



КАЛИНИЧЕНКО Андрей Филиппович. Воевал на Пе-2



Воевал на пикирующем бомбардировщике Пе-2. В составе 73-го бомбардировочного авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота выполнил 55 боевых вылетов. После войны – на военной службе. Вышел в запас в звании полковник. Автор мемуаров «В небе Балтики».

Родился я на Украине под Харьковом. В 1940 году окончил десятилетку и, как и многие в то время, пошел в военкомат, чтобы меня послали в военное училище, - я хотел в танковое, но попал в Ейское авиационное. Вот так я стал летчиком. Училище мне очень понравилось: помещения в училище хорошие, на стенах картины висели, кормили вкусно и обильно, одевали, строгое расписание занятий, командиры замечательные...

Только закончили программу, и началась война.

Через месяц или полтора пришел приказ эвакуироваться на восток. Посадили нас в эшелоны, и поехали. Блуждали мы долго - видимо, не знали, куда нас приткнуть. Часть эшелонов пошла в Среднюю Азию, а нас на Волгу, в район Куйбышева, Безенчук. Высадили на чистое поле. До зимы обустроивались - строили землянки для личного состава, классы, столовую. Очень плохо было с питанием. Жили практически на подножном корму, ходили по деревням, собирались: то найдем поле с картошкой, выкопаем, наварим, то осенью арбузов с поля утащим. К весне из курса в 120 человек отобрали двенадцать курсантов для ускоренного обучения и отправки на фронт. Я попал во вторую или третью такую группу. Нас кормили лучше остальных в отдельной комнате. Тут уже жить стало немножко легче.

На СБ начали летать только в 1942 году. За лето прошли программу, но поскольку на фронте их почти не осталось, стали переучиваться на Пе-2.

К маю 1943 года на «пешке» я налетал часов двадцать, а общий налет приближался к ста часам. Выпустили нас в звании младший лейтенант. Экипажи формировались там же, в Безенчуке.

Сформированным экипажам дали несколько полетов по маршруту, на пикирование. Но я тебе скажу, подготовлены мы в училище были очень слабо. Три или пять полетов с экипажем по маршруту, один раз на пикирование - слетанности никакой. А если со штурманом слетанности не

будет, то бомбометание будет не точное. Ведь он делает все расчеты, дает команду на ввод в пикирование...

На Балтику было направлено шесть экипажей, остальные уехали на Черное море.

Когда мы прибыли на фронт, командир эскадрильи Герой Советского Союза Раков Василий Иванович, получивший это звание еще на финской, проверил у нас технику пилотирования. Надо сказать, что мы, салаги, плохо летали. Поэтому нас перевели на тыловой аэродром Богословы, где дали дней десять на отработку слетанности, бомбометания, изучение района боевых действий. Только после этого нас ввели в боевой состав полка.



Пикирующие бомбардировщики Пе-2

Первые боевые вылеты мы совершали по артиллерийским батареям противника. Располагались они не далеко и были прикрыты не так сильно, как мосты или порты. Нам давали возможность втянуться в боевую работу. Первый вылет я сделал в конце июня 1943 года. Вылетали эскадрильей. Взлетели, построились, набрали высоту, и через двенадцать минут мы над целью. Присматриваюсь к земле. Где же там батарея?! Ничего не вижу, хотя перед вылетом изучал и карты, и фотоснимки... За эти годы местность, где стояли немецкие батареи, превратилась в лунный ландшафт - одни воронки. Перестроились в цепочку (пикировать звеньями и эскадрильей мы начали позже). Поскольку я шел ведомым, я решил, что сделаю так же, как будет делать ведущий. Выпустил тормозные решетки. Чуть-чуть запоздал с вводом машины в пикирование, и угол получился почти восемьдесят градусов. Батарею я так и не увидел - видел только разрывы бомб впереди идущего самолета. В центр этих разрывов положил и свои. Машину вывел на тысячу метров ниже положенной высоты. Еле догнал группу.

На аэродроме меня поздравили, как было положено, с первым боевым вылетом, но скомкан он был донельзя. Помню, лег спать и все думал: «Что же такое?! Почему я ничего не видел?!» Спрашиваю своего друга: «А ты что-нибудь видел?» - «Ничего я не видел. Смотрю, командир пикирует, я за ним. Смотрю, у него бомбы отделились - я тоже кнопку нажал».

Запомнился вылет на нарвский железнодорожный мост. Полк получил это не срочное, но ответственное задание. Нам дали несколько дней на подготовку. Разработали план вылета. Сделали несколько тренировочных полетов на полигон. Отработали строй, заход на цель, отход от цели. В таких вылетах обязательно давали надежное истребительное прикрытие. Потому что, если вокруг тебя снуют немецкие истребители, у экипажа мандраж, самолеты маневрируют, ты не столько прицеливаешься, сколько думаешь, как бы сбросить и ноги унести. А тут спокойно зашли на цель и так хорошо попали, что 21 день по нему не ходили поезда.

- *Машины каких заводов были в полку?*

- Пе-2 делали в Иркутске и Казани. Иркутские были лучше, легче в управлении, хорошо слушались рулей. Но выбирать не приходилось какую дадут, на той и полетишь.

- *Сколько вылетов прошло, прежде чем Вы начали «видеть землю», поняли, что овладели самолетом?*

- По количеству трудно сказать. Сначала один вылет сделаешь, а потом пять дней нет погоды. Сидишь. Навык неустойчивый, он уходит. Перед Синявинской операцией я уже вылетов пять-семь сделал, а сказать, что многому научился, нельзя. А когда началась эта операция, мы постоянно летали. Тут я уже освоился. У нас так считалось: если на первом вылете не сбили, жди третьего, на нем могут скосить. Если на третьем ты цел - седьмой вылет. Если и тут остался жив - пролетаешь всю войну. Это шутка, конечно. Полк переформировывался каждые полгода. Так что через шесть месяцев я уже считался ветераном.

- *Сколько бомб брали?*

- Если мы бомбим с пикирования, то использовали только внешнюю подвеску. Брали две бомбы по 250 килограмм и две «сотки». А если погоды нет и бомбим с горизонтального полета, то использовали внутреннюю подвеску. Туда только «сотки» влезали, а сколько, я уже не помню. Точно могу сказать, что 1000 килограмм не брали.

- *Каковы функции штурмана во время полета?*

- До пересечения линии фронта он делает расчеты, вносит в прицел необходимые поправки. Как только линию фронта пересекли, он сидеть не будет, он стоит за пулеметом. Даже если я в пикирование ввожу самолет, он стоит и назад смотрит.

Вот если я один лечу, то тогда он командует, прицеливается, дает команду на ввод в пикирование: «Пошел!» А если группой идем, то я пикирую за командиром и штурман никаких команд мне не дает. Сам веду цель по центральной линии остекления пола кабины, а если есть боковой ветер, то штурман меня предупредит, и я самолет подверну на угол сноса, и ветер его вынесет прямо на цель. Я мог сбросить бомбы самостоятельно, но только аварийно - мне не дотянуться до ЭСБРа.

В сентябре 1944 года мы летали бомбить немецкие корабли в Либаве. Полк сделал, по моему, девять вылетов и понес очень большие потери, поскольку, помимо портовых и корабельных зениток, рядом сидели немецкие истребители. Первый вылет в этот день мы сделали утром. Потеряли три самолета, но и сами потопили сразу три подводные лодки.

Второй вылет делали вечером. Для нанесения удара мы заходили с моря, чтобы выходить из пикирования в сторону линии фронта. Истребители нас встретили на выходе из пикирования. Начался такой бой! Я помню, девятка Ракова шла впереди. Я вел девятку, которая шла правее. Немцы почему-то начали атаки с одной стороны. Сбили моего правого ведомого. Следующая очередь по мне будет. Даю команду внутреннему ведомому Степану Сухину

перестроиться, а он не перестраивается. Треск пулеметов непрекращающийся. Штурман и стрелок-радист отбивают атаки одну за одной. Вдруг стрелок-радист перестал стрелять. Кричу: «Вася, почему молчишь?!» Ответа нет. Штурман стреляет. Маневрирую по его команде. Атака снизу - и у него прерывается пулеметная очередь. Спрашиваю: «Миша, почему не стреляешь?» А он бросил пулемет, лег и говорит: «Андрюха, готов я». Стрелок молчит, не стреляет. Штурман ранен, не стреляет. Следующая атака с другой стороны, уже бьют по мне. Ранили в ногу и в голову. Кровь потекла по лицу. В левом сапоге хлюпает, но чувствую себя нормально, продолжаю вести самолет. Штурмана периодически потрогаю, он открывает глаза, но не говорит. Выскочили на свою территорию в районе Шауляя. Смотрю, за самолетом Ракова тянется шлейф то ли дыма, то ли бензина. Подбили его. Раков передает по радио: «Иду на вынужденную». Я решил идти за ним, потому что надо спасти штурмана, а то, пока я до аэродрома долечу, он уже умрет. Сели на аэродром Шауляй. Вытащили стрелка-радиста Васю Романова. Он был мертв. Снаряд попал в голову, оторвал нижнюю челюсть и разворотил гортань. Пока мы стояли, выясняли, что делать, видим, через весь аэродром мчится автостартер. Раков распорядился нас, раненых, увезти в санчасть.

Пока нас везли в госпиталь, стемнело. Занесли нас с Мишей в какое-то помещение, пришел врач и сестра с фонарем «летучая мышь». Я чувствовал себя получше, поэтому попросил сначала прооперировать Мишу. Он был тяжело ранен в бок и уже не разговаривал. Сделали ему операцию, промыли, зашили. А потом на стол положили меня. Извлеченную из ноги крупнокалиберную пулю врач подарил мне на память. Примерно неделю мы пролежали в этом госпитале, а потом прилетел полковой доктор Тарасов и забрал нас в Ленинград, в военноморской госпиталь. Через месяц я уже ходил. Сначала с палочкой, а когда нога совсем зажила, разрешили летать.

- *Расскажите, как производилось бомбометание с пикирования.*

- Для бомбометания были стандартные таблицы для пикирования с разных высот и под разными углами. На боевой курс выходили на скорости 320 километров в час. Пикировали под углом в 50 или 60 градусов. В последнем случае бомбометание было поточнее. Бомбометание могло производиться с высот 3000, 2000 и 1500. Если цель защищена, то старались забраться повыше - на 3000 зенитные автоматы достают, но попасть сложно, а на 1500 по тебе все стреляют. На боевом курсе я выпускаю тормозные решетки. Добавляю газ, чтобы не падала скорость. Штурман включает ЭСБР. Он должен выставить количество сбрасываемых бомб.

Когда штурман дал команду, я ввожу в пикирование, ногами вправо, влево шурую, ловлю цель в прицел. Когда она в перекрестии, надо три секунды еще выдержать, чтобы самолет ровно шел, и можно нажимать на сброс.

Сбросил. Включается автомат пикирования. Если уже за землю цепляешься, то ему можно помочь штурвалом. Вывод осуществлялся на следующих высотах: если пикировали с 1500 700 метров, с 2000 - 1000 метров, а с 3000 1800 метров. Вышел из пикирования, тут же убираешь тормозные решетки. Ведущий на выходе подбирает моторы, а мы, ведомые, вылетаем на большой скорости. Так что группа собирается в течение нескольких минут. Выход на свою территорию иногда с принижением, а если истребителей нет, то на высоте полторы тысячи метров. Однажды возвращались над Финским заливом, нанесли удар по кораблям эскадрильей. Раков был ведущим. А он был такой азартный летчик! Вот он снижается, снижается, перешел на бреющий, и мы следом за ним. Правило было такое: на бреющем ведомые должны быть выше

ведущего, а на высоте или ниже, или на уровне его. Я смотрю, а самолет Ракова настолько идет низко, что за ним буруны на воде. Выскочили на остров Готланд, а тут уже и Кронштадт. Конечно, так лететь можно недолго - слишком большое напряжение.

- *Насколько точное бомбометание с «пешки»?*

- У нас на полигоне был круг диаметром двадцать метров. Если в него попал - хорошо. Но никогда ты в его центр не попадешь. Немножко, но бомба отклонится.

- *Что считалось боевым вылетом?*

- Если я получил от вышестоящего командования задание на боевой вылет и пересек линию фронта, то это боевой вылет. Если я линию фронта пересек, но выполнить задание по каким-либо причинам не смог - бомбил, но не попал или вернулся из-за плохих погодных условий, то считалось, что это не успешный боевой вылет. У меня есть не успешный боевой вылет - задание было не выполнено из-за плохой погоды.