



БЕЛОУСОВ Николай Иванович. Воевал на Ил-4



Воевал в 455-м дальнебомбардировочном полку. В ходе Великой Отечественной войны выполнил 184 боевых вылета, в том числе, два – на Дальнем Востоке. Летал на бомбардировщике Ил-4.

Первый вылет полк, все пять эскадрилий, совершил 25 июня. Собрались в колонну и полетели бомбить по дорогам скопления танков и автомашин. Уж не знаю почему, в первый вылет никого из нашего полка не сбили. Отбомбились, пришли на аэродром, сели. На следующий день второй вылет полком. Пошло уже не пять девяток, а поменьше — некоторые самолеты оказались неисправными. Вылет тоже прошел более-менее благополучно. 27 июня третий вылет. Задание такое же — бомбить колонны танков и автомашин западнее Даугавпилса

Только я сел в кабину, как подъехал командир полка и дал дополнительное задание пройти вдоль железной дороги до станции Сувалки, разведать скопления эшелонов, обо всем увиденном доложить по радио. Полетели. Облачность на 1200–1400 метров. Я иду под самой нижней кромкой облаков. Как только радист и стрелок сообщают: «Командир, заходит истребитель», я сразу ныряю в облако, изменяю немного курс, через 5–7 минут вываливаюсь. Истребители меня теряют. Дошли до Сувалки. На местном аэродроме подсчитали количество самолетов, доложили на КП и взяли курс домой. Идем. Лечу спокойно, думаю, задание выполнили, летим к дому. Примерно за 3–5 минут до линии фронта закончилась облачность. Я один в открытом небе. Думаю: «Тут нас могут перехватить истребители». И точно. Стрелок-радист кричит: «Справа и слева две пары «мессеров»! Подходят». — «Стреляй!» Он дал одну очередь и замолчал. Стрелка в том вылете у меня не было. По самолету забарабанили пули. Смотрю, в левой консоли крыла здоровая дыра от пушечного снаряда и горит бензобак. Хорошо, что над вражеской территорией я включил подачу СО² в баки и бак не взорвался. Пламя сначала до хвоста не доставало, а потом все сильнее и сильнее. Увидел большое облако и рванул к нему. Вошел в это облако с правым креном. Тут же резко переложил крен влево. Когда вышел, смотрю, немецкие истребители далеко вправо. Что-то понесло пылью из кабины. Такое бывает, когда штурман откроет люк. Смотрю, штурмана нет. Думаю: «Вот ты гад, без команды прыгнул».



Бомбардировщик Ил-4

Между кабиной летчика и бомболюком плексигласовая перегородка, видно, что висят 10 ФАБ-100. Аварийно сбросил бомбы. Впереди еще облако. Я к нему на полных газах, скорее, чтобы спрятаться. Спрятался. Пролетел какое-то время. Выскочил. Истребителей не вижу.

Я на горячем самолете летел ровно 30 минут! Мне потом никто не верил. Самолет должен был взорваться! И тут как будто бы боженька мне подсказал: «Пора прыгать». Высота 3000 метров. Самолет немного задрал и выпрыгнул. Прошло 4–5 секунд, не больше, и самолет взорвался. Закрыв лицо, чтобы осколки не попали, но повезло — все пролетело мимо.

Впереди меня вспаханное черное поле. День солнечный. Солнце бьет туда. Думаю: «Хорошо бы приземлиться на пахоту». Немножко подтянул стропы. Приземлился так, что даже не упал. А ведь это был мой первый прыжок с парашютом!

Вернулся и снова начал летать. Сначала продолжали летать днем. Таких вылетов я совершил 21. А потом нам дали вывозные полеты ночью, и стали летать ночью в любых метеоусловиях.

В первые месяцы войны полк понес большие потери. Уже к третьему вылету девятки стали собирать из разных эскадрилий. Вскоре стали летать звеньями, а потом и одиночными самолетами. Вот тут много самолетов потеряли. Осенью, во время битвы за Москву, мы стояли под Рязанью, такой аэродром Дягилево. В полку в то время оставалось всего два самолета.

— *Как вам Ил-4?*

— Отличный самолет. Единственный большой недостаток — скорость маловата. Ему бы километров 50 прибавить, тогда бы идеальный был самолет. На мой взгляд, и продольная, и поперечная устойчивость у него нормальная. Молодые экипажи брали тонну бомб — 10 соток в бомболюк. Опытные экипажи брали больше — 10 соток плюс одна 250 килограмм. Слетал с нею

— в следующий раз пятисотка. Справился с этой нагрузкой — две пятисотки. Получалось 2 тонны. У меня был отличный самолет Ил-4. Сказал командиру полка: «В следующий раз возьму три пятисотки». — «Оторвешься?» — «Оторвусь». Мы стояли в Мигалово под Калининым. Там бетонка длиной 1000 метров. Подвесили мне три пятисотки. Весь полк вышел посмотреть, оторвется Белоусов или нет. Разбегаться начал метров за семьдесят до полосы, на форсаже. Держу самолет. Ил-4 на взлете разворачивался вправо, потому что винты левого вращения. Главное, его вовремя остановить. Если уж пойдет, тогда не остановишь. Пробежал всю полосу, оторвался метров 50 за ней. Взял немного триммерочек, и он так мягко пошел, метров 30–40 набрал, форсаж выключил. Еще набрал высоты — газ прибрал, чтобы моторы не перегружать. Никто в полку ни до ни после такой вес не брал, потому что этот мой хороший самолет молодой летчик вскоре подломал. Его, конечно, восстановили, но самолет потерял свои качества. На другом самолете я не рискнул брать три пятисотки.

В 1942 году полк перебазировался на север. В ночь на 20 сентября полку была поставлена задача нанести бомбовый удар по аэродрому Алакуртти. Это был мой 45-й боевой вылет. До цели было всего около 80 км, а высоту дали 5000 м. Поэтому сразу же после взлета пришлось лезть вверх. Подойдя к цели, приглушил моторы. Все же нас обстреляли, видимо наводя по локатору. По сигналу штурмана, старшего лейтенанта Николая Тимохина, я вывел самолет на боевой курс. За несколько секунд до расчетного времени сброса бомб в районе хвостовой части самолета раздался сильный взрыв.

Самолет перешел в пикирование. Я попытался выровнять его, но штурвал двигался свободно, а угол пикирования увеличивался. Загорелся правый бензобак. Крикнул экипажу: «Живы?» В ответ — молчание. Ответил только штурман. Я дал команду «Прыгать!» и стал открывать фонарь кабины, поджатый из-за отрицательной перегрузки моей же головой. Только большим усилием удалось сдвинуть фонарь, и он с ударом отскочил назад. На пикировании самолет набрал скорость, и напором воздуха меня плотно прижало к бронеспинке. Поставив одну ногу на сиденье, сделал отчаянный толчок. Попытка удалась — я вывалился из кабины.

Тут уже я не стал затягивать раскрытие парашюта. Дернул кольцо, и он сразу же раскрылся на высоте около 3000 м. Осмотрелся. Подо мной — центр аэродрома противника. Зенитные снаряды рвутся выше меня. Меня на парашюте ветер относил от аэродрома в южном направлении на лесной массив. Стал искать в ночном небе раскрытые парашюты своих товарищей, но не нашел.

Надо было уходить. Хорошо, что перед полетом я обулся «двойным» образом: сначала — хромовые сапоги, а поверх них — меховые унты. В условиях заполярной осени я бы не смог долго передвигаться в одних унтах. А так при движении я брал унты на плечо и шел в сапогах, при отдыхе снимал их и грел ноги в унтах.

Первые двое-трое суток нестерпимо мучили жажда и голод. Потом, как ни странно, жажда перестала донимать меня, а бодрости прибавилось.

В одну глухую, темную ночь, когда моросил холодный дождь со снегом, мне вдруг послышался приближающийся лай собак. Недалеко я заметил небольшой склон, а внизу — ручей. Я устремился к нему и стал бежать по его дну что есть силы. К моей радости, лай собак стал затихать. Видимо, в воде они потеряли мой след.

На третью или четвертую ночь, переходя лесную поляну, я вдруг почувствовал, что нога коснулась какой-то прочной нити. Остановился, пощупал рукой. Это была тонкая проволока,

протянутая к мине. Это чудо, что мина не взорвалась. Я отломил засохшую травину, обломал боковые сучки и получился гибкий щуп. Беру его и тихонько провожу вперед на длину руки. Если согнется, значит, проволока. Тогда перешагиваю ее аккуратно. Перешагнул, опять щупаю. Так прошел минное поле.

С каждым днем сил становилось все меньше. Передвигаться становилось все труднее и труднее. Меховой комбинезон стал как свинцовый. Ноги распухли, и я уже не мог натягивать сапоги. Казалось, все силы израсходованы. Временами наступало полное безразличие к своей судьбе, сознание часто притуплялось! Был момент, когда вынул пистолет и уже хотел прекратить мучения, но вспомнил про мать, про то, что младший брат, летчик-штурмовик, уже не вернулся с задания. Подумал, как ей будет тяжело, если еще и я не ввернусь, и убрал пистолет в карман.

Перед рассветом восьмого дня пути я вышел к берегу большого озера, в которое впадала небольшая речка. По моим расчетам, за ней — наша территория. С трудом, по пояс в воде, перешел речку. От холодной воды ноги потеряли чувствительность и подвижность.

Я упал и уже больше не мог подняться. Долго лежал, набираясь сил, затем стал то перекатами, то по-пластунски, метров по 40–50, с передышками, перемещаться вперед. Вот так, ползком, я оказался на нашем минном поле. Лежу я, смотрю — прямо на меня идут два наших солдата с винтовками. Они меня взяли слева и справа под руки, повели в землянку.

Пришел их командир, лейтенант: «Как вы оказались на нашем минном поле?» — «Вот так, ползком». — «Вы должны были подорваться». — «Как же я туда попал?! На парашюте?!» — «Да, на парашюте. У вас есть документы?» — «Нет. Мы на задание не берем. Свяжитесь с полком. Они вам подтвердят, кто я». Он ушел и вернулся только через полчаса или час: «Вашу личность полк подтвердил». Отдал пистолет, деньги, которые у меня были.

На второй день приехал какой-то полковник и детально расспрашивал меня о том, где я шел, что видел, и все записывал. На третий день привезли меня в полк, оттуда в госпиталь. Никакой проверки я не проходил. Вскоре дали самолет, новый экипаж со штурманом Юрой Цетлиным. С ним я сделал еще 139 боевых вылетов — 137 на западе и два вылета на Дальнем Востоке. За войну всего я выполнил 184 боевых вылета.

— *Как выполнялся заход на цель? Какие высоты давались?*

— Чаще всего 3–4 тысячи метров. Но на дальние цели давали побольше — от 5 до 7 тысяч. На столицу 7 тысяч. Надо сказать, полеты по 6–8 часов давались тяжело. На пути туда все в напряжении.

Цель обычно уже освещена САБами, которые сбрасывает первый экипаж-осветитель. Они видны обычно за 40–50 км. Подходим ближе. Прожектора шарят, видны разрывы зенитных снарядов, на земле все ярче взрывы бомб. Разрывы снарядов зенитной артиллерии слышны в кабине самолета даже сквозь гул моторов. Выходим на боевой курс. Я удерживаю самолет в заданном режиме, штурман колдует над прицелом. Все внимание на выдерживании высоты, курса и скорости полета. Наконец самолет вспухает — бомбы пошли! В кабине запах сгоревших пиропатронов. Штурман командует: «Разворот, бомбы сброшены». Немедленно выполняю резкий маневр со снижением. На пологом пикировании увеличиваю скорость полета. Через некоторое время зенитные разрывы и прожектора остаются позади. Штурман и стрелок-радист наблюдают место разрыва наших бомб, что фиксируется в бортжурнале.

Напряжение постепенно спадает. Как только от цели отлетим, все успокоится, зенитки далеко. Говорю: «Юра, заверни мне сигарку». Он свернет, закурит и подает мне в окошко между кабинами. Можно выпить кофе из литрового термоса и съесть конфет «кола» для бодрости.

Летом ночи короткие. Линию фронта пересекали на рассвете. Тут уже могут атаковать истребители. Перевожу самолет в пологое планирование и увеличиваю мощность двигателей. Вот мы и дома. Надо сказать, что после первого такого полета из кабины выбирался с помощью техника. А потом, когда втянулись, еще после вылета сходишь на танцы.