



Кабаков Иван Иванович. Воевал на Пе-2



Воевал на пикирующем бомбардировщике Пе-2 в составе ВВС Краснознаменного Балтийского флота. Демобилизован из ВВС в звании майора. С 1952 по 1982 год – на летной работе в Краснодаре. В январе 2019 г. награжден памятной медалью в честь юбилея полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады.

Я родился на Ставропольщине в селе Сергеевка Александровского района в 1922 году. В четыре года остался сиротой и воспитывался в детском доме, находившемся в селе Благодарное. Лет в пять меня взял в приемыши крестьянин, у которого было свое хозяйство: корова, лошадь, куры. Он посылал меня в ночное и, помню, порол за то, что я не хотел молиться. Но характер у меня уже тогда был сильный, и я, не смотря на побои, продолжал отказываться от молитвы. Вскоре, поняв, что я ему не родной, убежал от него в школу, а там попросил отправить меня обратно в детдом к своим друзьям-товарищам. Конечно, жизнь и там была не сахар - после революции особо не зашикуешь, ели что найдем, макуха (жмых) считался деликатесом! Помню, на чердаке ребята в поисках еды нашли коровью шкуру. Она же несъедобная, но мы ее отварили, потом резали на ленточки и каждому давали. Проглотить ее было невозможно - сидели, высасывали из нее жиринки.

Окончив семь классов, решил пойти в кавалерийское училище, но тут к нам в детдом пришел летчик. Мы на него смотрели как на инопланетянина! Я тут же переменял свое решение и захотел пойти учиться на летчика, но как реализовать свою мечту пока было не понятно.

После детдома меня определили в Ставрополь в артель "Фотоработник". Поскольку я был еще несовершеннолетним, эта артель должна была меня научить профессии и соответственно взять на содержание. В 1938 году в городе открылся аэроклуб. Набирали в него по объявлению в газете. Что такое аэроклуб, понятия я не имел, но решил пойти, узнать. Пришел. Мне сразу говорят: "Давай, проходи медкомиссию". Прошел медкомиссию, а что дальше делать, не знаю. Так и ушел. Потом меня вызывают: "Почему ты не являешься на занятия? Мы тебя зачислили в аэроклуб, учиться на летчика". Вот так я начал учиться. Поначалу в аэроклубе самолета не было. Мы изучали теорию и матчасть по схемам. А потом один самолетик У-2 нам доставили. Естественно, что обучение шло в ущерб моей работе (я занимался в основном позитивной ретушью). Директор артели начала меня укорять: "Мы должны тебя кормить,

обеспечивать жильем, а ты не работаешь". Я сказал: "Все ясно, но для меня сейчас важнее освоение летного дела". Ушел из этой артели. Питался базаром, а, проще говоря, воровал.

Жил на вокзале. Обносился, обуви нет. В первый самостоятельный полет на У-2 вылетал босиком. Начальник аэроклуба говорит: "В истории авиации такого еще не было! Как ты будешь летать?" Но старые инструктора, подумав, выпустили меня. Я взлетел и запел. Наконец я свободная птица! Какая была радость! Я сам лечу! Без "попки"-инструктора! Сделал полет. Доложил. Меня спрашивают: "Почему ты босиком?" Вкратце рассказал, что из детдома, находился при артели "Фотоработник", что меня фактически прогнали. Через некоторое время директор артели меня нашла: "Работай, сколько можешь, только не убегай". Видимо получила втык по партийной линии. Инструктора в складчину купили мне пальто и сапоги - стал выглядеть прилично. Окончил аэроклуб в 1939 году. Экзамены у нас принимали инструктора из Ейска. Все экзаменационные перипетии прошел - свободный, вольготно гуляю.

Вдруг встречается начальник аэроклуба Понамарев: "Срочно иди в военкомат, бери документы и в Ейск!" Приехал в военно-морское авиационное училище имени Сталина, экспромтом сдал экзамены. На мандатной комиссии меня спросили, в какой род авиации я бы хотел попасть. А я об авиации имел самое поверхностное представление. Только из разговоров с курсантами училища узнал, что есть истребительная, бомбардировочная. Я попросился в бомбардировочную авиацию. Они посмотрели на меня, а я же роста не большого, меня и потом в полку "маленький Чкалов" называли: "Ты же из-под стола еле-еле выглядываешь? Тяжело тебе будет". - "Освою самолет, на трудности жаловаться не буду". - "Если будет тяжело, тогда переведем в истребительную авиацию".

Окончил училище на СБ в мае 1941-го. Немного задержался, ожидая назначения, а тут война. Мы, юнцы, стали проситься на фронт, и вскоре я получил назначение в 40-й БАП ВВС ЧФ. Полк базировался в Джанкое. Матчасти фактически не было.

В июле нас, безлошадных молодчиков, направили в 1 ЗАП в город Саранск. Туда же прибыл на переучивание и пополнение 73 БАП ВВС КБФ, командовал которым Герой Советского Союза Анатолий Крохалев. Полк понес большие потери, и летного состава в нем было дай бог одна эскадрилья. Меня зачислили в 3-ю эскадрилью этого полка.

Закончив переучивание в январе 1942 года полк, наземным путем поехал в Иркутск на завод, получать новые самолеты. К этому времени самостоятельный налет на "пешке" у меня был порядка пяти часов. Получили 32 самолета. Командиру полка вручили именной самолет, собранный на деньги МОПР (международная организация помощи революционерам). Маршрут от Иркутска до Ленинграда по полетному времени был в несколько раз длиннее, чем мой общий налет на этом типе самолетов! До Казани летели по "компасу Кагановича" - вдоль железной дороги.

... добрались до Ленинграда. Тут же дали самолет и на боевой вылет. Летели бомбить военно-морскую базу у города Хельсинки. Я в Ейске над морем летал, но что такое Азовское море - болото! А тут Балтика! Высота три тысячи метров, а кажется, что оно прямо под тобой. Я ничего не понял в этом вылете. Ни зениток, ни вражеских кораблей не заметил. Потом вылеты пошли своим чередом.

К августу месяцу от полка осталось четыре машины. 11 августа полку была поставлена задача помочь наземным войскам прорвать немецкую оборону в районе Синявинских болот. Для этого оставшиеся самолеты должны были взять по десять "соток", встать в круг на высоте 1000

метров и сбрасывать по одной бомбе за заход. Делалось это с целью отвлечения зенитных средств от групп штурмовиков, которые так же должны были нанести удар. Сразу после взлета у одной из машин забарахлил мотор и она вернулась. Полетели втроем. Прикрывали нас десять "Харрикейнов" из 3-его ГИАП. На седьмом заходе нас атаковали истребители. Двоих они сбили. Ранили стрелка-радиста. Один снаряд попал в двигатель - палка встала, второй снес всю носовую часть, так что ноги с педалями почти на улице оказались. Сажу как в аэродинамической трубе. И ведь как на грех очки не взял - думал, летим недалеко, всего восемьдесят километров. Слезы текут, почти ничего не вижу. Вся электрика отказала, на приборной доске только компас и указатель скорости работают. Подошел к аэродрому на высоте метров семь и тут же плюхнулся прямо с бомбами, не выпуская шасси. Сразу после вылета получил разнос от командира полка за не сброшенные бомбы. А как их сбросишь? Высоты-то не было! Кстати, самолет после этого вылета восстановили.



Пикирующие бомбардировщики Пе-2

Как выполнялось пикирование? Тут много нюансов. Поначалу пикировали одиночными самолетами, растягиваясь гуськом. В ходе войны стали пикировать сначала звеном, а потом и поэскадрильно. Ввод в пикирование осуществлялся по команде штурмана, не доходя 37 градусов до цели. Тут много зависит от летчика, скорости его реакции, темпа ввода в пикирование. Один может энергично, добавив газу, другой - замедленно. Штурман должен учесть эту особенность и дать команду на градус раньше или позже. Ввел самолет в пикирование. Поначалу мы старались цель загнать в коллиматорный прицел, стоявший перед летчиком. Потом от этого отказались. Штурман рассчитывает поправку на ветер, ты оставляешь цель сбоку так, что самолет на нее сносит. Угол пикирования держали 70-80 градусов. По описанию Пе-2 мог выйти из пикирования в 93 градуса, но конечно мы до такого не доводили.

Сброс осуществлял штурман и тут же хлопал меня по плечу, чтобы я выводил. Перегрузки конечно значительные. На приборной панели были две лампочки: зеленая и красная. Красная загоралась при перегрузке выше шести крат. Но, тренированный летчик выдерживал такие перегрузки спокойно. У меня был такой случай. Пошли на пикирование, и вдруг откуда-то

вылетает разводной ключ и летит передо мной! Думаю: "Он же при выводе обратно полетит!" Хватаю его рукой и штурману отдаю, а сам продолжаю пикировать.

Все бомбы сбрасывали в одном заходе, если не ставилась иная задача.

В январе 1943 принимали участие в прорыве блокады Ленинграда. Нам дали цель - здание 8-й ГЭС, стоявшее на самом берегу Невы. Причем сказали, что ни одна бомба не должна попасть на лед, поскольку по нему будут переправляться войска. Я сделал четыре вылета практически с предельной нагрузкой - двумя 500 килограммовыми бомбами. Вскоре мне присвоили звание младшего лейтенанта и наградили вторым орденом Боевого Красного Знамени.

- Из немецких истребителей, какой наиболее опасным считался?

- Фоккер в 42-43 еще редко попадался. Сталкиваться приходилось в основном с "мессерами". Нам выделали истребительное сопровождение, но поначалу это были И-16 и "чайка". У них скорость 300, а у нас 360. Так они нам кричат: "Не бросайте нас!". Разве это защита?!

- Чем занимались в свободное время?

- Девушками. Война войной, а любовь любовью, это естественная природная потребность, хочется отвлечься. В полку были оружейницы, метеослужба, официантки. Ходили в клуб на танцы. Молодость есть молодость ни голод, ни потери не мешали. Я ведь шесть "туров" пережил. Весь личный состав перебьют, в кубрике все кровати убраны и я один. Какой тут сон? Лежишь и думаешь: "Ведь придет и твоя очередь..." На этой почве потерял аппетит. Обратился к полковому врачу. Он выписал мне порошки - не помогает. Перед самым заданием к самолету приносили бутерброды и кофе, а я есть не могу. Официантка плачет: "Ты же упадешь!" Тогда врач мне выписал стакан вина и порошок шиповника. После этого аппетит появился.

Привыкнуть к потерям невозможно, но смерть, как чужую, так и возможную свою я со временем перестал воспринимать болезненно. Получаем задание, дается общая обстановка и возможное противодействие противника. Сидит личный состав, и я вижу, как люди переживают, а я почему-то всегда был спокоен.

Весной 1943 года наша шестерка вывела из строя Нарвский мост, но примерно через месяц немцы его восстановили. В начале июня пришел приказ освоить полеты на Пе-2 ночью. На нем и днем не так-то просто летать, а тут ночью. Тренировались я два комэска и командир полка Курочкин. Так четверкой в ночь с 18 на 19 июня мы и полетели. Это был мой 76-й боевой вылет. Комполка еще сказал: "Слетаем и буду представлять тебя на Героя". Отбомбились с горизонтального полета. На отходе от цели мой самолет был подбит. Шел сколько мог на одном двигателе - посадочные щитки выпущены на пять градусов, скорость в пределах 300 километров в час. Меньше нельзя - упадешь.

Дотянуть до линии фронта не получилось. Пришлось садиться на лес примерно в трех километрах от нее. Я экипажу сказал, что кто желает, может прыгать. Все отказались. При посадке Бориса Куликова, который не был пристегнут, выбросило из кабины, и он сразу погиб. Я ударился головой о приборную доску и потерял сознание. Стрелок-радист Николай Смирнов вылез и ходил возле самолета. Видимо решил, что я погиб. Когда пришел в себя, увидел, что самолет горит. Быстро расстегнул привязные ремни, снял парашют, выскочил из кабины. Только отошли метров на сто, как самолет взорвался.

Пошли. Вскоре за нашими спинами послышался лай собак. У Николая наган, у меня ТТ. Залегли в кустах. Несколько раз рядом с нами проходили немецкие солдаты, но нас не

обнаружили. Но, в конце концов, собаки навели немцев на нас. Их было человек пятнадцать, но мы решили принять бой. Они стали бросать гранаты и меня ранило в левое предплечье. Расстреляли все патроны, при этом убив двоих и ранив трех человек. Решили сдаться. Вышли. Вдруг один из немцев открыл огонь из автомата мне по ногам. Может, мы его друга убили, а может из-за того, что я был одет в черную морскую форму. Четыре пули прошли на вылет, не задев кость, а пятая застряла в ступне. Я упал.

Привезли в госпиталь. Положили на пол в прихожей. Пуля, что осталась в левой ступне печет, жжет. Кручусь, крою матом немчуру. Подошла русская сестра, работавшая в этом госпитале: "Сынок ты не ругайся, а то убьют". Немецкие врачи в первую очередь оказали своим раненым помощь, а потом уже взяли на операционный стол меня.

Когда раны начали подживать, меня перевели в лагерь в Красногвардейске. Оттуда в Псков. Потом Рига, лагерь Люфтваффе в Лодзи. В последнем лагере я пробыл довольно долго, наверное, до середины 1944 года. Хотя лечение, как такого, я не получал, но был молод, раны заживали быстро, и к концу 1943 года я уже начал ходить.

В 1944 году нас перевезли в Нюрнберг. По дороге один из пленных сбежал. Немцы построили нас и расстреляли каждого десятого. Из Нюрнберга повезли нас в Судецкую область город Комутау, ныне город Хомутов. Лагерь был маленький, всего на двести пятьдесят человек. Охраняли чехи. Они относились к нам по-доброму, да и понимали, что войне скоро конец.

За день до освобождения прошли отступающие немецкие части. Конвоиры нам сказали, чтобы мы не высовывались. А 8 мая ворота лагеря открыл младший лейтенант, сибиряк. Какая же была радость! Пришла наша новая жизнь. Он говорит: "Идите в город, там уже наша власть, переоденьтесь, но не наедайтесь, а то можете умереть". Пошли в магазин, выбирали себе костюм. В подвалах колбасы, сосиски.

На следующий день, раздобыв повозки и лошадей, мы двинулись вслед за дивизией, которая нас освободила. Местные жители встречали нас по-человечески, с хлебом и солью. В один из дней на построении командир дивизии заметил нас, одетых в гражданское: "Это что за войско?" - "Мы бывшие военнопленные" - "Возвращайтесь обратно, там с вами разберутся". Через пару дней вернулись в Хомутово. В лагере уже действовала советская комендатура. Нас, несколько человек летчиков, отправили в дивизию Покрышкина. В штабе дивизии отобрали "своих", а остальным, разбив на пятерки, выдали документы до станции Алкино. Через Варшаву добрались до Москвы.

Через месяц поехали в Башкирию. Нас за колючую проволоку, запретили свидания и переписку. В лагере в основном сидели власовцы, поэтому отношение к нам было такое же, как и к ним - изменники, предатели Родины. Как же было обидно! Случались и самоубийства. В такой обстановке легко потерять веру. Настроение ужасное, гнетет неопределенность и неизвестность, сколько мы тут просидим. Я говорю: "Давайте, писать Сталину". Пишем, а поскольку переписка запрещена, то письма бросали по дороге с работы. Видимо, нашлись добрые люди, переправили по назначению. Наконец началась собственно проверка. Меня вызвали первым. Я рассказал свою судьбу, в какой части служил, при каких обстоятельствах попал в плен, в каких лагерях находился, кто может подтвердить мои показания. Ну, конечно, спросили: "А почему ты не застрелился?" - "Если это требуется, давайте пистолет, сейчас застрелюсь". - "Ну зачем так сразу:" - "Я на что-то надеялся, на судьбу. А сейчас вы мне такие дикие вопросы задаете!"

В августе проверка закончилась. Поскольку я ничем не запятнал себя, то мне разрешили вернуться служить в свой полк. Приехал в Москву в Управление морской авиации. Там меня переодели, вернули погоны лейтенантика, ордена. Приехал в свой 12-й Гвардейский полк. Командовал им тогда полковник Усенко, который в 1943-ем пришел лейтенантом. Курочкин командовал дивизией. Я пришел к нему, доложился. Он говорит: "Сынок, живой! Мы знали, что ты в плену, но ходили слухи, что ты немцев на Пе-2 летать обучаешь" - "Если бы они мне доверили, я бы уже давно улетел". Дали мне отдохнуть. Прошел медицинскую комиссию. Восстановил летные навыки и был назначен командиром звена, хотя, когда меня сбили, уже был замкомэска.

В начале мая 1948 года приходит посыльный из штаба дивизии: "Срочно явиться в штаб". А там приказ на демобилизацию. Я к майору особняку: "В чем дело?" - "Если бы на тебе хоть одно пятно было, я бы тебе житья не дал. Сейчас идет сокращение армии и в первую очередь за счет бывших военнопленных. Ну, дорос бы ты до командира эскадрильи, дальше бы тебе роста не было". - "Мне бы долетать еще бы полгода, чтобы военную пенсию получать. У меня семья, дочь". - "Нет!".

Поехал в Главное управление ГВФ, а там в очереди годами стоят - идет массовая демобилизация. Правдами и не правдами я попал на прием к начальнику отдела кадров, а оттуда в Казахстан летчиком По-2. Так и летал сначала на По-2, потом на Ан-2, а потом командиром корабля Ан-24. За сорок три года в авиации налетал 22 тысячи часов.