



БУТОРИН Николай Дмитриевич. Воевал на Пе-2



Воевал на пикирующем бомбардировщике Пе-2. Во время Великой Отечественной войны выполнил 165 боевых вылетов. Награжден двумя орденами Красного знамени, орденами Красной звезды и Отечественной войны II степени. После войны служил в ВВС СССР. Уволился в запас в звании подполковника, возглавлял совет ветеранов 6-го гвардейского авиационного корпуса.

Сам я из маленькой деревни на Урале. Родился в 1919 году. Когда мне было шесть лет, отец послал меня в школу, с тем чтобы, отучившись пару лет и овладев основами грамоты, я начал ему помогать, более не отвлекаясь на учебу. Он считал, что этого достаточно. Семья была бедная, одет я был плохо и вскоре заболел тяжелым воспалением легких. Только через два года после болезни я пошел в школу. Закончил пять классов сельской школы.

Работал учетчиком в МТС. Потом все же решил учиться дальше. Вместо восьмого класса в 1937 году поехал поступать в кооперативный техникум в Сарапул. Закончил один курс. Понял, что мне надо дальше учиться, стал готовиться на исторический факультет Казанского университета.

И тут меня вызывают в горком комсомола. Со мной разговаривал инструктор: «Мы тебя рекомендуем в аэроклуб учиться на летчика». - «Не пойду». - «Как?» - он испугался. Всем, кому он предлагал, шли с радостью. А я - нет. - «Я отличник, получаю повышенную стипендию, но мне ее хватает только на неделю. В свободное время я хожу на погрузочно-разгрузочные работы на пристань. Зарабатываю. А если в аэроклубе буду учиться, то подрабатывать я уже не смогу. «Тогда мы поставим вопрос о твоем пребывании в техникуме». - «Вот с этого вам и надо было начинать». Так я попал в аэроклуб.

В то время обучение было без отрыва от производства, так что я учился в техникуме и аэроклубе одновременно. После сдачи экзаменов в аэроклубе мне дали предписание в трехдневный срок явиться в военкомат. Я думаю: «Плевал я на предписание, окончу техникум и пойду в университет».

Но шел 1939 год, немцы оккупировали Польшу, ожидали, что они могут пойти на нас. Началась частичная мобилизация. Осенью началась финская война. Мне даже не дали окончить техникум, а призвали, направив в Свердловск, в кабельно-шестовую роту.

Собирались отправить на войну, но она быстро закончилась. Все начали рапорта писать: тракторист - прошу отправить меня в танковые войска, я - прошу отправить меня в авиацию, потому что я летчик.

Через неделю я уже был курсантом Свердловской авиационной школы. В 1940 году я прошел программу Р-5 и был переведен в Тамбовскую летную школу, учиться на СБ. Окончил программу к июню 1941 года. Нас не выпустили, поскольку был избыток летного состава, а отправили в Среднюю Азию, в Джизак.

В конце лета 1942 года из Энгельсского училища приехал «купец», старший лейтенант. По летным книжкам из двух тысяч мальчишек он выбрал шестьдесят семь человек, в том числе и меня. Так я попал в училище. Первый полет на Пе-2 я выполнил 6 ноября 1942 года. Пройдя программу, весной 1943 года меня выпустили в звании младший лейтенант. Суммарный налет у меня был часов примерно сто.

В ЗАПе в Йошкар-Оле нам, молодому пополнению, дали самолеты, техников, штурманов, стрелков, то есть экипаж. Полетали в зону, строем, на бомбометание с горизонтального полета. И девяткой перелетели на Воронежский фронт, где вошли в состав 81-го гвардейского бомбардировочного полка, став его третьей эскадрильей. 5 июля я совершил свой первый боевой вылет.

За время Курской битвы я сделал сорок три боевых вылета больше всех в полку, поскольку летал запасным с разными эскадрильями.

- *Большие были потери в полку?*

- Потери на Курской дуге в полку были, но незначительные, но за те два года, что я воевал, полк трижды обновлялся. Вскоре после Курской дуги я был назначен командиром звена. Помню, я вел звено, загорелся мой правый ведомый. Стрелок-радист выскочил кверху и рано раскрыл парашют и зацепился за хвостовой оперение. Самолет горит, падает, а он висит, ничего не может сделать. Летчик и штурман выскочили, в плен попали, в полк они не пришли...



Вооружение бомбардировщиков Пе-2

- Как выполнялось пикирование и каково соотношение вылетов на бомбометание с пикирования и с горизонтального полета?

- Бомбометание с пикирования применялось по точечным целям. Если, например, надо бомбить железнодорожную станцию, где стоят эшелоны, зачем пикировать? Мы лучше девяткой накроем всю станцию «сотками» с горизонтального полета. Тем не менее, учиться бомбометанию с пикирования мы начали после Курской дуги. Это элементарно, ничего сложного в нем нет. В таких вылетах брали бомбы только на внешней подвеске. Обычно четыре 250-килограммовые бомбы. С «пятисотками» я никогда не летал. Ввод в пикирование обычно производился с трех тысяч метров. Нам говорили, что штурман должен дать команду на пикирование - хлопнуть летчика по плечу. Но я никогда этого не ждал. Когда штурман вывел на цель, дал курс, скорость и ветер, я уже сам слежу за целью, ввожу в пикирование, сразу в прицел ловлю цель. Поймал, сброс и вывод на полутора тысячах. Сразу после сброса бомб включался автомат, ну и сам ему помогаешь. Запомнился вылет на автодорожный мост через Буг в середине июля 1944 года. Полбин из состава своего корпуса отобрал двадцать четыре экипажа и лично повел нас на цель. Перед целью на высоте 3000 метров мы должны были вытянуться в правый пеленг и с пикирования атаковать мост. Первый самолет выходил с левым разворотом и заходил в хвост последнему, замыкая круг. У каждого было подвешено по четыре бомбы. Полбин сказал: «Будем сто раз пикировать. Кто-нибудь да попадет». В этом вылете я замыкал строй. Так получилось, что двадцать четыре экипажа промазали, а я попал - разбил мост. После этого Полбин приказал самостоятельно выбирать цели для атаки, а их было много - немцы отступали и скопились у переправы. Чаще всего пикирование выполняли девяткой. Но, конечно, из моих 161 вылета большая часть была сделана на бомбометание с горизонтального полета.