



Беспалов Николай Ефимович. Воевал на «Яке»



Во время Великой Отечественной войны совершил 135 боевых вылетов, провел 28 воздушных боев. Гвардии майор. В архивных документах зафиксирована победа в воздушном бою над истребителем ФВ-190. Награжден орденом Боевого Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды.

Окончив аэроклуб, 10 марта 1941 года я отправился в Конотопское авиационное училище, а оттуда эшелонам - в Сталинградское военно-авиационное училище. 22 июня я стоял на посту с винтовкой: охранял бомбохранилище. Меня ребята сменили в 6 часов, говорят: "Коля, война началась!".

В сентябре нас погрузили на баржи и отправили по Волге до Астрахани, откуда дальше в Кустанай.

В конце 1942 года в училище пришли истребители Як-1. Мы начали летать на "Яках". Мороз был минус сорок. Такой суровой была зима с 42-го на 43-й, что многие обморозились. Кроме того, кормили там неважно: кроху размазни поешь и на полеты. Мороз 46 градусов, на тележке везут второй завтрак, пайку мяса.

В училище прошли пилотаж, взлет, посадку - и все. Строем не ходили и тактику действия в паре не отрабатывали. Тем не менее, в феврале 1943-го я окончил училище на Як-1 и попал в учебно-тренировочный полк под Калачом Воронежским. Там мы и прошли боевое применение. А 20 июня 1943 года нас перевезли на самолете в боевой полк - 814-й ИАП, который потом стал 106 ГИАП.

А полк воюет. Самолеты летают, а мы, "зелененькие", стоим, смотрим. К вечеру нас распределили по эскадрильям.

Слетали за потрепанными Як-7Б, "горбатыми" как мы их называли, в УТАП, и мы начали воевать.

Боевое применение, которое нам давали в УТАПе, было поверхностным. Трех ребят, что пришли вместе со мной и были определены в первую эскадрилью, мы сразу потеряли.

В моей второй эскадрилье к новичкам относились бережнее. Все же от командира эскадрильи зависит. Тогда нашей эскадрильей Тимошенко командовал - мировой мужик, жалко, погиб под конец войны, когда уже был заместителем командира полка.



Истребитель Як-7Б

Летали как? Допустим, идет шестерка: пять опытных летчиков, а с ними один молодой. В нашей эскадрилье было пять Героев: Тимошенко, Савельев, Волошин, Забырин Михаил Васильевич и Химушин.

Конечно, мне повезло, что в нашей эскадрилье был и состав достаточно сильный, и хорошие командиры. После моего прихода и до конца войны больше в эскадрилью никто не приходил - мы никого не потеряли.

- Свой первый боевой вылет помните?

- Первый боевой вылет на облет линии фронта я выполнял с Левою Химушиным, прекрасным летчиком, на счету которого было 8 или 9 самолетов, отличным танцором. Все его уважали. Был случай, когда к нам приехал ансамбль. Попели они, поплясали. Он говорит: "А можно и мне?" Вышел на сцену, да как начал плясать. Они все: "Вот это да!" Оказывается, он в Москве учился в танцевальной школе.

Так вот, мы пошли по реке, Чугуев-Северный Донец, встретили "Раму". Он за ней, а я, ведомый, - за ним. Догнали ее, он чуть-чуть пострелял, я тоже. Она задымила и сразу ушла вниз. Мы сели, доложили, нам засчитали групповую победу.

С Химушиным вместе я сделал 18 вылетов. Но вскоре погиб он. Посмертно ему было присвоено звание Героя.

Когда Лёву нашего сбили, мы на самолётах написали "за Леву!". Мстили за него... И как летчик, и как человек он был очень уважаемый. Жалко его очень было.

- Вы боевые действия начали на Як-7. Что это за машина?

- По сравнению с Як-3 и даже Як-1 самолёт этот был тяжелый, на нем особо не покрутишься. Огневая мощь меня устраивала. А вот Як-3 - машина была исключительная, просто игрушка. Да, запас топлива был на нем небольшой, но позволял находиться в воздухе час-час и 15 минут, а если бомбардировщиков сопровождали на высоте, то и побольше. Кабина тоже была удобная.

- С какого вылета вы начали чувствовать себя в воздухе более-менее свободно и научились видеть всё, что происходит вокруг?

- Пожалуй, понимать, что происходит в воздухе, я стал после 15-20 боевых вылетов. Дело в том, что на первых вылетах явно не хватало внимания следить за обстановкой. Тут остаётся одно: держаться за ведущим. Он принимает решение, а ты должен не оторваться от него. Состояние очень напряженное - это же война, знаешь, что тут убивают. Летчик-истребитель должен видеть воздух.

Если недосмотрел - расплачивайся. Постепенно втягиваешься, но, в любом случае, сколько бы потом ни летали, напряженность присутствует. Это не мандраж, а собранность и готовность к бою.

В боях на Курской дуге мы, в основном, занимались сопровождением штурмовиков. Потери они несли очень большие. Сколько же их лежало по трассе от Курска до Белгорода! Нам за потерю "Ила" от истребителей противника боевой вылет не засчитывался. Так что наша задача - сохранить "Илы". Для этого нужно было никуда не отвлекаться, только смотреть, чтобы их не тронули. Обычно "Илы" ходили восьмерками. Для их прикрытия выделяли не меньше звена или шестерки истребителей.

До цели штурмовики шли на высоте 1000-1200 метров. Если мы сопровождаем их звеном, то две пары идут по бокам строя, а если нас шестерка, то еще пара идет чуть сзади-сверху. Скорость мы держали примерно 450 километров в час за счет маневра по высоте и направлению. Немцы на встречном курсе к "Илам" не подойдут, поэтому основное внимание уделяли задней полусфере. В тот период как раз немцы начали применять атаки строя штурмовиков сзади-снизу. Они пикировали, набирая скорость, позади строя "Илов", подходили к ним на бреющем и били в брюхо. Крутиться приходилось очень много. Отбил атаку и тут же возвращаешься на свое место. Если у немцев атака не получилась, они тут же уходили на солнце или в облака, после чего обязательно старались атаковать еще раз, но, скорее всего, уже сверху - по ведущему группы "илов". Когда "Илы" подошли к цели, встали в круг, мы тоже метров на 400-600 над ними, примерно в таком же круге. Смотрим, чтобы их не атаквали при выходе из пикирования. Очень нужно быть внимательным и при сборе группы: немцы иногда пытались атаковать именно в этот момент.

Более того, если какой-то "Ил" был подбит и отставал от остальных, то он всё равно мог рассчитывать на нашу защиту. Мы всегда прикрывали основную группу и последнего. Как результат, я не помню, чтобы в нашем полку когда-то не засчитали боевой вылет из-за потери "Илов".

- *Какие характеристики истребителя были наиболее важны в ту войну?*

- В первую очередь, скорость, маневренность. Вот Як-3 был маневренный, но сказать, что он сильно скоростной был, нельзя. Скорость хорошая у него была, за 600, но не более того.

Если говорить вообще о "Яках", то управление шагом винта и двигателем в бою не отвлекало от пилотирования. Все это отработывалось до автоматизма. Кабина "Яков", конечно, не совсем была доработана. Летом в ней было жарковато, зимой холодновато. Зимы-то какие раньше были! А в бою на "Яке" жарко, конечно. Ведь мотор водяного охлаждения под тебя дышит. Поэтому мы подшлемники носили, чтобы голова не особо мокрая была.

- *Какие были взаимоотношения с механиками?*

- Надо сказать, что к техническому составу мы относились уважительно, начиная от простого моториста и кончая Кимом, инженером полка. Все знали, что их труд обеспечивает полеты. Один летчик - а на него работают десять человек.

У меня только однажды был отказ матчасти - прогорел цилиндр двигателя. Я успел посадить самолет на аэродром. Бывали и отказы оружия, но нечасто.



Истребитель Як-9У. Николай Беспалов слева

- Расскажите один боевой день от начала и до конца.

- В полку ежедневно выделялась дежурная эскадрилья, которая держала в готовности номер один (летчики в кабине) - дежурное звено. Это звено должно было по сигналу с КП полка, по ракете, взлететь, получить задачу по радио и лететь на ее выполнение. Остальные самолёты, которые не относились к дежурной эскадрилье, вылетали по плану. План этот присылали из вышестоящих инстанций: из дивизии, из корпуса. За день обычно 2-3 вылета получалось. Одна эскадрилья отлетала - заправляется, вторая моментально в воздух - и так в течение всего дня, но не то чтобы до самых сумерек. Летом в 21 час возвращались, а зимой, вообще, в 18:00 был отбой. Дежурное же звено стояло в готовности дотемна, а иногда и ночью приходилось дежурить.

После полетов летный состав везли на машине на место жительства, обычно в близлежащую деревню, а техсостав жил прямо на аэродроме.

Жили мы поэскадрильно. На дежурство вставали до рассвета, в темноте. Шли в столовую, там первый завтрак: пончики, кофе. После этого в машину - и на аэродром. Если объявлялась готовность номер один, то все рассаживались по самолетам, а если вторая, то около самолётов были. В 10 часов нам привозили второй завтрак. Поешь и дальше дежуришь.

Обед тоже на аэродром возили. А ужин мы принимали уже в столовой. Там тем летчикам, что летали в этот день, выдавалось по 100 грамм, а нелетавшим ничего не давали. Но из-за этого никто не переживал. Помню, даже когда мы в командировке в Саратове сидели, то возьмем бутылочку на четверых - и пошли на танцы. Там девчата были, оружейницы. Многие из наших на них поженились.

Вот так мы и жили. В нелетную погоду и когда просто свободное время было, старались отдохнуть по-человечески. В карты не играли, а вот танцевать - танцевали. Ещё наши ребята в Польше ходили с карабинами на охоту. Я-то сам был не большой любитель, а ребята ходили на кабанов, приносили зайцев. Их в столовой на ужин жарили.

Кроме того, у нас в полку была очень хорошая самодеятельность. Участвовали в ней все службы. Помню, что смеялись мы до упаду. Конечно, не только своя самодеятельность была, приезжали к нам в полк и концертные бригады.

- *Что Вам запомнилось как самый страшный эпизод войны?*

- 22 февраля 1945-го сели мы в Германии на знаменитом аэродроме Шпратау. И там командир полка Михаил Васильевич Кузнецов (впоследствии дважды Герой Советского Союза) собрал шестёрку, чтобы "поохотиться", "пошакалить", как мы говорили. У нас был боевой командир, летающий. Есть командиры, которые руководят, а этот - летающий. Если начиналась операция, первым вылетал командир полка, Михаил Васильевич Кузнецов, с четверочкой. Первый вылет, посмотреть, что и как. Он летал очень часто. У него было 32 сбитых самолета! Себе в пару он взял Лешу Пенизя, да ещё наше звено: Забырин, Звонарев Костя, Симакин и я.

Взлетели мы, вышли на линию фронта, и вдруг наземная рация передает Кузнецову: "Идет 20 самолётов "Фокке-Вульф-190" бомбить переправу". А тогда же, как раз была Берлинская операция, командующим фронтом был Конев.

Сцепились мы с этой группой, разогнали их, семь сбили. Как происходил сам бой? Так не расскажешь, это надо там участвовать. Мы шли выше и встретили их перед линией фронта. Заметив нас, они сразу бомбы сбросили на свою территорию. И начался бой. Ох, как мы тогда крутились-вертелись! Получилось, что "фоккер" как раз передо мной делал разворот - он мне брюхо подставил - мишень! Может быть, немец не сообразил, что делает, там же такая свалка была, что всё перед глазами крутилось. Я как дал по нему! Вот это мой единственный лично сбитый. Конечно, я не видел, как он падает, - там не до того было. Когда прилетели, у командира была огромная дырка в хвосте, у меня в плоскости дырка. Такой бой не забудешь. Мы тогда сели, доложили обо всём, обменялись мнениями, приходим на КП. А там нас уже поздравляют. Недоумеваем: "С чем?" - "С Орденом Красного Знамени". Вот, какая была оперативность командующего фронтом. Нам сразу всем ордена дали за тот бой. Но напряжение там было громадное, их же двадцать, нас шесть. Командиру вообще удивительно повезло, что у него оказалось не пробито рулевое управление. Мы тогда, как сели, все мокрые были. Более напряжённого дня у меня не было за всю войну.