарнизона Нижняя Ваенга. Оставалась несложная, но длительная по времени операция - выкатить эти самолеты с баржи на обширную площадку пирса с помощью буксировочных тросов и грузовой автомашины.

Почему длительная? Дело в том, что как на Баренцевом море, так и в Кольском заливе существует очень большой перепад приливного и отливного течения, достигающий до 6,5 м. Прибуксировали, к примеру, баржу с самолетами к пирсу в момент отлива, а самолет даже своим высоким килем хвоста не выступает над плоскостью пирса. Подойдешь к краю пирса посмотреть – где же самолеты с баржей? А они глубоко внизу. Но вот, наступает пора прилива, и за 4,5-5 часов уровень воды в заливе настолько увеличивается, что палуба баржи оказывается на уровне пирса. Тут уже нужно было, не теряя времени, быстро выкатывать с баржи самолеты, стоящие на своих колесах. Через 1-1,5 часа палуба баржи была уже выше пирса на 1-1,5 м, когда самолет с баржи уже не снять, и нужно снова ждать теперь уже отлива, пока не уравниется палуба баржи с пирсом.

Таким образом, мы получали все двухмоторные самолеты, включая полученные нами в 1942 г. последние самолеты В-25.



Средний бомбардировщик North American B-25 Mitchell

С пирса, с помощью автобуксировщиков, самолеты буксировались по дороге на стоянки аэродрома Большая Ваенга.

Операция буксировки самолетов на аэродром была не простой. Буксировать самолеты приходилось по круто поднимающейся дороге, идущей от пирса к аэродрому. Требовались большие тяговые усилия, а когда буксировка производилась в зимних условиях, по скользкой зимней дороге, укатанной машинами. Это во многом усложняло операцию буксировки.

Дорогу обильно посыпали песком, самолет тянули трактором, и, на всякий случай, по бокам шли техники с колодками с острыми шипами в нижней их части, чтобы при сползании самолета назад, мгновенно подставить эти колодки под колеса шасси.

Благодаря осмотрительности опытных, а главное, очень ответственно относящихся к порученному делу инженеров авиаэскадрилий, инженеров полков по полевому ремонту, все случаи буксировки самолетов с Нижней Ваенги на аэродром Большая Ваенга, завершались благополучно. Что же представлял собой самолет В-25? Данные его были близкими к самолетам А-20-В. Те же два двигателя Райт Циклон К-2600-23 по 1850 л.с. Крейсерская скорость самолета 370 км/час. Боевой радиус - 2170 км. Практический потолок - 7600 м. Экипаж: 6 человек (два пилота, штурман, бортиженер, стрелок-радист, стрелок). Основной запас горючего составлял 1800 л., имел систему подачи топлива от дополнительных бензобаков, располагаемых в бомболоке, кстати, которых в комплекте самолетов, поступивших к нам для разведывательных целей на наибольшем радиусе, не оказалось!

Самолеты, в период полярной ночи решили собирать по одиночке, в имеющемся на аэродроме большом ангаре. Хотя он не был оборудован нагревательной системой воздуха в помещении, все же он укрывал от сильных зимних ветров. Ввиду больших застекленных поверхностей ангара, работы по сборке приходилось производить с соблюдением светомаскировки.

Для подсветки мест, где производилась работа, техники применяли небольшие переносные авиационные светильники, коротко называемые техническим составом — переноски.

Дополнительно, места где работали, сверху накрывали брезентом, и это обеспечивало необходимую маскировку от воз-

можных «визитов» вражеской бомбардировочной авиации.

Когда, наконец, были состыкованы крылья, соединены все разъемы электропроводки, на самолет поставили самолетную аккумуляторную батарею, входившую в комплект самолета. Нужно было поочередно проверить работоспособность всех потребителей электроэнергии при работе от этой батареи: электроагрегаты, механизмы дистанционного управления, электрические приборы, агрегаты вооружения.

Работая значительное время на американских самолетах уже не только инженеры, но и летный состав, техники и механики отлично запомнили американские надписи, имевшиеся в кабинах самолетов над каждым тумблером (выключателем), и безошибочно могли включать и выключать любые нагрузки электросети.

После установки аккумуляторной батареи на свое место, в специальный контейнер и подсоединения к бортовой сети, обнаружилось неприятное явление. Как только включали тумблером питание бортовой сети от аккумулятора, одновременно включалась ярко горящая лампа в хвосте самолета! Она резко отличалась от черноты полярной ночи и демаскировала самолет. Хвост самолета был расположен высоко, накрыть его брезентом было невозможно, но лампочку, которая была не нужна, необходимо было погасить. Для этой цели, техники перепробовали все тумблеры, имевшиеся в кабинах самолета, а она упорно горела, и работы по сборке самолета пришлось временно прекратить. Это дошло до нашего Командующего ВВС. В то время он был на аэродроме и когда подъехал к собираемому самолету, ему доложили о бессилии техников погасить эту лампочку, и, в связи с этим, временном прекращении сборки самолета.

Уже из своего кабинета Командующий, через своего адъютанта Ашихмина, вызвал меня к себе на КП.

– Товарищ Карт, я сейчас был на месте сборки В-25. Они включили бортовую аккумуляторную батарею, и в хвосте загорелась яркая лампочка. Они перепробовали все тумблеры, чтобы ее выключить, ничего у них не получается. Я Вам дам Литянского (шофер Командующего), поезжайте на место сборки, и примите меры, чтобы эта лампочка не горела и не демаскировала ангар.

Дело было срочное, и, отставив работу, которой был занят в тот момент, я выехал на аэродром. Прибыв на место сборки, я внима-

тельно еще раз осмотрел кабины самолета, перечитал все надписи над тумблерами, и, как и технический состав, собирающий самолет, лампочку погасить не смог.

Документацию к самолету нам еще не передали, она была в Мурманске, в общем контейнере. Время не ждало, нужно было работать пока без принципиальной электросхемы. Сел я сзади самолета на чурбачок, и стал думать, что же все-таки мне предпринять с этой злосчастной лампочкой?

Я читал, что американцы бомбят по ведущему самолету. Что бы ведомые самолеты сбрасывали бомбы одновременно с ведущим, на каждом самолете в хвосте имеется световая сигнализация, которая срабатывает, когда на ведущем самолете бомбардир нажимает кнопку сбрасывания бомб. Но, для этого должна быть включена бортовая электросеть и питание от нее электросети системы вооружения. Здесь этого нет!

Перебрав все возможные варианты, я так к какому-либо наиболее вероятному выводу не пришел. Случайно, взгляд мой остановился на опущенном люке передней кабины штурмана самолета.

Мне было известно, что на этом самолете американские инженеры схему включения любой ответственной нагрузки в электросети сделали по принципу “тройной защиты от дурака”, т. е. через промежуточные включения. Мне пришла вначале вроде дикая мысль: а может ли экипаж, в спешке, попытаться взлететь в воздух с незакрытым люком кабины штурмана?

В авиации все может быть! Авиационники это знают хорошо. В этом случае, это сразу станет видно руководителю полетов и экипажу самолета, взлетающего вслед. Не веря еще этой версии, я всё же подошел к открытому люку. В кабине летчика кто-то работал. Я попросил его включить аккумулятор, и когда вновь зажглась лампочка в хвосте самолета, я закрыл люк кабины штурмана — лампочка погасла!

Вот это да! Все работавшие в ангаре техники и инженеры удивились, и собрались около люка. Я решил повторить эксперимент, и начал медленно опускать люк. Как только люк вышел за плоскость обшивки самолета на 2-3 мм, в хвосте вновь зажглась лампочка. Значит, в окне люка имеется концевой выключатель, который размыкает цепь хвостовой лампочки, когда люк закрыт. Главное мною было сделано, причина стала известной.

Теперь мне было необходимо найти этот выключатель. Взял переноску и, после внимательного осмотра, нашел выступающую головку маленького концевого выключателя. В те годы такие выключатели у нас еще не делали. У американцев они появились только недавно, на самолетах последних поступлений.

Это небольшой эпизод, но он характерен для иллюстрации каким путем мы зачастую осваивали новейшие американские самолеты, не только без американских специалистов, но даже без технической необходимой, документации. А хозяйство на самолете было очень сложное, для нас необычное, и в большом количестве.

Оба самолета В-25 собрали, погоняли двигатели, летчики на них порулили по аэродрому. Все было в порядке. Выделенные экипажи летного состава, летавшие на американских однотипных самолетах, облетали эти самолеты в воздухе. Самолеты могли уже выполнять боевые задания. В полете были обнаружены неисправности в приборном и электрическом оборудовании. Все неисправности устранили, самолеты были включены в состав боевых самолетов полка в бомбардировочном варианте.

Но самолеты эти предназначались для разведывательных полетов, причем для глубокой разведки в тылу противника. А как же их использовать, если союзники не прислали с самолетами дополнительные бензобаки?

Нам нужна была большая дальность полета самолетов, с соответствующим большим запасом топлива. Ждать следующего поступления самолетов с очередным конвоем кораблей было невозможно! Значит вновь, нам, старшим инженерам эксплуатационного и ремонтного отделов инженерной службы ВВС флота нужно было искать выход из этого положения. В эксплуатационном отделе по бомбардировочной авиации работал Гетьман. Ему и поручил Главный инженер искать самолетные бензобаки, которые смогли бы войти в бомболок самолета В-25, и имели бы достаточную емкость, чтобы долететь до северо-западного побережья Норвегии, и гарантированно вернуться на свой аэродром.

После долгих поисков по складам тыла Гетьман нашел нужный бензобак от самолета Пе-3, емкостью 520 л. По запасу дополнительного топлива он подходил, но как его крепить в бомболоке самолета В-25?

Если на самолете Пе-3 он располагался в фюзеляже на специ-

ально изготовленном для него ложе, то в бомболоке американского самолета это сделать было невозможно. Решили крепить его металлическими полосами — полотенцами, жестко закрепленными в бомболоке самолета.

С помощью бригады слесарей 85-х Окружных авиамастерских, эти работы были выполнены. Но, оказалось, что разместить бензобак в бомболоке — это только половина дела. Сразу стал вопрос, а как же вырабатывать горючее из бензобака в общую топливную систему самолета, питающую двигатели? Для этого была только одна возможность - выкачивать его с помощью бензопомпы с электроприводом. Американские заводы нас частями к своим самолетам не снабжали. Но все же, несколько бензопомп коловратного действия фирмы Песко прислали. Производительность таких бензопомп была 2500 л. По этому параметру она нас устраивала, но к ней нужен был электродвигатель со скоростью вращения 2200 об/мин. У нас их не было. Где же его взять? Вновь всплыла, уже который раз, очередная проблема — нужно искать, найти выход из положения. Не запрашивать же Москву, прислать нам самолетом нужный нам двигатель! Там и так было чрезвычайно тяжелое положение. Нужно искать здесь, у себя в частях, на складах Тыла ВВС.

Вскоре я вспомнил, что на складе как-то видел самолетные генераторы ГС-10-350, которые устанавливали на самолеты По-2.

На генератор насаживали ветрянку, и она, вращаясь от набегающего в полете потока воздуха приводила в движение якорь генератора, от которого поступало питание в электросеть самолета 26 В постоянного тока. Номинальные обороты генератора были 1600 об/мин. Если мы заставим генератор работать как двигатель, от напряжения бортовой электросети самолета 25-26 В, то якорь генератора будет иметь обороты порядка 1600-1800 об/мин., а помпа Песко нормально будет работать только при 2200 об/мин. Нам необходимо было получить от генератора, работающего в режиме двигателя, обороты равные номинальным оборотам помпы, т. е. необходимо было увеличить число оборотов генератора.

Возможность увеличить обороты двигателя постоянного тока была одна — увеличить ампер-витки обмотки возбуждения. Необходимо было разобрать генератор, снять полюса «башмаков», и попытаться увеличить количество витков на четырех катушках

возбуждения генератора. Работа тяжелая, но необходимо было попытаться ее выполнить, так как других возможностей у нас не было. Ее выполнили в электроцехе 85-х Окружных авиамастерских ВВС СФ, под руководством Буханова. После упорных трудов, ему удалось путем подбора числа витков в катушках обмотки возбуждения, получить обороты генератора в режиме двигателя 2200 об/мин. Помпа Песко могла работать только при вертикальном положении ротора, значит и двигатель должен иметь такое же положение. Возможность работы его в вертикальном положении решали подшипники двигателя, которые должны были быть опорно-упорными. К нашему счастью, в генераторе ГС-10-35 подшипники оказались необходимого нам типа. Вроде, все теперь в норме!

Только решили очередную задачу, как вновь всплыла очередная – как следить за расходом топлива в дополнительном бензобаке?

Происходит ли выкачка топлива из бака? Бак имел горловину для установки в него датчика электрического бензиномера советского производства. Но тогда нужно ставить в кабину кроме собственного американского указателя, наш отечественный указатель. Где его поставить?

Кабина самолета была тесная, насыщенная приборами, и от этой мысли пришлось отказаться. Американский указатель бензиномера имел переключатель на три топливных бака, имевшихся на самолете.

Для каждого бака в указателе были свои шкалы, кроме этого, в переключателе оказалось еще два положения с не проградуированными шкалами. Таким образом, переключатель имел пять положений. У меня возникла дерзкая мысль: американский указатель заставить работать с советским датчиком!

В те годы, указатели количества топлива в бензобаках почти во всех странах по принципу действия были тождественны – электрический мост. Так было и у нас с американским. Я решил соединить электрическую схему нашего датчика с американским указателем, и с помощью бензозаправщика проградуировать свободную шкалу в американском указателе. Технология градуировки шкалы была простая, но длительная по времени. Сначала, мы заливали топливо в бензобак самолета порциями по

50 л. и, каждый раз сличая показания на бензозаправщике и на шкале прибора, я устанавливал метки, потом горючее сливали, также ставил метки на шкале приборами. Получив достаточно достоверные данные, я окончательно сделал градуировку шкалы указателя в положении переключателя на дополнительный бензобак. В общем, в результате моих усилий и специалистов прибористов и электроцепа 85-х Окружных авиамастерских, работы мы полностью выполнили и самолет теперь был готов для выполнения заданий по дальней разведке территории противника и его коммуникаций.

Работы эти продолжались в течении 3-х суток. За это время я почти не спал, и все время был или на самолете, или в мастерских.

Этой работой интересовался Командир 5 МТАД полковник Н. М. Кидалинский. Эти самолеты входили теперь в его командование, и он должен был знать о них все, об их особенностях, об их готовности выполнять очень ответственные разведывательные вылеты. Он присутствовал, когда я делал контрольные сливы и заливку бензином дополнительного бензобака. Указатель топлива при этом работал надежно, без существенных расхождений с показателем на бензозаправщике. Н. М. Кидалинский был полностью удовлетворен выполненной работой и, по ее окончании, предложил мне пойти в его салон в летной столовой, и отметить успешное выполнение моих работ.

— Ну инженер, навозился ты с этим самолетом, видел сколько ты здесь торчал на нем. Ну хоть не зря. Молодец, всё-таки выполнить в наших условиях такую работу, это здорово! Я вот никак не пойму, почему наши союзнички присылают нам такие самолеты, что вам, инженерам и технарям все время нужно столько прикладывать сил, что бы на этих самолетах можно было воевать?

На его слова я мог только ответить, что видно в США у нас есть не только друзья, но и враги. Это нужно нам понимать!

В столовой мы плотно закусили и выпили. Н. М. Кидалинский был выше среднего роста, широкоплечий, очень здоровый человек. Большие карие глаза, всегда внимательно, изучающе смотрели на собеседника, а при улыбке, лицо его отличалось добродушием. Он был как командир строгим, но в душе, очень добрым

человеком. После того как мы с ним посидели в салоне столовой, я почувствовал, что меня водочка разгорячила. Хотя я в отношении выпивки, всегда был очень крепким, но видимо трехсуточная работа, без достаточного отдыха, дала себя знать, да еще на морозе, и Н. М. Кидалинский поняв мое состояние, вызвал свою машину и велел шоферу отвезти меня в Штаб ВВС.

По приезде в Губу Грязную, я хотел пойти к себе в комнату и отоспаться, но вскоре ко мне пришел посыльный, и сообщил, что меня вызывают в штаб. С большой неохотой я пришел в эксплуатационный отдел. Там стояли два письменных стола, один против другого. Один стол Начальника эксплуатационного отдела Н. М. Мишука, а напротив Начальника ремонтного отдела майора-инженера А. Благовещенского. Между ними стояло глубокое, мягкое кресло. Сел я в это кресло, и доложил им о выполненных работах на самолетах В-25. М. Н. Мищук оценив мое состояние, засмеялся и заметил:

— Однако, товарищ Карт, где-то Вы, «кирнули» и солидно.

— Да, мы с Н. М. Кидалинским, у него в салоне, отметили завершение работ на самолетах. Я устал, трое суток не спал. Спать зверски хочу. Зачем меня вызвали?

— Не знаю, Главный инженер что-то хотел спросить. Мы сказали ему что Вы отдыхаете, но он все равно потребовал Вас вызвать.

Главного инженера пока не было. Я сидел в кресле, Н. М. Мищук и А. Благовещенский занимались составлением каких-то документов. Меня это совершенно не интересовало, и в таком удобном кресле, я глубоко заснул.

Вдруг я почувствовал, что меня кто-то энергично будит. Я проснулся, заметил прямо перед собой Главного инженера.

Он внимательно смотрел на меня. Взгляд его был отчужденный, сухой, брови немного собранные, а лысая голова, как обычно была наклонена к правому плечу. Я встал, поздоровался, и доложил, что мною проделано на самолетах В-25, и что командир дивизии Н. М. Кидалинский принял мою работу. Молча, не перебивая меня, он выслушал, не задавая вопросов, когда я закончил, он спросил меня:

— Все это хорошо, что закончили успешно выкачку топлива из дополнительного бензобака, и сумели совместить работу нашего

датчика бензиномера с американским указателем, но почему Вы насосались водки, и пришли отсыпаться в кабинет, что у Вас нет койки?

— Я отдыхал на своей койке, меня разбудил посыльный, которого Вы велели послать. Вот я и явился по Вашему приказанию, а Вас не было, я очень устал, и заснул. Вы знаете, товарищ Главный инженер, это кресло такое мягкое, что невольно засыпаешь, когда устанешь!

— Товарищ Главный инженер, он же не спал трое суток! Он имеет право на отдых, а Вы его отчитываете. Хорошо, я его сейчас отправлю отдохнуть к себе, но Вы же его вызвали, а он нам с Благовещенским совершенно не мешал, вмешался М. Н. Мишук.

— Слушайте Мишук! Не становитесь в положение адвоката, я это не люблю!

— Но он мой подчиненный, и за его работу и поведение я полностью отвечаю, и, если товарищ Карт в чем-то вел недостойно, хотя в его поведении ничего крамольного не нахожу, накажите меня, а его прошу отпустить. на отдых! Он его заслужил, отлично выполнив исключительно ответственную работу!

Обстановка накалялась! Я стоял молча, и думал — до чего же у человека скверный характер, и он облачен властью над нами! Вот так, он мог целую неделю пилить нас всех по всяким пустякам, а потом собрать всех, и с веселым видом, улыбаться и заявить, — а здорово я вас всех пилил! Конечно мы, его подчиненные, не прыгали от радости, и не выражали бурный восторг, что он хоть один раз в неделю становился товарищем, с которым можно было пошутить, и свободно обменяться своими мыслями, мнениями не служебного характера.

— Разрешите пойти отдохнуть, товарищ Главный инженер? — спросил я.

— Нет, вы мне нужны. Когда Вы работали на самолете не обратили внимание, куда отбуксировали самолет А-20-В с хвостовым желтым номером 18?

— Два дня назад, я видел, как его буксировали в конец стоянки полка, но в какой «карман» его поставили не обратил внимание.

Главный внезапно вспыхнул, побледнел, широко раскрыл свои круглые глаза, и, перейдя на верхние тона голоса, закричал:

— Как можно мне работать с такими помощниками? Они ничего не знают! На кой черт вы все бываете на аэродроме? Ни один не может мне ответить толком и проинформировать по интересующему меня вопросу! Ведь Гетьман, он же старший инженер по бомбардировочной авиации, и он не смог мне ничего ответить. Как это так, самолеты в полку перетаскивают из одного «кармана» в другой, а я ничего не знаю!

Тут уже и М. Н. Мишук не выдержал такие упреки:

— С каких это пор, товарищ Главный инженер, старший инженер эксплуатационного отдела, должен следить за перестановкой самолетов по «карманам» стоянки полка? Я категорически возражаю против такой постановки вопроса с Вашей стороны!

Главный не ожидал такого заявления Мишука, посмотрел на него, и вдруг его взгляд устремился через окно на дорогу идущую мимо нашего гарнизона в Мурманск. За забором гарнизона стояла одиноко у обочины грузовая автомашина типа «полуторка».

Резко сменив тему спора, он спросил:

— Товарищ Мишук, чья эта машина стоит на дороге?

Мы, все присутствующие в кабинете отдела, посмотрели через окно на стоящую вдали машину, но кто же мог, так вот, глядя через окно, сказать чья это машина, если никто из нас не смотрел в окно, чтобы видеть, кто на ней приехал.

М. Н. Мишук теперь тоже побледнел. Его настолько возмутил заданный вопрос, что он, еле сдерживаясь сухо ответил:

— Простите товарищ Главный инженер, я до сих пор не знал, что Начальник эксплуатационного отдела должен знать какие, куда и чьи машины движутся по дороге в Мурманск, или останавливаются около обочины! Я распределю всю дорогу между старшими инженерами эксплуатационного отдела ВВС, и они выйдут на дорогу, и по своим участкам будут вести учет, чтобы информировать Вас об этом, когда Вы потребуете!

Нелепость спора, затеянного Главным инженером, была настолько очевидна, что это дошло наконец, до его сознания. Он поставил себя в такое глупое положение, что, не выдержав спора, мгновенно выбежал из кабинета к себе. Мы все были подавлены случившимся и молчали. Через 10-15 минут Главный инженер вошел в кабинет быстрым шагом держа в руке какой-то лист

— Вот так вы цените мою заботу о вас. Вот это наградной лист на товарища Карта. Мало выполнять порученные задания!

Нужно еще уметь себя вести со своим Главным инженером!

И на наших глазах он порвал наградной лист, написанный им по приказанию Командующего ВВС СФ А. А. Кузнецова. Такой дикой выходки от своего Главного инженера никто из нас не ожидал. Мы молчали, опустив глаза. Поочередно, не спрашивая уже разрешения, все вышли из кабинета, в котором оставался сидеть в кресле Главный инженер.

Мои товарищи в соседней комнате, начали меня успокаивать, что это был очередной приступ бешенства нашего Главного инженера, что все будет исправлено. Я конечно не испытывал удовольствия или безразличия к случившемуся. Я просто уже не мог уважать Главного инженера как человека. Позже, по его дальнейшим поступкам, я укрепил свое впечатление о нем, и убедился сознанием в своей правоте. Однако, военная служба, есть военная, тем более в период войны, и подчиненных не спрашивают, согласны они с назначенным им начальником. Шла ожесточенная борьба с врагом, и стоит ли близко принимать к сердцу такие случаи в жизни, хотя они даже в тех условиях были бы крайне нежелательны! Горечь все равно осталась. Когда я настойчиво просился на фронт в Москве, когда началась война, разве думал о наградах. Нас окружали такие условия, что никто из нас не знал, удастся ли в следующую ночь лечь на свою койку живым! Вблизи меня погибло много людей — среди технического и инженерного составов, особенно в первую половину войны, когда фашистская авиация днем и ночью, буквально висела над нашими головами.

Вскоре у нас наступило резкое похолодание. Со стороны Белого моря прорвалось мощное течение холодного воздуха, преодолевшее влияние теплого морского течения, делавшего мурманский порт и Кольский залив незамерзающими. Температура воздуха доходила до -40°C . И такая низкая температура оказала влияние на резиновые уплотнения, примененные на самолетах В-25, которые уже были полностью подготовлены для вылетов на разведку. Появилась течь в гидросистемах уборки и выпуска колес шасси, закрылков, в манжетах соединений. Было обнаружено, что американские специалисты завода фирмы Норт Америкен применили для уплотнений в гидросистемах резину не стойкую к морозам! Ничего подобного не случалось на самолетах тоже американского производства фирмы Дуглас: А-20-В и А-20-С.

Это уже напоминало случай с бегунками на истребителях Аэрокобра последней полученной нами партии, и с самолетами Харрикейн английского производства, изготовленных для африканских условий эксплуатации!

Что это было, технологический брак или умышленное вредительство? Мы были склонны считать, что было последнее, так как американцы были опытными авиастроителями, и такие элементарные понятия, как морозостойкость резиновых уплотнений, им была хорошо известна!

Нам вновь нужно было выходить из положения. Оперативные работники требовали разведанные по всему театру военных действий Северного флота в регионе, включая глубокие тылы противника.

Инженерной службе ВВС флота была поставлена задача, решить вопрос с возможностью глубокой воздушной разведки. После тщательного анализа и изыскания наших возможностей технического решения этой задачи, оставался один только путь – увеличить уже ранее нами добавленные запасы горючего на самолетах-бомбардировщиках типа А-20-В и А-20-С, которые показали себя в условиях Заполярья, как надежные, прочные и выносливые. В этом отношении, нам необыкновенно повезло!

Так, на самолетах А-20-В, в варианте разведчика, нам удалось добиться максимального запаса горючего за счет размещения в бомболоке двух дополнительных бензобаков на 520 и 395 л., и с основными баками самолета на 1480 л. общий запас горючего достиг 2395 л.

На самолетах А-20-С, тоже в варианте разведчика, (500 л. – основные бензобаки и три дополнительных бензобака) получился запас горючего 3206 л.

В итоге, запас горючего самолетов А-20-В и А-20-С в этом варианте увеличился на 114%, что, при скорости полета самолета 340 км/час, позволило увеличить радиус полета до 2100 км. Это уже вполне удовлетворяло требованиям оперативных работников.

Дополнительные бензобаки размещались в бомболоках, и в полете входили в комплект самолета. Количество дополнительных бензобаков у нас было ограничено, мы их берегли, да и хватило их только на несколько самолетов, которые вылетали на глубокую разведку.

Глава девятая

ВОЗРОЖДЕНИЕ К ДЕЙСТВИЮ

В результате многочисленных ожесточенных воздушных боев с противником, в частях ВВС флота скопилось значительное количество самолетов, имевших серьезные повреждения. Число исправных самолетов соответственно сократилось. Полевые авиамастерские (ПАРМы), инженерно-технический состав боевых частей уже были не в состоянии быстро вводить в строй поврежденные самолеты. Загружены были до отказа немногочисленные авиаремонтные мастерские ВВС флота.

Все внимание при ремонте самолетов уделялось планеру, двигателям, различным системам самолета: топливной, масляной и воздушной. Однако в ремонтных органах скопилось большое количество приборов, агрегатов, систем управления, радионавигационной и приемно-передающей радиоаппаратуры требующих ремонта и которые были необходимы для комплектации отремонтированных самолетов. Кроме того, восстановленные приборы, агрегаты и аппаратура должны были пополнять фонд запасных частей.

Фактически ремонтом перечисленной мною аппаратуры в ремонтных органах серьезно не занимались, так как совсем недавно ВВС флота были малочисленны и имелись возможности

получать аппаратуру с центральных складов. С началом войны мы уже ничего не получали с центра страны, тем более для английских и американских самолетов. В связи с почти полным прекращением снабжения запасными частями, возникла необходимость иметь для них свой обменный фонд.

По мере возможности, я совмещал руководство эксплуатацией электроспецоборудования самолетов в частях, разработкой и организацией выполнения многочисленных доработок на иностранных и отечественных самолетах с выполнением ремонтных работ в мастерских.

Однако обстоятельства часто складывались таким образом, что основное внимание мне приходилось уделять вопросам организации эксплуатации в частях, а на организацию ремонта у меня оставалось мало времени.

В связи с организацией двух отделов инженерно авиационной службы ВВС флота: эксплуатационного и ремонтного, в последнем было вакантная должность старшего инженера ВВС по ремонту электроспецоборудования самолетов. Из-за отсутствия специалиста на этой должности, мне приходилось совмещать две должности и иметь сразу двух начальников.

В связи с серьезностью положения дел по ремонту самолетов, были проведены мероприятия организационного характера, в их числе оказалась и моя дальнейшая деятельность в составе ВВС СФ.

В начале 1943 г. меня вызвал к себе Главный инженер и ознакомил с Приказом Главкома ВВС ВМФ маршала авиации С. Г. Жаворонкова от 13 ноября 1942 г., согласно которому я был назначен старшим инженером ремонтного отдела ВВС СФ по ремонту электроспецоборудования самолетов. Это сообщение застало меня совершенно к нему не готовым. Я хорошо понимал важность такого мероприятия, но никак не мог понять - почему еще до Приказа, со мной никто не поговорил. Инициатива в необходимости такого Приказа была от нас, кандидатура также была выбрана у нас. Прошло почти два месяца и М. Н. Мишук, А. Благовещенский, да и сам Главный инженер ни разу при мне не обмолвились об этом варианте!

Неискренность и скрытность этих людей меня поразила и глубоко обидела. После известных читателю неприятностей, кото-

рые мне пришлось испытать на авиационном заводе в Москве, здесь это был очередной удар по моим человеческим чувствам!

Главный инженер много говорил мне лестных слов о том, что я талантливый организатор, очень знающий целеустремленный человек и т.п., что обычно говорят человеку, когда он нужен для того, чтобы воткнуть на тяжелую, очень ответственную работу, к которой у него не лежит душа, не спрашивая его об этом.

Шла война, тысячи советских людей отдавали свои жизни ради Победы, мог ли я не подчиниться Приказу, или выражать свое неудовольствие? Пришлось подчиниться, и эксплуатационные дела передать майору-инженеру И. И. Фомину, старшему инженеру 5-й МТДД по электроспецоборудованию самолетов.

Осенью 1941 г. он в составе 2-й ОМАГ прибыл к нам на ВВС СФ инженером группы по электроспецоборудованию самолетов. Когда эта группа вошла в состав ВВС СФ была сформирована 5 МТДД.

Это был пожилой человек выше среднего роста, с совершенно лысой головой. Небольшие серые глаза, очень часто мигающие. Внешне спокойный, выдержанный. Он был большой любитель поговорить. По образованию — гражданский инженер-электрик. Авиационного образования не имел. По натуре был вялый, не инициативный и даже флегматичный человек. Я ни разу, сколько мы были знакомы, не слышал от него творческих поисков, проявление энергии в работе. Он очень не любил бывать на аэродромах, на стоянках, разговаривать с подчиненными, а особенно отдавать ответственные приказания.

Меня удивляло, что его совершенно не тянуло к технике, да он её толком и не знал. С первых дней нашего знакомства он мне не понравился за перечисленные черты характера. Я уважал людей, связанных с техникой, полностью ей преданных, увлекающихся ею, а безразличные к ней люди, это случайные люди! И ставить такого человека во главе технического коллектива было большой ошибкой со стороны нашего Главного инженера.

В разговорах с Фоминым, я узнал, что он был знаком с нашим Главным инженером еще до войны по совместной работе в НИИ морской авиации в г. Феодосии. Семьи их также дружили между собой.

Старшим инженером 5МТДЦ был тогда полковник-инженер П. А. Шошмин. Прекрасный инженер, опытный эксплуатационник, чуткий и добрый как человек, он был требовательный всегда не только к подчиненным, но и к самому себе. Он был первым наставником М. Н. Мишука, когда он после окончания ВВА им. Н.Е. Жуковского начал работать эксплуатационником в строевых частях. Я помню, как Михаил Никитич неоднократно отзывался о П. А. Шошмине, как о прекрасном инженере и человеке.

Очевидно, требовательность своего старшего не устраивала И. И. Фомина, и он приложил все возможные усилия, чтобы перейти в Штаб ВВС, подальше от аэродрома.

Мне и Н. И. Савельеву было ясно, что этот товарищ будет постоянно отсиживаться в Штабе, а в строевых частях теперь старшего инженера ВВС по спецоборудованию не будет.

Что же мне было делать? Как вести себя? Приступить к работе, это было ясно, но это еще не все. Когда я приступил к работе по ремонту, мне продолжали поручать работы по эксплуатации самолетов, хотя Фомин уже находился в Штабе ВВС.

Возможно, что под впечатлением этих событий, я подал рапорт на имя Командующего, с просьбой разрешить мне переучиться на летчика истребителя, в учебном отряде ВВС СФ, созданном 3-го марта 1942 г. на острове Ягодник, под Архангельском.

Вследствие значительных потерь в летном составе ВВС СФ, и поступлений самолетов от союзников, части ВВС испытывали острую нехватку летчиков-истребителей. Присылаемые к нам, по распределению Штаба ВВС ВМФ, летчики-истребители выпусков специальных летных училищ, не могли удовлетворить потребности ВВС флота, поэтому Командование ВВС СФ и создало учебный отряд. Им командовал капитан Калошин, опытный летчик, хороший организатор и методист. В помощь ему были выделены несколько опытных летчиков-инструкторов. Все они уже имели значительный опыт боевых вылетов у нас, в Заполярье.

Набор курсантов происходил из числа мотористов, механиков и техников из строевых частей нашего ВВС. Немало из числа выпускников этого отряда, впоследствии стали известными воз-

душными асами истребителями. Я научился летать в стенах Ленинградского института ГВФ на самолетах По-2. Инструкторы говорили мне, что у меня имеются хорошие данные для летной работы, вот я и решил уйти на летную работу, чтобы с оружием в руках воевать за нашу Родину.

Однако, результатом моих возвышенных чувств, моей мечты, оказался конфуз! Вызвал меня к себе Командующий и в присутствии полковника Б.Л. Петрова, который возглавлял в тот период авиацию ПВО Северного флота, в спокойном тоне, дружеским голосом, так «разделал» меня, что мне уже было стыдно, за то, что проявил в тот период несерьезное желание сменить должность старшего инженера ВВС по спецоборудованию на рядового, неопытного молодого летчика истребителя в возрасте 28 лет.

Он похвалил мой патриотизм и воспринял его серьезно, без рисовки, как проявление желания идти вперед невзирая на смертельную опасность, отсутствие страха, чего, к сожалению, в те годы не хватало у некоторых опытных летчиков, но моя просьба им была расценена как безрассудство, и он ее осудил.

Честно говоря, я действительно хотел летать, и никогда потом не осуждал себя за этот поступок. Много лет спустя, когда мне вновь пришлось встретиться с бывшим полковником Борисом Лаврентьевичем Петровым, тогда уже Командующим ВВС КБФ в звании генерал-лейтенанта, он мне сказал, что хорошо помнит мои попытки стать летчиком и, посмеявшись, все же заметил, что мое желание он с Командующим расценил как искреннее: «Нельзя же было Командующему удовлетворить Ваше желание. Инженера, которого столько лет учили, да притом приносящего много пользы ВВС - так это взял, да отдал в летчики! Нет, голубчик, тогда мы еще не дошли до такой степени, чтобы инженеров переучивать на летчиков!»

Итак, мне теперь нужно было полностью переключиться на организацию ремонта спецоборудования самолетов ВВС СФ. Если в начале войны, ВВС располагали только советскими самолетами, хотя их было 11 типов и, соответственно, типов двигателей, то уже во второй половине 1942 г. в ВВС появилось дополнительно 7 типов иностранных самолетов и типов двигателей.

Таким образом, к концу 1942 г. ремонтным органам ВВС СФ нужно было осваивать ремонт уже 18 типов самолетов и двигателей. Учитывая такую разнотипность и значительный объем материальной части, для нужд ремонтной сети, на ВВС СФ в 1942 г. поступил авиационный ремонтный поезд АРП-2, потом 4-й авиаремонтный ремонтный поезд Ж1-4, позже в Губе Рослякова были развернуты крупные самолетные авиаремонтные мастерские 84 СМ, потом на острове Ягодник 86 САМ.

Численность работающих в каждой отдельной из этих авиаремонтных мастерских была относительно невелика: в 850АМ – 272 чел.; в 84САМ – 204 чел.; 30САМ – 151 чел.; 15САМ - 151 чел.; 86САМ-151 чел., АРП-2- 204 чел. и в АРП-4-43 чел. (Арх. ВМФ ф.20 д.38154 и.с. л. 63 – 77).

Общая численность работающих специалистов в ремонтных органах ВВС СФ на 1.12.1943 г. составляла 1181 человек, и в сумме уже выглядела более солидной. Однако, учитывая огромный объем работ, их разнообразие, а также малые возможности в станочном и инструментальном оснащении мастерских, оборудовании таких цехов, как по ремонту авиационных двигателей, требовалась очень четкая организация труда специалистов, иначе вся эта масса людей не смогла бы приносить ощутимую пользу и производственный эффект. Необходимо было учесть очень серьезную особенность работы ремонтных органов. Это были не строевые части, в которых можно было довольно быстро научить воевать мобилизованных молодых людей. В ремонтных органах нужны были люди имеющие рабочие профессии. Если в условиях мирного времени выбирать из мобилизованных молодых людей, приходивших с заводов и фабрик и имеющих специальности слесаря, токаря, сварщика, электрика не представляло особой сложности, то в условиях военного времени, это оказалось намного сложнее, так как призывной возраст, относительно мирного времени, был значительно снижен.

По сути дела, мобилизованные не имели даже законченных десяти классов. Конечно, попадались и среди них квалифицированные рабочие, вот они-то во многом и помогали руководителям мастерских обучать ничего еще не умевших и, не знающих молодых матросов. Кроме профессионального обучения, необходимо еще было приучить их к воинской службе, к умению

жить в большом коллективе в условиях воинской службы, да еще в условиях суровых требований к каждому в военное время. С нас, инженеров, требовалось еще научить их понимать, что это за род войск — авиация! Дать основные технические знания, обучить их основным правилам эксплуатации техники, особенностям ремонтных работ, технологии выполнения этих работ, и, в конце концов, изучить ту материальную часть, которую им предстоит отремонтировать.

Коротко перечислив основные трудности, которые испытывали в те годы ремонтные мастерские ВВС СФ, мне хотелось бы, чтобы читатель понял, как трудно было их решать, а решать нужно было!

Боевые части бедствовали значительным сокращением числа исправных самолетов, которое все время уменьшалось с каждым боевым вылетом. Правда, в каждом полку, как я уже говорил, имелись полевые ремонтные мастерские ПАРМ-1, которые ремонтировали небольшие повреждения самолетов своего полка. Таких ПАРМов на ВВС СФ в 1943 г. уже было 19 единиц, разбросанных на многих точках Северного побережья региона, включая остров Диксон и Новую Землю. (Арх.ВМФ ф.20 д.3815 и.с. л.60-62)

ПАРМы оказывали огромную помощь в восстановлении исправности самолетов полевым ремонтом, не требовавшим стационарных условий. Это, главным образом, был ремонт рулей управления самолетом, фюзеляжа, крыльев, тяг управления самолетом и двигателями.

Полевым ремонтом самолетов на ВВС СФ было отремонтировано: в 1941 г. — 448 ед., в 1942 г. — 1053 ед., в 1943 г. — 1791 ед. и в 1944 г. — 2847 единиц.

Всего было отремонтировано с 1941 по 1944 гг. включительно — 6 139 единиц. Это была весьма внушительная отдача ПАРМов ВВС СФ. А такая большая численность единиц объяснилась тем, что один и тот же самолет мог пройти несколько ремонтов.

Материально, ПАРМ представлял собой передвижную авиа-мастерскую расположенную в одной, двух или даже в 3-х автомашинах. Последний вариант был предусмотрен для бомбардировочного полка. В машинах имелось основное станочное

оборудование: токарный станок, сверлильный станок, передвижной горн, верстаки для слесарных работ и еще много различного инструмента предназначенного для ремонта самолетов. По прибытию на место своего базирования в части, ПАРМу кроме своей автомашины требовались или палатка, или дополнительное помещение.

Учитывая большое значение ПАРМов в полку, в штабах инженерной службы полка имелся инженер полка по полевому ремонту. С увеличением количества полков до дивизии, имелась должность старшего инженера дивизии по полевому ремонту самолетов. Каждый ПАРМ имел своего начальника.

Еще в начале 1942 г. я неоднократно думал о необходимости узкой специализации авиамастерских ВВС СФ по ремонту приборов и электрооборудования самолетов, когда на ВВС флота имелись только 85-е Окружные авиамастерские, 15-е и 30-е САРМы.

Мое назначение в ремонтные органы я решил использовать для внедрения своего предложения о специализации ремонтных цехов.

Каждый цех мастерских, имея малочисленный состав специалистов, ограниченную номенклатуру контрольных поверочных установок, инструмента, запчастей, пытался ремонтировать оборудование, приборы многих назначений, включая гироскопические приборы. Это требовало не только наличия сложной аппаратуры, но и высокой квалификации ремонтников в сочетании с большим опытом выполнения таких работ, высокой технической культуры, которой в авиамастерских обладали не все.

Теперь, когда я вплотную занялся только ремонтом, мне пришлось вновь проталкивать этот вопрос. Главный инженер после долгих раздумий, всё же согласился со мной, и я приступил к его реализации.

85 ОМ приступили, по моему плану, к ремонту всех гироскопических приборов: авиагоризонтов, гирополукомпасов, указателей поворота, а также авиационных часов, указателей скорости, высотомеров, вариометров, акселерометров и др. 15 САМ ремонтировали все приборы винтомоторной группы: манометры, термометры, 3-х стрелочные индикаторы, и 30 САМ ремонтиро-

вали манометры воздушных, масляных и гидросистем. Все поверочные и контрольные приборы и установки были соответственно распределены между мастерскими по назначенной для них специализации. Соответственно, были распределены между ними запасные части к приборам, а также пришлось произвести перераспределение специалистов. Одновременно мне пришлось отработать краткие технологии ремонта каждого типа авиаприборов, и снабдить ими цеха. Одновременно я организовал срочные практические занятия по освоению ремонта приборов механиками цехов.

Имея уже ограниченный перечень ремонтируемых приборов, все необходимые установки для их проверки и запчасти, специалисты очень быстро освоили качественный ремонт приборов. Через пять месяцев работы по новой схеме организации работы цехов по ремонту спецоборудования самолетов, было отремонтировано много приборов не только снятых с самолетов, находящихся на капитальном ремонте в мастерских, но и большое количество приборов, ранее снятых с самолетов и находящихся в ожидании ремонта.

Это позволило отделу снабжения ВВС флота за счет них создать запасы на складах, которые при необходимости выдавались в эксплуатационные части на замену появляющихся неисправных приборов. Таким образом, специализация цехов по ремонту элетроспецоборудования самолетов в авиамастерских ВВС СФ целиком себя практически оправдала. Что касается подразделений занимавшихся ремонтом самолетов и авиадвигателей, то им пришлось последовать нашему опыту, тем более, что они имели успешный пример, который был признан эффективным!

Действительно, специализация авиаремонтных мастерских позже была также произведена, но не по принципу равномерного распределению объема работ, а по их мощности. Если, например, взять 15 САМ в Губе Грязной, это были небольшие авиамастерские со штатом 151 человек, а фактически работающих было еще меньше. Ремонтом авиадвигателей они не занимались, так как по штату такого цеха у них не было.

К ним поступали в ремонт самолеты устаревших конструкций советского производства: И-15, И-15бис, И-153, И-16. 30 САМ —

эти мастерские были одинаковые с 15 САМ. Они ремонтировали английские самолеты, истребители Харрикейн и двухмоторные бомбардировщики-торпедоносцы Хемпден. В 85 САРМ поступали в ремонт истребители: Киттихаук, Аэрокобры, Яки, ЛаГГи, МиГи, Пе-2, Пе-3, ДБ-3ф, А-20-В, А-20-С.

Двухмоторные самолеты ремонтировались бригадами слесарей, монтажников, вооруженцев, которые выезжали на аэродромы, на стоянки самолетов.

Обычно, ремонтируемые самолеты на аэродроме ставились, где-нибудь в стороне от стоянки, чтобы они не мешали боевым вылетам исправных самолетов. Таким же образом, бригадами производились многочисленные переделки и дооборудование самолетов, о которых я рассказывал ранее.

Истребители, требовавшие капитального ремонта, буксировали с аэродрома на территорию мастерских по дороге, идущей в Верхнюю Ваенгу. Авиадвигатели, воздушные винты и радиоаппаратура со всех самолетов ремонтировалась только в 85 САРМ, которые имели соответствующие цеха.

С получением иностранных самолетов, на каждом типе самолета были свои двигатели, таким образом, к советским двигателям воздушного охлаждения, устанавливаемых на самолетах И-15, И-16 – двигатель М-25; И-15бис – М-25В и И-153 – М-62; ИЛ-4(ДБ-3ф) – М88Б, и водяного охлаждения на самолетах СБ – М100А; Пе-2, Пе-3 – М105РА; Як-1, ЛаГГ-3 – М105П; Як-9 – ВК-105ПФ; Ил-2 – АМЗ 8ф и другие, добавились двигатели самолетов Харрикейн – Мерлин XX; Хемпден – Мерлин XXI; Киттихаук – Аллисон У1710; Аэрокобра – Аллисон У1710 Е4, Е6, Е18, Е19; Дуглас А-20-Б и А-20-С – Райт ЦиклонК-2600-23 и др. Всего набиралось свыше двадцати типов авиадвигателей, все они ремонтировались только в одном цехе 85 ОАРМ!

Каждый двигатель имел свои размеры, значит должны были быть свои «козелки». Необходимо было иметь большое количество наборов инструментов, особенно было тяжело с инструментом для иностранных двигателей. Помимо этого, нужно было знать все эти двигатели, их конструкции, особенности наладки и регулирования работы многих агрегатов. В конце концов, после ремонта каждого двигателя, необходимо было производить стендовые испытания на всех режимах работы

двигателя! Ох, как было трудно это все делать! Это был героический труд тружеников - воинов, и все делалось для нашей Победы!

Учитывая все перечисленные трудности ремонтной сети ВВС СФ, Командование ВВС ВМФ направила к нам 2-й авиаремонтный поезд АРП-2. Главное, в чем он нам помог, это наличие производительного цеха по ремонту авиадвигателей. Это позволило передать этому цеху ремонт всех двигателей воздушного охлаждения. Таким образом, увеличение количества ремонтных органов во многом позволило расширить специализацию ремонта авиадвигателей. В этом же направлении, часть нагрузки по ремонту двигателей была передана 84 САМ. Каждые мастерские теперь уже ремонтировали определенный тип самолетов и авиадвигателей. Конечно, это позволило резко повысить качество ремонтных работ, и, соответственно, увеличилась надежность работы самолетов и авиадвигателей в боевых условиях, что имело еще большее психологическое значение для летчиков, сражающихся на них!

Для человека неискушенного в авиации, считаю нужным отметить, что ремонтные мастерские не делали ни новые самолеты, ни авиадвигатели. Ремонтировали поврежденную обшивку самолетов: крыльев, фюзеляжа, рулей управления, кабин членов экипажей, люков, фонарей кабин. Восстанавливали поврежденные узлы шасси, стойки шасси, воздушные винты. Ремонтировали авиадвигатели путем переборки цилиндров, поршней, заменой поршневых колец, устранялись выработки (овализации) цилиндров, перебирали агрегаты топливных, масляных гидросистем с целью замены отдельных выработанных деталей, подшипников, тяг.

Так, для ремонта деталей двигателей ремонтные органы освоили в те военные годы хромирование деталей, штамповку мелких деталей, освоили изготовление деталей из пластмасс путем горячего прессования и многое другое.

Было отремонтировано большое количество радиостанций советского, английского и американского производства, авиационных приборов, агрегатов электрооборудования, приборов кислородного оборудования, фотоаппаратуры советского и иностранного производства устанавливаемой на различных типах

самолетов. Так, если взять данные о количестве авиадвигателей, выпущенных из восстановительного ремонта по годам, в период Великой Отечественной войны, выполненного в ремонтной сети ВВС СФ, то получаются впечатляющие цифры:

в 1941 (с июля месяца)	89 шт.
в 1942	367 шт.
в 1943	527 шт.
в 1944	471 шт.
Всего:	1454 двигателя

Нужно учесть, что до начала Великой Отечественной войны ремонт авиационных двигателей в ремонтной сети ВВС СФ не производился. Война заставила и научила нас всему, что было необходимо для ведения военных действий ВВС флота, вплоть до изготовления новых деталей, которых у нас не было в запасе, особенно иностранного производства.

Авиамастерскими ВВС Северного флота был произведен восстановительный и аварийный ремонт самолетов (по годам):

в 1941 (с июля месяца)	28 самолетов
в 1942	101 самолет
в 1943	211 самолетов
в 1944	352 самолета
Всего:	692 самолета

Увеличивающееся количество самолетов, прошедших восстановительный и аварийный ремонты, объясняется значительным увеличением численности личного состава частей ВВС СФ, происходившим из года в год, значительным ростом количества самолетов в составе ВВС флота, увеличением числа ремонтных органов на флоте. В не меньшей степени оказал очень большое влияние значительный рост мастерства личного состава ремонтных органов.

Изготовленный своими силами специальный инструмент, изготовленные различные приспособления, внедрение ранее неизвестных личному составу технологических процессов при ремонте самолетов, двигателей, спецоборудования, радиооборудования и вооружения, также способствовало заметному росту производительности труда и качеству выполняемых работ.

Несколько раньше, я вкратце рассказал об основных изменениях в конструкциях самолетов, главным образом иностранного производства, которые выполнялись на ВВС СФ в те годы. Необходимо подчеркнуть, что все эти работы осуществлялись на достаточно высоком техническом уровне.

Инженерная служба ВВС СФ располагала специально созданным в 1943 г. производственно конструкторским бюро (ПКБ) на базе небольшой группы инженеров, возглавляемых капитаном-инженером Левиным при 85 Окружных авиамастерских, которые с 1941 г. возглавляли техническую разработку всех дооборудований и изменений, выполняемых 85 ОМ, включая переделку самолетов американского производства А-20-С на торпедоносцы низкого торпедометания.

ПКБ свою работу выполняло в соответствии с боевыми задачами Командования ВВС СФ. ПКБ занималось усовершенствованием технологии ремонта самолетов, двигателей и другой материальной части.

Удалось освоить и внедрить хромирование цилиндров авиационных двигателей, литье цветных металлов, штамповку из металлических листов и из пластмасс, и многое другое. За 11 месяцев 1944 г. оно выполнило разработку и осуществило надзор за 160-ю выполненными работами, изготовило для них 1235 чертежей. Одновременно, ПКБ осуществляло не только производственные работы, но и сделало переводы описаний и инструкции на получаемые нами самолеты от союзников и т.п. (Арх. ВМФ ф.20 д.38154 и.с. л.77-78)

Из ВВС СФ малочисленного состава, с незначительным количеством советских самолетов устаревших конструкций, с чем мы начинали в Заполярье Великую Отечественную войну, уже к се-

редине 1943 г. ВВС Северного флота сформировались в крупную военную организацию.

ВВС СФ располагали большим количеством самолетов многих назначений: истребители, бомбардировщики, высотные и низкие торпедоносцы, штурмовики, разведчики, противолодочная авиация, воздействие которых охватывало обширные районы Баренцева, Карского, Белого морей, Новой Земли, полуострова Диксон. Уже в 1944 г. ВВС СФ полностью исключили любые возможности у противника не только осуществлять бомбардировочные удары по портам Мурманска, Архангельска, аэродромам ВВС флота, морской базе Северного флота Полярное, но и полностью перерезали единственный морской путь вывоза противником стратегического, очень важного для его промышленности сырья из Норвегии.

Суровая природа, специфические условия существования людей в Заполярье способствовали созданию особых североморских традиций, равных которым я потом не встречал ни на Черноморском, ни на Балтийских флотах! Неоднократно в своей жизни, я с большой теплотой вспоминал, да и сейчас вспоминаю дни, проведенные мною на Северном флоте!

Часто, особенно в первые годы войны, нам, было очень трудно из-за отсутствия регулярной транспортной связи с центром страны.

Мы были лишены не только свежих продуктов питания, но даже лук и картофель нам с трудом доставляли только в сушеном виде. Мы болели цингой, включая и летный состав, которых старались питать особенно хорошо, и от которой спасались единственным тогда средством - отваром из елочных иголок, приготавливаемом в столовых. Мы его пили до тех пор, пока не появилась возможность, хоть в малых количествах, доставлять нам в естественном виде картошку, лук, чеснок. А лук и чеснок были для нас во много раз вкуснее и ценнее чем шоколад.

Все это уже давно прошло, а в Заполярье мы все были влюблены! В конце 1942 г. у нас побывала московская инспекция инженерной авиационной службы, возглавляемая Главным инженером ВВС ВМФ генералом И.К.Никитенко. Его сопровождали старшие

инженеры эксплуатационного отдела по авиадвигателям, спецоборудованию, вооружению и радиооборудованию самолетов. Инженеры из Москвы прибыли к нам с целью инспекции, точнее, найти у нас по службе недостатки, упущения, нарушения Наставления по инженерной службе и т.п., о наличии которых никто не сомневался. Но они еще имели целью, помочь нам в устранении этих недостатков, исходя из наших возможностей, в условиях напряженных боевых действий. Недостатки, конечно, были, нам их указали, были поставлены сроки их устранения.

Однако, генерал И.К. Никитенко, отметил огромную работу, выполненную старшими инженерами ВВС СФ по вводу в эксплуатацию новых для нас иностранных самолетов, обучению эксплуатации этих самолетов летным, инженерным, техническим составами, механиками и младшими авиаспециалистами строевых частей. И, наконец, на инспекцию произвело большое впечатление большое количество выполненных нами доработок, улучшений летно-тактических данных этих самолетов, а также выполненные нами мероприятия по устранению значительных конструктивных дефектов, обнаруженных на них.

Авиация Северного флота получала иностранные самолеты значительно раньше остальных частей Красной Армии и авиации ВМФ. Такие же типы самолетов получали через Иран, сухопутным транспортом, но в значительно меньших объемах. Мы же здесь, рядом с Мурманским портом, самолеты получали быстрее. Поступающие конвоями в Мурманск самолеты, необходимо было быстрее убирать из порта, подвергающегося неоднократным налетам вражеской авиации, особенно в 1941-1942 г.г., когда по железной дороге не успевали быстро вывезти военную технику, поступающую от союзников транспортами.

Кроме этого, ВВС флота выполнял в нашем регионе боевую деятельность огромной важности, охраняя конвой от налетов вражеской авиации, когда они находились на пути в наш порт Мурманск. Поэтому имел смысл снабдить ВВС флота достаточным количеством самолетов в целях защиты конвоев и самого порта.

Главный инженер И. К. Никитенко высказал пожелание, чтобы весь наш опыт по иностранным самолетам, стал достоянием

инженерной службы и технического состава ВВС других флотов. Хотя Главный инженер ВВС СФ в своих месячных отчетах Главному инженеру ВВС ВМФ докладывал о всей проделанной работе инженерной службой флота, но это делалось без пространного описания – что и как проделано. И. К. Никитенко предложил организовать выпуск Бюллетеня инженерной авиационной службы ВВС Северного флота по обмену опытом работы.

Указание было принято, как приказание и его необходимо было выполнять. Когда инспекция уехала в Москву, Главный инженер собрал всех инженеров Штаба ВВС СФ – эксплуатационного и ремонтного отделов, чтобы обсудить результаты инспекции, обсудить какие выполнить мероприятия, и после этого решался вопрос о выпуске Бюллетеня по обмену опытом инженерно-технической службы.

Вначале решали вопрос принципиальный – как, в какой форме, в каком объеме выпускать бюллетень первого выпуска. Материалов, для того чтобы набрать выпуск у нас было очень много, поэтому одновременно решался перечень статей, которые нужно поместить в первом выпуске, и кто из нас и инженеров частей и ремонтных органов, должен представить статьи.

И, наконец, был поставлен вопрос – кому поручить выпуск первого Бюллетеня. Учитывая, что наши Бюллетени должны были распространяться по всем флотам морской авиации и в ВВС Красной Армии, качество его оформления должны были быть на достаточно высоком, достойном для Северного флота уровне.

Тут, к моему неудовольствию, выбор пал на меня. Работу подобного характера я никогда не выполнял, тем более в таких необыкновенных и тяжелых условиях. Это было очень ответственное поручение, тем более, что я учитывал характер нашего Главного инженера, на которого не стоило надеяться, что он выручит в случае трудного положения при оформлении выпуска.

Приказание дано, и пришлось подчиниться, хорошо понимая, что дело это нужное, полезное, и даже необходимое!

В соответствии с намеченными статьями, которые на совещании было решено поместить в выпуске, я начал торопить авторов. Статьи имели не только тексты, описательные части

осуществленных на ВВС СФ мероприятий, но они сопровождались еще необходимыми чертежами, эскизами, чтобы инженерам ВВС других флотов и Красной Армии можно было создать рабочие чертежи и по ним изготовить необходимые детали, устройства и приспособления непосредственно в материале.

Не каждый автор статьи мог изготовить такое приложение к своей статье. Чертежника у нас в инженерной службе не было, сам я не имел времени помочь каждому автору, и эту работу частично возложили на работников конструкторского бюро 85 ОМ. Бюллетень решено было изготавливать типографским способом. Типография массовой флотской газеты Северного флота “На вахте” не смогла нам помочь в этом вопросе в связи с очень большой загруженностью и небольшой производственной возможностью. Начальник Оперативного отдела Штаба ВВС подполковник А. Ф. Лещинский взялся помочь нам в этом вопросе и договориться с типографией городской и областной мурманской газеты. Это ему удалось, и мы облегченно вздохнули. Нужно было еще художественно оформить обложку Бюллетеня.

Это я взял на себя, и после обсуждения был принят один из вариантов предложенный и изготовленный мною. Наконец, я закончил техническую редакцию всех статей, чертежей, эскизов. Нужно было еще тщательно проверить наличие и правильность проставленных размеров на графических приложениях к статьям.

В каждой статье необходимо было еще проверить доходчивость до читателя ее содержания. Мы понимали, что статья, чертежи, должны были быть настолько ясно изложены, чтобы у читателя не возникало ни одного вопроса, чтобы статья была изложена коротко, конкретно и точно.

Я был не только хорошо знаком со всеми проделанными у нас различными доработками, изменениями на самолетах, о которых было рассказано в статьях нашего первого выпуска нашего Бюллетеня, но частично был их автором и руководителем. Для достижения доходчивости содержания статей я проверял их сам, не отрывая авторов, занятых на аэродромах своей работой.

Наконец, все было готово для сдачи материалов в типографию в печать, и с полковником Лещинским мы поехали в типо-

графию мурманской газеты. Проведя там почти весь день, мы сдали в печать весь подобранный материал нашего первого выпуска Бюллетеня. До сих пор я помню волнение, которое меня тогда охватило. Я все боялся, — не допустил ли я какую-либо оплошность при редактировании статей. Все же на меня была возложена не только большая организационная, но и психологическая ответственность. Ведь наш первый Бюллетень будут читать все офицеры не только нашего Штаба, но и частей ВВС ВМФ. Интерес к нему должен был быть очень большой, так как он был вообще первый в условиях войны во всех частях морской авиации ВМФ.

Через короткое время, нам прислали готовые 50 экземпляров Бюллетеней, отпечатанные в типографии. Все получилось очень хорошо! Однако, бумага была применена газетная, не очень хорошего качества, неотбеленная, но печать была четкая, оттиски чертежей получились хорошие, за исключением нечетких, значительно уменьшенных размеров цифр, указанных на чертежах, которые мне пришлось править на уже отпечатанных экземплярах от руки тушью. Эта работа была трудная, нудная, но ничего другого придумать было нельзя. Хорошо, что было только 50 экземпляров!

Тем не менее, мы все с удовольствием тщательно просматривали наш первый «Бюллетень инженерной службы ВВС СФ №1».

В этом Бюллетене были помещены статьи: Изготовление противопыльных фильтров на самолетах и их установка, авторы: Р. М. Собченко, М. Н. Мишук, и др., Устранение конструктивных недостатков в системе зажигания на самолетах Аэрокобра с двигателями Аллисон У1710 Е18, Е19, и доработка в целях повышения надежности ее работы, автор ее был я. Были еще статьи по вопросам доработок на двигателях т. В. А. Леймана. По переделкам на самолетах Дуглас А-20-В, А-20-Г и другие статьи. Бюллетень был выпущен на 32-х страницах. Содержание его было деловое и значительное.

Он был разослан по всем ВВС флотов и в Москву. Во всяком случае, своей полезностью он понравился не только нам, издателем. Главный инженер ВВС ВМФ генерал И.К. Никитенко сообщил нашему Главному инженеру, что Бюллетень №1 ему очень понравился своей деловитостью и четкостью изложения

материалов, и что необходимо продолжать его выпуск. Он взял в обязанность инженерным службам ВВС других флотов последовать нашему примеру первых выпущенных Бюллетеней в морской авиации, тем более в период войны. При мне, пока я был еще на ВВС СФ, было выпущено еще два Бюллетеня под моей редакцией. Они вызвали большой интерес у всего инженерного состава авиации ВМФ.

Почему выпуску подобных Бюллетеней уделялось такое внимание? Польза их выпуска была в том, что опыт ВВС СФ по устранению дефектов на самолетах, авиадвигателях и остальной технике, применяемой на самолетах не только отечественных, но и на американских самолетах, можно было использовать инженерно-техническими составами ВВС других флотов. Чертежи и эскизы, опубликованные в Бюллетене, позволяли не тратить время на поиски решений по ремонту или доработке однотипных самолетов.

Благодаря большим усилиям инженерно-технического состава частей и ремонтных мастерских ВВС СФ по вводу в строй и проведенным в большом количестве и объеме работам по доработкам на американских самолетах Аэрокобра, А-20-В, А-20-G и др., качественно улучшилась боеспособность самолетов в составе строевых частей ВВС. Это позволило значительно увеличить количество боевых вылетов, повысить активность авиации флота для нанесения мощных ударов по кораблям и базам противника.

До 1943 г. много воздушных боев проводилось над объектами на нашей территории, куда пытались, и порой прорывались самолеты противника и осуществляли бомбардировочные удары по нашим целям.

Теперь, уже инициатива в воздушной войне перешла к военно-воздушным силам Северного флота. Взаимодействуя с надводными кораблями, торпедными катерами, подводными лодками флота, что кстати, очень мало осуществлялось на Балтийском и Черноморском флотах, действия Северного флота во всем регионе стали господствующими над врагом. Авиация флота была эффективным и грозным оружием по уничтожению транспортов противника на основных его коммуникациях.

Командование ВВС флота накопило уже огромный опыт широкого применения всех видов располагаемой авиации. Осуществлялись систематические удары торпедоносной авиации низкого и высокого торпедометания при выполнении целенаправленных масштабных операций, и в режимах поиска кораблей противника в варианте «охотников» низкого торпедометания. Это были минные постановки на коммуникациях кораблей противника, а также минные постановки на входах к морским базам Барде, Нарвик и др. Летный состав, прибывший на пополнение ВВС нашего флота, в основной массе, выпускники летных училищ военного времени ускоренного курса обучения, был подготовлен слабо. Мы уделяли им очень много времени, прикладывая усилия для быстреего их ввода в строй, в овладении ранее им неизвестных самолетов, на которых им предстояло воевать. А руководящий летный состав полков и авиаэскадрилий, помогали им приобрести необходимые навыки в управлении самолетами в воздухе и умению вести воздушные бои с противником.

Нужно отметить, что война во много крат ускорила достижение этих целей по сравнению с мирными условиями и внедряла в сознание летного состава мысль — хочешь дольше жить, — овладевай управлением самолетом! Крутись до пота!

Мы заметили, что летный состав хорошо овладевал управлением и боевым применением новых для них самолетов. В результате непрерывного изучения, обобщения опыта у себя в части, и у соседей, постоянных тщательных разборов проведенных боевых операций, анализов успешных действий и неудач отдельных экипажей, вырабатывались рекомендации летному составу по тактике нанесения ударов по противнику в целом. Все это придавало наносимым ударам по противнику особо сокрушительную силу, вселяло противнику ощущение своей обреченности и провала всех его планов на быстреего победоносное завершение своей мечты - поработить, разгромить, стереть с лица земли Советское государство, и заставить многонациональный народ быть для них рабами!

Враг был еще очень силен, все мы это хорошо понимали, но настроение, которое было у нас, ветеранов, в 1941-1942 годах

уже осталось историей! Мы все уже стали другими. После разгрома фашистских орд под Москвой, Сталинградом, не только личный состав Красной Армии, но и весь Советский народ ощутил огромное облегчение, вселил веру в свои силы, в окончательную победу, а в войне, это имело решающее значение!

Когда ВВС СФ и самому флоту удалось перехватить у врага инициативу в море и в воздухе, воевать нам стало уже во много раз легче, хотя мы теряли людей, самолеты.

Весной 1943 г. самолетами А-20-В и А-20-G, уже гвардейского 9-го минно-торпедного полка, переделанными нами в самолеты-торпедоносцы, в сопровождении истребителей 255-го ИАП Аэрокобр, с переделанной нами системой зажигания, начали наносить удары по транспортам противника, с погруженными на них немецко-фашистскими войсками в количестве двух пехотных дивизий. Это была операция, которую мы долго готовили, и теперь приступили к практическому ее осуществлению.

Группу торпедоносцев вел заместитель командира 9ГМТАП майор Шепилов. Удар был сокрушительный! Из 6-ти транспортов, одновременно были потоплены три, остальные получили повреждения, и значительно сбавили свой ход. В воздушных боях с истребителями прикрытия противника, истребители 255 ИАП сбили 22 истребителя противника. У нас были потери 2-х самолетов истребителей Аэрокобр, а торпедоносцы 9 ГМТДО благополучно вернулись к себе на аэродром.

К моменту возвращения всех самолетов на аэродром Большая Ваенга, прибыл Командующий Северного флота адмирал т. А.Г. Головкин. Когда самолеты сели и зарулили на стоянку, Командующий подошел к самолету майора Шепилова, и увидел редкую картину - вся кабина летчика была изрешечена пробоинами, а на майоре-летчике Шепилове - ни одной царапины! Тут же Командующий вручил ему орден «Красного Знамени»! Остальной летный состав, участвовавший в этом вылете, был представлен к боевым наградам Родины! Не забыты были и инженерно-технический состав полка.

Одновременно с этим, Командующий вручил орден «Красного Знамени» нашему Главному инженеру, при этом он ему сказал:

— Вы, товарищ Главный инженер, полностью проявили свой

талант инженера и, наконец, смогли решить вопрос, который не смогли решить многие специалисты, даже представитель фирмы Аллисон. Отмечая Вашу исключительную заслугу в том, что Вам удалось поднять в воздух самолеты Аэрокобра 255 полка, чем было обеспечено прикрытие торпедоносцев, которые нанесли большой урон противнику, я от имени Правительства награждаю Вас орденом «Красного Знамени».

Процедура была волнующая, особенно в окружении присутствующих летных экипажей, еще не отдышавшихся от недавнего ощущения огромного смертельно опасного напряжения, при уничтожении кораблей противника в обстановке сплошной карусели и воя двигателей истребителей в завязавшемся воздушном бою!

Последующими ударами нашей авиации, остальные три транспорта противника были пущены на дно!

Таким образом, задачу по замене двух австрийских горно-егерских дивизий, на две армейские пехотные дивизии немецко-фашистскому командованию решить мы помешали. Две эти дивизии с полным вооружением уже покоились на большой глубине Баренцева моря. Противник потерял их безвозвратно!

Как пример совместных действий авиации и кораблей флота, был нанесен удар по конвою противника, состоящего из 4-х транспортов и 22-х кораблей охранения, под прикрытием 22-х истребителей. Также был вначале атакован подводной лодкой Северного флота, которой удалось потопить один корабль, потом 20-ю штурмовиками 46-го штурмового авиаполка под командованием капитана Г. В. Павлова были потоплены еще два транспорта, и уже в ночь 15 сентября 1943 г. торпедные катера флота добились четвертый транспорт. При этом, в завязавшемся воздушном бою противник потерял 13 сбитых самолетов. Наши потери при этом составляли 5 штурмовиков и 3 истребителя.

Оценивая результативность действия авиации Северного флота за 1943 год, по достоверным данным, подтвержденным документами, установлено общее количество потопленных кораблей противника - 21 транспортных, общим водоизмещением 58432 т, и повреждено 19 транспортных судов. Подводными лодками Северного флота было потоплено в 1943 г. 83 корабля против-

ника. Как видите, только по количеству потерянных кораблей можно было судить о том, что противник в регионе северной Норвегии имел очень большое количество судов. Отсюда и те ожесточенные бои, которые там проводились в воздухе, на воде и под водой. Казалось, совсем малообжитый в мирное время Север, Заполярье, неожиданно-негаданно превратился в военное время, с учетом арктического морского пути транспортных связей с нашими союзниками, в сосредоточие ширококомасштабных военных сражений стратегического значения!

Учитывая нарастающие успешные удары Красной Армии на всех фронтах, наши союзники под всякими предлогами откладываящие открытие второго фронта, видимо решили откупиться поставками нам авиации через арктический морской путь.

Так, уже в 1944 г. на ВВС флота было получено от союзников: истребителей-штурмовиков Curtiss P-40E Киттихаук – 128 шт., истребителей Bell P-39 Аэрокобра – 241 шт., летающих лодок PBN-1 Nomad -30 шт., средних бомбардировщиков Douglas A-20-G Навос – 64 шт., истребителей-бомбардировщиков P-47D-27-RE Тандерболт – 14 шт. (Арх. ВМФ ф.20 д. 3854 и.с. л. 47-50).

Наша авиационная промышленность благодаря героическим усилиям советских людей, тружеников тыла: женщин, подростков, старых рабочих пенсионеров, смогли уже в начале 1942 г. изготовить большое количество боевых самолетов, часть из которых выделили для ВВС Северного флота. В их числе были: истребители Як-7б – 69 шт., штурмовики Ил-2 – 80 шт., бомбардировщики Ил-4 – 69 шт.

Уже в 1944 г. численный состав самолетов ВВС СФ, пополнившись новыми самолетами, составлял – 695 шт. и по численности превосходил ВВС Черноморского флота и Балтийского флота, участвовавших в военных действиях, и ВВС Тихоокеанского флота, находящегося в боевой готовности на случай возникновения военных действий в регионе наших дальневосточных границ.

Вскоре, после получения нашим Гл. инженером ордена «Красное знамя», врученного ему Командующим СФ адмиралом А. Г. Головки, состоялось «обмывание» ордена. По этому поводу

собрались инженеры эксплуатационного и ремонтного отделов Штаба ВВС.

Основной темой беседа — большой успех боевых операций нашей авиации по уничтожению 5-ти транспортов противника водоизмещением по 6 тысяч тонн, на которых находились две пехотных дивизии численностью около 18 тысяч человек с полным боевым снаряжением, с запасом для стрелково-пушечного вооружения, продуктами питания и др. для их боевой деятельности в Заполярье длительное время.

Особенно нам было приятно, что в 3-х дневной операции участвовали американские бомбардировщики “Бостон”, которые были переделаны нашим инженерно-техническим составом под торпедоносцы, казалось безнадежно неисправные истребители “Аэрокобра”, которые нам все же удалось поднять в воздух и использовать в операции для прикрытия торпедоносцев до рассчитанного места встречи с транспортом противника в Баренцевом море на расстоянии 490 км. от северного побережья Норвегии.

Почему было определено место нанесения удара? Офицеры Оперативного отдела Штаба ВВС рассчитывая место нанесения удара по транспортам противника учитывали возможность их прикрытия истребителями противника, которые вылетали с аэродромов, расположенных на северном побережье Норвегии, учитывали возможный тип истребителя Me-109E, имеющегося у противника, имевшего дальность полета 660 км. Учитывая дальность полета наших торпедоносцев с дополнительным запасом топлива, за счет установленного нами на “Аэрокобре” дополнительного бензобака, который добавил к дальности полета самолета в 976 км еще 450 км. Таким образом, произведенные доработки топливных систем позволили нашему летному составу выполнять операцию не опасаясь, что самолету не хватит топлива для возвращения на свой аэродром. Это был очень важный психологический фактор, который нами учитывался и был устранен.

Рассчитывая операцию, наши оперативники учитывали, что полет вражеских истребителей для прикрытия транспортов можно было выполнить по маршруту почти перпендикулярному береговой черте Норвегии, в то время как нашим самолетам

нужно было лететь с аэродрома, расположенного значительно восточнее. Маршрут был расположен под углом примерно 30° к береговой черте и был длиннее примерно на 150 км, что заметно увеличивало расход топлива. Однако, это было учтено в расчете и компенсировалось запасом топлива, который был на каждом самолете, участвовавшем в операции.

Истребителям сопровождения противника, исходя из дальности полета в 660 км при полной заправке топливом, для ведения воздушного боя с нашими истребителями отводилось не более 10-15 минут. В случае перебора в 5-10 минут, летчику грозил риск упасть в море из-за нехватки топлива, а это была верная смерть. Хотя воздушные бои над торпедоносцами носили ожесточенный характер, но все же страх не долететь до своего аэродрома, очевидно довлел над летным составом немцев и по ходу воздушных боев наши истребители имели большое превосходство, что и сказалось на их результативности. Противник за 3 дня боев потерял 22 самолета Me-109E, наши потери – 2 самолета Аэрокобра.

Присутствующие товарищи, отдавая должное большому объему работ по переделкам самолетов, выполненных ремонтными мастерскими, инженерным и техническим составами, все же понимали, что ввод в строй неисправных Аэрокобр оказался решающим в успехе операции.

В тот момент я подумал, если бы у меня не возникла идея, как ввести в строй неисправные Аэрокобры с последующей разработкой и осуществлением практически ее на самолетах, операцию уничтожения транспортов противника пришлось бы выполнять с использованием для прикрытия торпедоносцев только истребителями Харрикейн, которые не имели необходимого запаса топлива по дальности полета, а это привело бы к выбору места удара по противнику значительно ближе к берегу вой черте, а значит, позволило бы противнику использовать для прикрытия кораблей во много раз больше истребителей Me-109E. В таком варианте нельзя было надеяться на успех операции. Мы имели бы много материальных и человеческих потерь. Был бы повод для этого торжества?

Это понимали все присутствующее товарищи, но молчали. Кроме этого, только М.Н. Мишук и А. Благовещенский знали,

что Р. М. Собченко порвал в те дни подписанный Командующим наградной лист на меня, в котором было указано, что награждение происходит за ввод в строй неисправных самолетов Аэрокобра. Они оба тоже молчали. Меня поражало, с каким сияющим лицом Главный принимал поздравления.

Этот эпизод явился для меня дополнительным огорчением, вызванным большой непорядочностью Р. М. Собченко по отношению ко мне. Проявилось это в случае, о котором хочу рассказать. Примерно за две недели до этой встречи я работал в своем отделе. Внезапно вошла наша машинистка Лида, фамилию уже не помню, муж ее был инженером 46 штурмового авиаполка по вооружению. Она была чем-то очень взволнована. В отделе кроме нас никого не было. Она рассказала мне, что по распоряжению Р.М. Собченко она печатает наградной лист на И. И. Фомина. Его представляют к награде орденом «Красная звезда» за инициативу, разработку и практическое внедрение на самолетах Бостон и Спитфайр радиополукомпаса РПК-10.

И. И. Фомин был назначен в отдел эксплуатации Штаба 4 месяца назад, когда я уже закончил установку их на самолетах. По образованию электрик, он не имел понятие о радионавигации, о приборах и устройствах, используемых в ней, а без этих знаний не могло быть и речи об использовании их на этих самолетах. Ложь была безграничная и наглая.

Поднимать скандал, добиваться правды? Если был бы еще Командующим генерал А. А. Кузнецов я обратился бы к нему за помощью, но с новым Командующим, генералом А. Х. Андреевым мне еще не пришлось встречаться, и лучше было стерпеть этот наглый плагиат. Вот, теперь опять наглый плагиат, короче воровство чужой идеи, присвоение чужой работы, чужого ордена, уничтожение наградного листа пользуясь служебным положением!

В нашем отделе кадров мне рассказали, что врученный Р. М. Собченко орден «Красное знамя» необходимо было оформить документально, и в тексте указания заслуг награждаемого было указано: «За эффективные инженерные мероприятия по вводу в строй истребителей Аэрокобра». К сожалению, даже в условиях священной для всего советского народа Отечественной войны, приходилось встречаться с корыстными людьми исполь-

зующих свое служебное положение для личных выгод. За два года Р. М. Собченко от майора вырос до полковника, вскоре получил звание генерала. Как говорится, комментарии излишни! Я понял, что мне необходимо как можно скорее покинуть для меня неблагоприятную обстановку, перевестись на другой флот.

В конце мая 1943 г. к из Москвы прибыла очередная инспекция с целью проверки состояния дел ВВС флота. В числе комиссии были и инженеры, а в их числе старший инженер авиации ВМФ по эксплуатации элетроспецеоборудования самолетов А. Коробков.

Познакомились мы с ним в 1942 г., когда он приезжал к нам один, без комиссии, ознакомиться с ходом дел по моей службе. То, что я проделал за время своего пребывания в должности старшего инженера ВВС СФ ему тогда понравилось, но он обнаружил недостатки с моей стороны. Он хорошо понимал, что до назначения меня на ВВС СФ, эксплуатацией самолетов я никогда не занимался. А получилось, что вместо летной работы, меня назначили руководить службой, о которой ранее и не слышал. Конечно, мне было очень трудно, так как я фактически был предоставлен сам себе со своими подчиненными.

Как правило, при каждом назначении на работу, вновь прибывшего вводит в курс дел его предшественник, а у меня его не было, он погиб под бомбежкой. Вот я и набирался опыта сам по себе. За год мне удалось довольно быстро во всем разобраться, и успешно справляться со своими обязанностями. Меня избавили от грубых ошибок благоприятные условия – в первый год моей работы состав ВВС, число частей и, соответственно, самолетов были небольшими, и я профессионально рос одновременно с ростом числа частей и самолетов. К приезду А. Коробкова в мае 1943 г. я уже имел большой опыт по своей работе.

К моему удивлению, хотя я уже в течении четырех месяцев занимался ремонтными делами, Главный инженер приказал мне отчитываться и за эксплуатационные дела, которыми должен был заниматься И. И. Фомин, ездил по частям с инспектирующими как сопровождающий.

А. Коробков при проверке отмечал большие сдвиги по состоянию службы в лучшую сторону, и вообще состояние службы, ее

активное влияние в вопросах поддержания высокой боеготовности самолетов он оценил, как вполне удовлетворительное. Это была очень высокая оценка! После официальной части работы комиссии, оставаясь с А. Корбковым наедине, я попросил его помочь мне перевестись на ВВС Черноморского флота, так как на юге страны, после освобождения Сталинграда, началось интенсивное освобождение от фашистской оккупации ряда южных городов.

Я надеялся, что в составе ВВС ЧФ мне удастся принять участие в освобождении Крыма и г. Симферополя, где остались в оккупации мои несчастные родители в ноябре 1941 г. Надежды на их выживание у меня не было. Судя по сообщениям Советского информбюро, фашистские варвары, ворвавшись в г. Симферополь в первые же месяцы своего пребывания в городе уничтожили свыше 86 тысяч коммунистов, комсомольцев, активистов советской власти, родителей и родственников, находящихся в рядах Красной Армии.

Фашисты конечно не могли знать подробно об этих данных, но их об этом информировали местные татары националисты, которые жили по соседству с людьми разных национальностей, в одних и тех же дворах, на одних и тех же улицах, и в одних домах. И жили вроде дружно, не проявляя открытой враждебности. Среди них были мои знакомые, которые имели партийные билеты членов ВКПб, а с приходом оккупантов, показали свое звериное, националистическое лицо предателей Родины, которая так много заботилась о них, создавала для них неограниченные возможности для развития национальной культуры, материального благополучия и государственной деятельности!

У моих родителей было три сына: старший, Изорий, служил на Балтийском флоте, средний брат, Семен, был секретарем райкома ВКПб в г. Слониме Барановической области, и я, младший, служил в военной авиации, мы все трое были коммунисты.

Надежд, что они остались живы, не было, но в моем сознании еще теплилась слабая надежда. Очень хотелось все же побывать там, и все узнать самому. Вот почему я стремился попасть в состав ВВС ЧФ, но как это осуществить я пока еще не знал. Позже, побывав в освобожденном Симферополе, я узнал от соседей, что родителей по доносу соседей татар 21 декабря 1941 года расстре-

ляли добровольцы татарской национальной армии Крыма.

А. Коробков прекрасно меня понимал, главным образом по-человечески, и обещал мне помочь. Однако он меня предупредил, что перевести меня на такую же должность в ВВС ЧФ он не сможет, так как там старший инженер ВВС В. Мазурин работает хорошо, и повода для его перевода нет. Если я соглашусь, то меня могут назначить старшим инженером недавно созданной 11-й штурмовой авиадивизии ВВС ЧФ, состоящей из 2-х полков, вооруженных самолетами Ил-2, и 2-х полков, вооруженных самолетами Як-9. Предлагаемая мне должность была в тот период значительным понижением, по сравнению с занимаемой ныне, но для меня это не имело значения, и я обрадовался предоставленной мне возможности. Результаты проверки московской инспекции для меня оказались благоприятными, и после её убытия в Москву, я уже с нетерпением ожидал Приказа о моем переводе с правого фланга нашего много тысячекилометрового фронта на его левый фланг.

К моей большой радости, вскоре наконец пришел Приказ Главкома ВВС ВМФ маршала авиации т. С.Г. Жаворонкова от 5.08.1943 г. о моем назначении старшим инженером по электроспецоборудованию самолетов 11-й штурмовой дивизии ВВС Черноморского флота. Все-таки А.Коробков оказался хозяином своего слова и выполнил мою просьбу. Потом уже много лет спустя, при нашей встрече я его поблагодарил за эту услугу.

С грустью я покидал Заполярье. Суровое, но ставшее мне очень близким и дорогим. Я привык здесь к многим товарищам, с которыми повседневно встречался в боевой обстановке и в часы отдыха.

У меня здесь появилось много друзей не только среди инженеров, техников, летчиков, офицеров штабов полков, дивизий и штаба ВВС СФ, но и среди рядовых механиков в строевых частях и в ремонтных органах. Мне было тяжело покидать эти места, где погибло много бывших друзей и товарищей, лица которых нередко всплывают в моей памяти.

Как много было здесь пережито, передумано, а ведь прошло всего только около трех лет. Но это были не просто пережитые три года, это были военные годы, когда нередко бывали дни,

в которые никто из нас не знал — доживем мы до конца дня или погибнем.

Вступив в свою должность при малочисленном составе ВВС Северного флота, мне удалось создать условия для надежной работы, вверенной мне службы не только по эксплуатации самолетов, но и в ремонтных органах. За этот период многократно возросло количество авиационных частей, на вооружении которых находилось большое число самолетов разнообразных типов.

Так что, моим заместителям оставалось поддерживать в нормальном режиме работу службы, не снижая установившейся системы обслуживания боевой деятельности самолетов, и в этом отношении совесть моя была спокойна!

Я убывал не туда, где спокойные условия боевой деятельности. Наоборот, на юге наконец началась освободительная миссия Красной Армии. Освобождались города, передвигалась линия фронта, места базирования аэродромов со всеми трудностями временного их базирования.

Штурмовая авиация дивизии куда я был назначен, была прифронтовой, аэродромы которой подвергались не только бомбовым ударам авиации противника, но и артиллерийским обстрелам и минометному огню.

Надежда получить возможность узнать судьбу родителей была как никогда близка, и я не мог это упустить. Заполярье осталось для меня как светлый этап моей жизни, который забыть невозможно!

Список иллюстраций

- 17 *Выдающийся советский метеоролог Павел Александрович Молчанов*
- 52 *Бомбардировочный самолет ДБ-3Ф
Главного авиаконструктора Ильюшина С.В.*
- 54 *МиГ-3*
- 58 *И.Т. Иващенко, Герой Советского Союза, летчик-испытатель
2-го класса, подполковник*
- 58 *Борис Александрович Туржанский, Герой Советского Союза*
- 64 *Истребители И-153 Чайка*
- 72 *Советский истребитель И-185М-71*
- 74 *Михаил Иосифович Гуревич*
- 77 *Летчик-испытатель 1-го класса Жуков Александр Иванович*
- 99 *Немцевич Юрий Александрович*
- 110 *Супрун Степан Павлович*
- 120 *Аэродром Ягодник . Современный вид сверху*
- 120 *Самолет-амфибия ГСТ*
- 129 *Спуски гидроаэродрома в губе Грязная*
- 134 *А. И. Зенкин*
- 142 *Губа Чалм-Пушка*
- 142 *Морской ближний разведчик МБР-2*
- 157 *Старая дорога в Большую Ваенгу (Североморск)*
- 158 *Большая Ваенга (Современная аэрозьемка)*
- 180 *РС-82 под крыльями истребителя И-16*
- 182 *82-мм реактивный осколочный снаряд*
- 188 *Североморцы и личный состав 151-го крыла выгружают ящик с
упакованным Харрикейном на станции Ваенга. Осень 1941 года*

- 192 *Пилоты 131 эскадрильи перед входом в землянку. Ваенга, сентябрь 1941 г. Фото из коллекции Марка Шеппарда*
- 194 *Самолет Hawker Hurricane — моноплан, с низко расположенным крылом*
- 195 *Командовал крылом подполковник Х.Н.Г. Рэмсботтом-Ишервуд (Henry Neville Gynes Ramsbottom-Isherwood)*
- 196 *По-английски прибывший к нам истребительный полк, назывался “Крылом королевских военно-воздушных сил”, номер его был 151, численностью 3-х эскадрилий, 24 самолета*
- 202 *За два, три дня мы увидели в землянках англичан импровизированные кресла, оттоманки, мягкие сидения, сколоченные английскими летчиками и техниками*
- 207 *Харрикейны FS-45, FR-44, FP-43 и FU-56 из 81 эскадрильи возвращаются после сопровождения. Фото из коллекции Марка Шеппарда*
- 209 *BD825 GH-34 из 134 эскадрильи. Этот истребитель пилотировался лейтенантом Виком Бергом, когда он потерпел аварию 27 сентября 1941 г. При этом еще погибли два человека наземного обслуживания. Фото из коллекции Марка Шеппарда*
- 210 *Пилоты Эдмистон (на крыле) и Шелдон (стоит) с Харрикейном в одном из капониров. Видно, что этот Харрикейн оборудован тропическим фильтром. Фото из коллекции Марка Шеппарда*
- 214 *Старший инженер 151 крыла лейтенант Гиттинс с часowymi на заснеженном аэродроме Ваенга, вблизи Мурманска в России. Октябрь 1941 г.*
- 215 *Пилоты 81 эскадрильи около капонира. Слева видна индикаторная доска, показывающая, что истребители R, P, K и F снаряжены и готовы для использования. Фото из коллекции Марка Шеппарда*
- 219 *Сержант Чарлтон Хоу*
- 219 *Командир 81 эскадрильи майор Рук, Ваенга*
- 220 *Майор Дж К. Росс*
- 222 *Подвеска торпеды на Ил-4*
- 224 *Летчик 9-го гвардейского минно-торпедного авиаполка командир 1-й эскадрильи гвардии капитан Григорий Данилович Попович (1905—1966) в кабине самолета Ил-4*
- 228 *Могилы английских летчиков на мемориальном кладбище*

- главной базы Северного флота города Североморска
- 228 *Харрикейн О1 Z5252* который был подарен генерал-майору А.А. Кузнецову, командующему ВВС Северного флота.
Фото из коллекции Марка Шеппарда
- 254 *Последнее фото Бориса Феоктистовича Сафонова, Героя Советского Союза, командира 2 ГСАП ВВС СФ.
Пилот стоит в кабине своего истребителя Р-40Е. Май 1942*
- 258 *Алексей Александрович Кузнецов*
- 275 *Крейсер Кения*
- 285 *Морские транспортные самолеты типа Каталина*
- 293 *Супермарин Спитфайр (англ. Supermarine Spitfire) — британский истребитель времён Второй мировой войны. Различные модификации использовались в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, высотного истребителя, истребителя-бомбардировщика и самолёта-разведчика*
- 294 *Кёртисс Р-40 Уорхоук Томохоук (Киттихоук)*
- 294 *Белл Р-39 Аэрокобра*
- 295 *Хендли Пейдж ХП.52 Хэмпден*
- 298 *Мессершмитт Me-109 (Вf109)*
- 298 *Фокке-Вульф Fw 190*
- 299 *Юнкерс Ю-87 «Штука»*
- 300 *Юнкерс Ju 88 — многоцелевой самолёт люфтваффе времен Второй мировой войны*
- 300 *Heinkel He 111 — средний двухмоторный бомбардировщик*
- 301 *Мессершмитт Vf.110*
- 304 *Театр военных действий Северного фронта*
- 307 *Дуглас А-20 Хэвок/ДБ-7 Бостон*
- 309 *Подвеска неуправляемых реактивных снарядов РС-82 под крыльями самолета Лагг-3*
- 312 *Американский истребитель Кертис Киттихоук Р-40-D*
- 320 *Хэндли-Пэйдж НР-52, Хэмпден*
- 324 *Пикирующий бомбардировщик ПЕ-2*
- 330 *Белл Р-39 Аэрокобра — американский истребитель периода Второй мировой войны*

- 346 Герой Советского Союза капитан 2-го ранга Н. А. Лунин
- 358 РПК-10 на самолетах А-20-В
- 359 Показания индикатора курса при различном взаимоположении самолета и радиостанции
- 362 На фото — Як-1 с АФА-И
- 363 Супермарин Спитфайр Mk.IA
- 366 Летчик 118 АЛ капитан Л. И.Елькин
- 367 Линкор Тирпиц в Альтен-фьорде
- 368 Линкор Шарнхорст
- 373 Командир 2-й эскадрильи 24-го МТАП капитан А. З. Стоянов
- 380 Бостон А-20-С и торпеда, подвешиваемая под ним
- 386 Известный летчик морской авиации, инспектор летной инспекции ВВС ВМС Соломон Борисович Рейдель
- 392 Боинг В-29, Суперфортресс. Дальность полета самолета достигала 6435 км
- 397 Блок управления автопилотом С-1
- 400 Автопилот типа С-1, фирмы Миннеаполис компани
- 420 Средний бомбардировщик North American В-25 Mitchell
- 420 Средний бомбардировщик North American В-25 Mitchell

Содержание

- 15* Глава первая
НАЧАЛО ПУТИ
- 27* Глава вторая
ТАМ, ГДЕ НАЧИНАЕТСЯ АВИАЦИЯ
- 89* Глава третья
НАШЕСТВИЕ ВРАГА
- 119* Глава четвертая
ГДЕ ПОЛЫХАЮТ СЕВЕРНЫ СИЯНИЯ
- 187* Глава пятая
ПРОТИВ ВРАГА МЫ НЕ ОДНИ
- 221* Глава шестая
И В ЗАПОЛЯРЬЕ ИДЕТ ВОЙНА
- 281* Глава седьмая
ПОМОЩЬ СОЮЗНИКОВ
- 297* Глава восьмая
ВОЕННЫЙ СОЮЗНИК - ЭТО ЕЩЕ НЕ ДРУГ
- 432* Глава девятая
ВОЗРОЖДЕНИЕ К ДЕЙСТВИЮ



Эту книгу написал наш отец, Карт Гедеон Зиновьевич. Для нас он был и навсегда останется дорогим и близким человеком. Он родился в 1913 году, в семье техника-технолога по хранению и переработке зерна и учительницы музыки в г. Геничесске Херсонской области, в Крыму. Потом семья переехала в г. Симферополь. У отца были два старших брата – Изорий и Семен.

Отец всегда придумывал что-то новое, полезное и многое умел делать своими руками. Свои первые изобретения он сделал уже в первый год работы на Московском Авиационном заводе. И во время войны, на фронте, и в мирной жизни он постоянно придумывал полезные изобретения и приспособления.

В ВВС ВМФ отец прослужил до 1961 года. После ухода его на пенсию мы жили в Ташкенте. Круг проблем, которые ему приходилось решать, работая на должности инженера-конструктора, простирались от технологии сушки высоковольтных изоляторов до сонаров подводных лодок, от разбраковки личи-

нок шелкопряда до спектральных анализаторов растительных масел и хлопка. Что отличало отца – это системный подход к решению каждой задачи. Каждой теме предшествовало глубокое изучение вопроса. Результатом были приборы и установки, защищенные авторскими свидетельствами на изобретения, экспонаты всесоюзных выставок.

Когда в 1966 году отец решил собрать в книгу отдельные воспоминания о годах войны, он подошел к этому как к обычной творческой задаче. Сначала были прочитаны и критически оценены книги, журнальные и газетные статьи. Работа над книгой продолжалась почти 20 (двадцать) лет. О некоем эпизоде он сначала рассказывал нам, своей семье. Весь текст, более 500 машинописных страниц, он перепечатывал сам и не раз. Даже рукопись окончательного варианта содержит его правки. Многочисленные попытки издать книгу не привели к положительному результату.

Прошло много лет как папы не стало: 20.09.1994. Ему было 81 год. У него был третий инфаркт. Произошло много событий в истории и в жизни нашей семьи. Его супруга, наша мама Ольга Алексеевна Карт, прожила с ним длинную и нелегкую жизнь, переезжая с места на место по военным гарнизонам. Она пережила его на десять лет и скончалась в городе Петрозаводске 5 ноября 2013 года.

Мы, дети, уже тоже не молоды, но считаем своим долгом опубликовать эти воспоминания хотя бы не для широкого круга читателей, а малым тиражом для родных и близких, чтобы сохранить память об очень незаурядном, талантливом, добром человеке, свидетеле и активном участнике страшной по своим потерям и разрушениям Великой Отечественной Войны.

Карт Вадим Гедеонович,
Карт Ирина Гедеоновна.